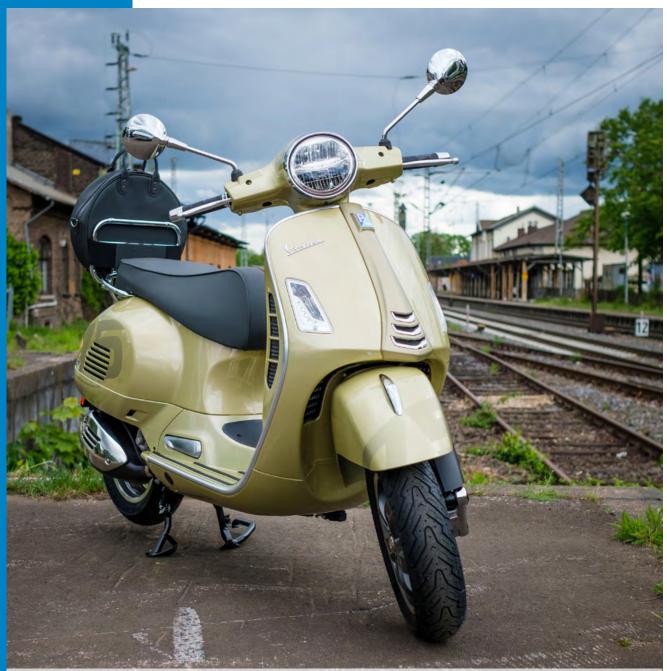




Das Magazin des Vespa Clubs von Deutschland e.V. (VCVD)









Nach 20 Jahren wieder fit



**Endlich Frühling** 



#### performance & style





Reifen SIP Classic 2.0 8" 3.50-8 -150km /h Art. 79880000 31 € Reifen SIP Classic 10" 3.00-10 50P -150km /h Art. 79860000 33 €

3.50-10 59P -150km/h Art. 79870000 36 € **Reifen SIP Performer 10"** 3.00-10 50P -150km /h Art. 79790000 31 €

3.50-10 59P -150km /h Art. 79591000 31 € **Reifen SIP Performance** 3.50-10 -150km/h Art. 79592000 31 €

Reifen SIP Performance 120/70-12 -150km/h Art. 79592100 40 €

130/70-12 -150km/h Art. 79592200 45 €

### REIFEN SIP CLASSIC / PERFORMER / PERFORMANCE

- > alle Reifen mit Zulassung ECE R75 bis 150km/h
- mit und ohne Schlauch montierbar (TT/TL)
- > SIP Schlauchlos-Felgen mit ABE für alle Typen in vielen Farben lieferbar
- > alle SIP Reifen auch als Komplettrad in vielen Felgenkombinationen lieferbar
- > alle SIP Reifen online: bit.lu/sip-reifen









HOTLINE +49 8191 9699960 WWW.SIP-SCOOTERSHOP.DE



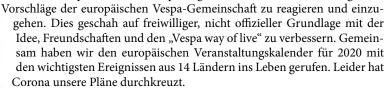




#### Liebe Vespafreunde,

wir freuen uns, Euch die Gründung des "Vespa Club Europa" bekannt zu geben. Einige von Euch haben sich sicherlich gefragt: "Warum brauchen wir einen europäischen Vespa Club?" Nun, wir erklären es Euch gerne.

Bereits 2019 haben wir mit den Vorbereitungen für die Neuauflage des Veranstaltungskalenders der Vespa Clubs in Europa begonnen, um auf die Nachfrage und



Aufgrund der positiven Resonanz der meisten europäischen Vespa Clubs, haben wir beschlossen, weitere nationale Clubs mit Verbesserungsvorschlägen einzubeziehen, was schlussendlich zu der Entscheidung führ-

te, in die nächste Planungsphase überzugehen. Diese nächste Phase war die Gründung der "European Vespa Association", die es uns ermöglichte, auf einer legalen und gemeinnützigen Basis zu arbeiten, die Beziehungen zwischen allen nationalen Vespa Clubs in Europa zusammenzuführen und bei der Förderung und Organisation von Vespa-bezogenen Aktivitäten zu helfen. Dies geschah in Zusammenarbeit mit dem Vespa World Club und mit größtem Respekt für den Markennamen "Vespa". Unsere Tätigkeit ergänzt die Aufgabe des Vespa World Club, wobei der Schwerpunkt auf den europäischen Vespa Clubs und kontinentalen Aktivitäten liegt. Der Vorstand des Vespa World Club erklärte sich bereit, die Aufgaben der Verwaltung und Unterstützung der wichtigsten europäischen Ereignisse, wie der "Eurovespa", auf operativer Ebene von nun an zu delegieren.

Wir haben eine Organisation gegründet, die die bereits bestehenden Verbindungen zwischen den Vespa Clubs intensiviert und schließlich ein solides, weit verbreitetes und effektives Netzwerk in allen europäischen Ländern schafft. Unsere Aufgabe ist es, jedem Vespisti jederzeit zu helfen und ein Gefühl der Zusammengehörigkeit zu schaffen. Eben dieses starke Gefühl der Zugehörigkeit einer großen Familie, von der wir glauben, dass wir es sind.

Der derzeitige Gründungsvorstand ist nur vorübergehend bis zur ersten Wahlhauptversammlung aktiv, die im Juni 2021 geplant ist. Zum jetzigen Zeitpunkt sind 22 nationale Verbände dem "Vespa Club Europa" beigetreten, was über 86.000 Vespisti entspricht. Für die Verwaltung unseres Verbandes sind Transparenz, Klarheit und ein demokratischer Ansatz die Schlüsselwerte. Auf der Hauptversammlung werden die Mitglieder die fairen und freundlichen Grundlagen schaffen, auf denen der Verein in Zukunft arbeiten wird.

Der zukünftige "Vespa Club Europa" wird alle seine Mitglieder, egal welcher Größe, gleichbehandeln. Der Geltungsbereich des "Vespa Club Europa" werden die Vespa Clubs im geografisch europäischen Raum sein. Natürlich müssen alle Mitglieder des Vespa World Club sein.

Wir möchten den deutschen Vespisti für ihr Vertrauen in dieses neue Abenteuer danken, indem sie für den Beitritt zu unserem neuen Verband gestimmt haben.

Die Solidarität zwischen den Nationen und zwischen den Vespisti, basierend auf Freundschaft und Leidenschaft, wird unsere Zukunft sein. Zusammen sind wir der "Vespa Club Europa".

Wir wünschen Euch allen sehr bald eine "After-Corona-Ära" mit fantastischen Events oder einfach nur Spaß beim Touren auf Euren Vespas.

Für den Vespa Club Europa Gründungsmitglieder

> Rafael VC Kroatien











#### Aus dem Verband

Formelles/Termine5
Impressum 5
Gründung des Vespa Club Europa (VCE)6
Delegier tenversammlung6
Traueranzeige 6
Vespa Sportfahrer in den Jahren 1950 bis 1970 8
"B196" und ich!10

#### Aus den Clubs

Jubiläumsausfahrt "75 Jahre Vespa" des VC Lippstadt 12
75 Jahre Vespa14
Saisonauftakt in der Fränkischen Schweiz16
Unsere VC Hannover App: Chapster18



#### **Sport**

Vorschau / Einladung zu den Motorroller	
Veranstaltungen auf dem Nürburgring 2021	22

#### Technik



#### ... und sonst?

Ein Vespa Drama in drei Akten	30
Historisches und Kurioses	31
Neuheiten	32
Händlerverzeichnis	34

Titelfoto groß: Stefan Becker, stefan-becker.com, mit freundlicher Unterstützung von Zweirad Kübler, Bonn

#### **Formelles**

#### Aufnahme

Wir begrüßen unser neues Mitglied: Vespaianer Stuttgart Lars Medanic Marderweg 16 71116 Gärtringen 0172/9 48 14 60 sauresahne@icloud.com

#### Anschriftenänderung

Vespa Club Hamburg 1950 e.V. Jasny Reinhardt Dorfstraße. 24 24622 Gnutz 0176/21 42 25 40 vespa-club-hamburg@gmx.de

Der Vespa Club Itzehoe hat sich umbenannt. Er firmiert nun unter Vespa Club Steinburg-Dithmarschen. Die Kontaktadresse bleibt unverändert.

Das nächste Heft erscheint am 1. September 2021, Redaktionsschluss ist der 1. August 2021

#### **Termine**

#### Termine 2021

#### Juni

03. – 06. Vespa World Days, Bali/ Indonesien – verschoben auf 2022

#### Juli

4. Gleichmäßigkeitsfahrt für Motorroller auf dem Nürburgring

23. – 25. WespaWald

30. – 01.08. "30 + 1" VC Regensburg

#### August

06. – 08. Achte German Vespa Rally VC Hannover
20. – 22. 70 Jahre VC Hamburg
21. "75 Jahre Vespa", VC Feldmark Gelsenkirchen

Heidetreffen, VC Celle

#### September

27. - 29.

09. – 12. Alp Days, Zell am See/
Österreich
 26. Gleichmäßigkeitsfahrt für
Motorroller auf dem Nürburgring

#### Termine 2022

#### Februar

03. – 06. Scooterist Meltdown, Kalkar

#### Mai

26. – 29. Altroller-Jubiläumstreffen, Sigmaringen

#### Juni

17. – 19. 35 Jahre VC Oldenburg von 1986

30. – 03.07. European Vespa Days, Guimarães/Portugal

#### September

09. – 11. Zehnte Austrian Vespa Rally, Hollabrunn/Österreich

Alle Termine verstehen sich selbstverständlich unter Corona-Vorbehalt.

#### Herausgeber:

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

#### Redaktion:

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

#### Mitarbeiter dieser Ausgabe:

Guntram Engelhardt, Dirk Kubenke, Frauke Lintz, Marc Reichert, Schorsch Riedel, Steffen Rowold, Karl-Gustav Sander, Leif Sturm, Bettina Tiepel

#### 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, info@beckerkom.de

#### Druck:

Druckerei Franz Paffenholz GmbH, Königstraße 82, 53332 Bornheim,

Tel.: 02222/98 92-0, 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 Honorarzahlung kann in keinem Fall aus der Veröffentlichung abgeleitet werden.

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





#### Jubiläumsplakette

Der VCVD hat zum Jubiläum "75 Jahre Vespa" eine Sonderplakette in goldfarben aufgelegt. Innerhalb von wenigen Stunden war die auf 75 Stück limitierte Auflage bereits vergriffen. Der VCVD bietet ab sofort

eine unlimitierte Plakette mit gleichem Motiv

in silberfarben zum
Preis von 25,00 €
zuzüglich 2,00 €
Versand an. Die
Plakette kann
per E-Mail an
geschaeftsstelle@
vcvd.de bestellt
werden.



## Plakette VC Bürgel

Der VC Bürgel kann leider sein Vespa-Treffen in diesem Jahr nicht veranstalten, verkauft aber seine Jubiläumsplaketten. Der Preis pro Stück beträgt 20,00 € inklusive Versand. Wer Interesse hat meldet sich

> unter der E-Mail Adresse: vcbjubi20@ gmail.com



Der VC Lübeck trauert um

#### **Bernd Schnittke**

der am 21.4. entschlief.

Noch vor seinem 60. Geburtstag musste er den Kampf gegen den Krebs verloren geben.

Wir vermissen ihn und sind in Gedanken bei seiner Frau und seinem Sohn.

Uns bleibt die Erinnerung an ihn als sehr fröhlichen Menschen, Freund und zuverlässigen Begleiter auf schönen Ausfahrten.

### Anfang des Jahres wurde der Vespa Club Europa (VCE) gegründet

Um die Entscheidung der Mitglieder zu einer Mitgliedschaft im VCE zu erhalten, wurde Anfang März das schriftliche Umlaufverfahren gemäß § 5 Covid-19-Gesetz angewandt. Aktuell hat der VCVD 197 Mitglieder mit 223 Delegiertenstimmen. Somit war eine Antwort von 112 Stimmen notwendig, da die Entscheidung gemäß Covid-19-Gesetz nur bei einem Rückfluss von mindestens 50 Prozent der Stimmen gültig ist. Der Geschäftsstelle wurden termingerecht 136 Stimmen zugesendet.

Somit stimmte die absolute Mehrheit der Delegierten dafür, die Mitgliedschaft im Vespa Club Europa zu beantragen. Die Stimmzettel können bei Interesse in der Geschäftsstelle eingesehen werden.

Der Mitgliedsantrag wurde mittlerweile an den VCE gesendet, die Mitgliedschaft wurde bestätigt. Der Vorstand hat entschieden, den Beisitzer Touristik Horst Höfling mit der Vertretung der VCVD-Interessen im VCE zu betrauen.

	abgegebene	Stimmen (136)	mögliche Stimmen (223)		
Votum	Anzahl	ln %	In%		
pro	126	92,65	56,50		
contra	6	4,41	2,69		
ungültig	4	2,94	1,79		
Summe	136	100,00	60,98		

#### Delegiertenversammlung

Satzungsgemäß werden wir in diesem Jahr wieder eine Delegiertenversammlung durchführen. Wir hoffen, sie im Spätsommer als Präsenzveranstaltung organisieren zu können. Genauere Informationen werden Mitte Juni versendet.

Bei dieser Versammlung stellt sich der Vorstand bestehend aus (von links) Horst Höfling (Touristik), Tanja Schlemme (Schatzmeisterin), Uwe Bödicker (Präsident), Bernd Nicodemus (Sport) und Till Kleinschmidt (Sport) geschlossen zur Wiederwahl. Der Posten des Beisitzers "Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit" ist nach wie vor vakant.

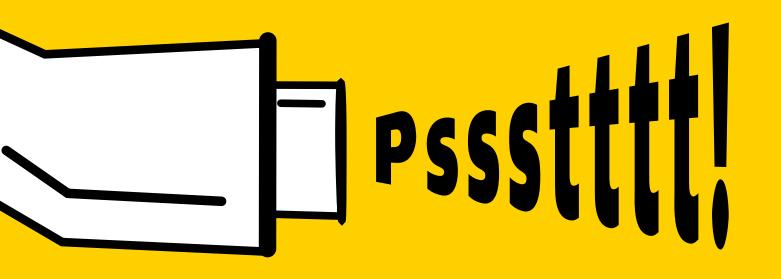
Falls jemand Interesse hat, den Vorstand zu unterstützen, meldet er/sie sich bitte per E-Mail an geschaeftsstelle@vcvd.de.



## **ADAC**

# Bitte nicht rööchren!

Rücksicht kommt an. Danke!



## 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 Telefongespräches 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 S - SCHM

Karl-Gustav Sander (Dortmund) kaufte sich 1960 eine Vespa GS und wurde Mitglied im VC Ruhrtal. Er startete bei Turnieren, Orientierungsfahrten und Trial-Veranstaltungen. Der erste Start bei einer

OMK-genehmigungspflichtigen Veranstaltung war 1962 bei der Weser-Diemel-Geländefahrt in Karlshafen. Seine erste Goldmedaille gewann er im gleichen Jahr bei der Deister-Wagen- und Rollerfahrt. Weitere Erfolge (Klassensiege und Gesamtsiege) bei Gelände- und Straßenzuverlässigkeitsfahrten mit der GS folgten. In den Jahren 1963, 1964 und 1965 wurde er in drei aufein-

anderfolgenden Jahren gegen teilweise starke Motorradkonkurrenz ADAC Westfalen-Meister. 1964 gehörte er der VCVD-Auswahl-Mannschaft bei der Vespa-Europameisterschaft in Reims (F) an. In den Jahren 1965 und 1969 wurde er VCVD-Sportmeister. 1967 war er bei der internationalen Fernfahrt Cannes-Genève-Cannes dabei. Ab 1964 startete er gleichzeitig neben den Veranstaltungen mit der Vespa bei Enduro- und Geländefahrten mit einer Hercules GS 175, im Wagen-Rallyesport als Beifahrer (Spezialgebiet: Schwierige Orientierungsaufgaben) und ab Ende der 60er Jahre mit einer Yamaha R5, u. a. bei Langstreckenrennen (Klassensieg beim 8 Stunden Rennen in Zandvoort (NL)). So wurde ihm auch schon 1972, nach nur zehn Jahren als aktiver Fahrer das "ADAC

Sportabzeichen in Gold mit Brillanten" (1.000 ADAC Sportabzeichen-Punkte) verliehen. Für alle Erfolge mit dem Vespa-Motorroller hat er 462 VCVD-Sportabzeichen-Punkte bekommen, und liegt damit in der "Ewigen VCVD-Bestenliste" auf dem vierten Platz. Er war aber nicht nur als aktiver Fahrer sehr erfolgreich, auch als Veranstalter hatte er einen guten Ruf, weil die von ihm verantwortlich vorbereiteten Veranstaltungen stets bestens organisiert waren. So war er ab 1967 der Fahrtleiter für die ADAC Sauerländische Zuverlässigkeitsfahrt und ab 1969 für die Reinoldus-Fahrten auf dem Nürburgring verantwortlich. 1967 und 1968 veranstaltete er mit seinem Vespaclub, dem VC Ruhrtal, die ADAC Ruhrtalfahrt. Viele Jahre war er als Motorradreferent ehrenamtlich im ADAC Westfalen tätig, bevor er dann die Motorsport-Organisation zu seinem Beruf machte.

Clemens Schaaf (Düsseldorf) fuhr schon sehr früh mit guten Erfolgen eine Hoffmann-Vespa. Bereits 1956 errang er bei der Rheinlandfahrt auf dem Nürburgring eine Goldmedaille. Bei der Drei-Meeres-Fahrt des VC Italien startete er 1956 und 1957 als VCVD-Auswahl-Fahrer. Während sei-



ner aktiven Zeit als Fahrer war er bereits ab 1956 als VCVD-Sportreferent im VCVD-Präsidium tätig.

Horst Scheffran (Schwerte) startete 1960 und 1961 mit einer Vespa GS bei OMK-Lizenz-Veranstaltungen (Nordwestfälische/Rund um Rotenburg/Rund um Hannover). 1961 nahm er am Vespa-Regionallauf in Münster und am Endlauf auf dem Nürburgring teil. 1962 war er beim 24 Stunden Rennen auf der AVUS in Berlin dabei. Nach acht Jahren Pause startete er 1970 wieder bei Veranstaltungen auf dem Nürburgring.

**Karl Schlierkamp** (Bork) startete bereits 1953 mit einem Vespa-Motorroller bei der ADAC Nordwestfälischen Zuverlässig-



keitsfahrt. Er war ein Mann, der den "Vespa-Gedanken" wie kein anderer Mensch verinnerlicht hatte. Nicht nur als Vespa-Händler hatte er täglich mit den Motorrollern zu tun, nein, auch in seiner Freizeit widmete er

sich den "Kultfahrzeugen". Gute Kontakte hatte er zum Vespa-Werk in Augsburg (Chef Dr. Simon und "Chefmonteur Bruno", die häufig zu Gast bei Karl Schlierkamp und seiner Frau Mia waren). Auch die Vespa-Sportfahrer aus der nahen und ferneren Umgebung ließen ausschließlich Karl und seinen Monteur Ingo an ihren Vespa-Rollern "schrauben". Karl Schlierkamp war es auch, der in den 60er Jahren die "Vespa-Sport-Gemeinschaft Ruhr-Lippe" gründete. Gemeinsame Erfolge von Vespa-Sportfahrern aus verschiedenen Vespa-Clubs bestätigten die richtige, wegweisende Idee. So wurde die "Vespa-Sport-Gemeinschaft Ruhr-Lippe" im Jahr 1965 Mannschaftsmeister im VCVD. Karl Schlierkamp startete bei den 24 Stunden Rennen auf der AVUS in Berlin 1962 mit einer Vespa GS3 in der "kleinen" Rollerklasse und 1963 mit einer Vespa GS4 in der "großen" Rollerklasse. Er erreichte mit seinem Freund Bernd Schlüter einen guten sechsten Platz. Auch in den VCVD-Sportmeisterschaften belegte er Top-10 Platzierungen, die ihn gleichzeitig für die Teilnahme an den Europameisterschaftsläufen 1961 auf dem Nürburgring, 1962 in Namur (B) und 1964 in Reims (F) qualifizierten. Eine abschließende Anekdote zu Karl Schlierkamp: Er war, weil er gerne gegessen hat, nicht der leichteste unter den Vespa-Sportfahrern. Nicht unbedingt ein Vorteil

gegenüber den Konkurrenten mit teilweise über 20 kg weniger Körpergewicht, bei einem Sportgerät mit 8 PS. Hierzu hatte er eine durchaus gute Idee, die er im Gespräch mit dem VCVD-Sportkommissar Herrmann Husel (Augsburg) mal besprochen hat. Er regte an, wie z. B. bei Pferderennen üblich, einen "Gewichtsfaktor" für Vespa-Sportveranstaltungen einzuführen. Die Diskussion wurde durch den Bayer Husel mit nachfolgender Bemerkung sehr schnell beendet: "Da müssens ihr Preißen a halt nit so viel fresse".

Bernd Schlüter (Nordkirchen) war bereits als Mitglied im VC Bork-Selm in den 50er Jahren mit einer Vespa am Start von OMKgenehmigungspflichtigen Veranstaltungen. Mit guten Erfolgen hatte er sich für "höhere Aufgaben" empfohlen. So startete er bereits 1957 in der VCVD-Mannschaft bei der Drei-Meeres-Fahrt in Italien. Als Vespa-"Werksmannschaft" wurden sie für die Veranstaltung mit "flammneuen" Vespa-Motorrollern ausgestattet. Auch in den frühen 60er Jahren, in 1961 und 1962, hatte er sich durch sehr gute Ergebnisse bei den VCVD-Meisterschaften für die VCVD-Auswahl bei den Endläufen für die Europameisterschaften 1961 auf dem Nürburgring und 1962 in Namur (B) qualifiziert. Im Hauptberuf war er "Schlossherr" von Schloss Nordkirchen, eines der heute noch schönsten barocken Wasserschlössern im westfälischen Münsterland. Nach seiner aktiven Motorsportzeit wurde er ein sehr erfolgreicher Taubenzüchter. Eine ganz andere Sportart, die im Volksmund auch "Die Renner der Lüfte" genannt wurde, und in den Ruhrgebiet-Regionen sehr beliebt war.

**Berthold Schmidt** (Merchweiler) startete seit Ende der 50er Jahre mit einer vom französischen Vespa-Werk ACMA gebauten Vespa GL 150 ccm bei Motorsportveranstaltungen. Dieses Vespa-Modell hatte 9 Zoll-Räder. Das war im Saarland, wo er zu Hause war, durchaus üblich, denn bis Ende 1956 war das Gebiet nach dem 2. Weltkrieg noch unter französischer



Verwaltung. (Saarabkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Frankreich vom 27. Oktober 1956). Anfang der 60er Jahre fuhr er dann eine Vespa GS. Großes Pech hatte er beim Endlauf zur VCVD-Meisterschaft am 13. August 1961 auf dem Nürburgring. Diese Veranstaltung war auch die Qualifikation für die vier Wochen später an gleicher Stelle durchgeführte Vespa-Europameisterschaft. Nach der Zieldurchfahrt, noch auf dem Nürburgring, fuhr er in der Ausfahrt hinter dem Sporthotel gegen einen Betonpfeiler, und der Vespa-Roller war nur noch Schrott. Ein neuer Vespa-Roller musste her, um an der Vespa-Europameisterschaft, für die er sich qualifiziert hatte, teilnehmen zu können. Gesagt, getan, eine neue Vespa GS wurde gekauft und für die Vespa-Europameisterschaft vorbereitet. Diese Veranstaltung am 10. September 1961 sollte für ihn ein Leben lang als sein persönlich größter Motorsport-Erfolg in Erinnerung bleiben. Er gewann die Europameisterschaft auf dem Nürburgring. Als Preis für den Gewinn dieser Meisterschaft erhielt er vom Vespa-Werk in Italien eine "flammneue" Vespa GS3 im Wert von 1.650,00 DM. Er hatte somit binnen vier Wochen eine neue zweite Vespa GS3 zu Hause in der Garage stehen. Was tun mit zwei bauartgleichen Rollern? Einer der Roller wurde an seinen

Bruder Hans weitergegeben. In der "Ewigen Bestenliste" des VCVD belegt er einen guten neunten Platz mit 316 Punkten.

Hans Schmidt (Merchweiler) startete in den 60er Jahren bei vielen Zuverlässigkeitsfahrten mit einer Vespa GS3. Seine besten Ergebnisse erzielte er bei Veranstaltungen, die für die Platzierungen in der Klasse und im Gesamtergebnis kurze,

> schnelle Wertungsprüfungen, wie z. B. Slalomprüfungen, durchführten.



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

Diese Portraits, weitere Portraits von Sportfahrern auf anderen Fabrikaten 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



www.mopedano.de

## Versicherungskennzeichen 2021/2022

**21,60**€\*

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

#### Führerschein B196

### "B196" und ich!

Ja, ja - das Vespa-Fahren ist schön! Mit 30 km/h den Berg hoch, ständig fühlt man sich als Verkehrshindernis, aber für mich als Anfängerin (bin schon Ü55) ist der 50 ccm Roller der richtige, dachte ich.

auf keinen Fall, versuchte ich mich durchzusetzen. Ich wartete ab, denn man hörte immer mal wieder von der Möglichkeit, mit relativ wenig Aufwand die 125 ccm Roller doch fahren zu können – es sollte ei-

#	Hersteller	Hersteller Modell	
1	Piaggio	VESPA PRIMAVERA	4.148
2	Piaggio	VESPA GTS SUPER 125	4.074
3	Piaggio	MEDLEY 125	2.542
4	Piaggio	LIBERTY 125	1.794
5	Yamaha	NMAX	1.259
6	Honda	SH 125	1.134
7	Suzuki	ADRESS 110	1.014
8	Kymco	AGILITY CITY+ 125	856
9	Piaggio	VESPA SPRINT 125	820
10	Yamaha	X-MAX 125	734

aus MOTORETTA-Sonderheft 125er-Kaufberatung

Unser Fanta 8 Club in Leichlingen will aber mehr – den Gardasee umrunden, ins Bergische und weiter weg fahren, da kommt man mit den kleinen Rollern nicht so einfach hin.

Also hieß es auf einmal, diejenigen, die keine größere Maschine fahren dürfen, machen den Motorradführerschein.

Da bin ich aber nu raus – den mache ich

nen "B196 Führerschein" geben. Aber man kennt das ja – sowas dauert, bis es durch alle Gremien durch ist und man ihn wirklich machen kann. Schweren Herzens hab ich zugestimmt, auch diesen Motorradführerschein A2 zu machen.

Also ging es los – alle Fantas zum Theorie-Unterricht. Ist schon interessant, was man meint zu wissen und wie oft man eigentlich nach Gefühl und nicht nach Gesetz fährt. Geschadet hat es jedenfalls nicht. Vor der letzten allgemeinen Theoriestunde kam eine kurze Meldung in den Nachrichten und tatsächlich war der "B196" eingeführt. Juhu – damit fiel für mich die Theorie-Prüfung aus, die wollte ich mir wirklich nicht antun – Glück gehabt.

Dann tat sich erstmal nichts – LOCK-DOWN!

Aber im Sommer kam der Anruf der Fahrschule – rauf auf den Roller und ein paar Praxisstunden absolvieren, schön durchs Bergische fahren, ein paar Übungen wie Slalom, Bremsen auf dem Parkplatz am Märchenwald in Altenberg und ich war stolze Besitzerin des neuen Führerscheins.

Und was soll ich Euch sagen – es macht riesig Spaß, mal schneller unterwegs zu sein, bei größeren Entfernungen auch mal ein Stück Autobahn zu fahren und vor allem weiß man wenn es brenzlig wird, hat man ein wenig mehr Kraft unter der kleinen Haube.

Traut Euch!!

Text.



Führerscheinklassen	AM	B196	A1	A2		
Beschreibung	Kleinkraftrad bis 50 cm², max. Leistung 4 kW, Höchstgeschwindig- keit 45 km/h	Leichtkraftrad bis 125 cm², max. Leistung 11 kW, Leistungsgewicht 0,1 kW/kg	Leichtkraftrad bis 125 cm², max. Leistung 11 kW, Leistungsgewicht 0,1 kW/kg	Motorrad bis 35 kW (48 PS), Leistungsgewicht 0,2 kW/kg	Motorrad mit unbegrenzter Leistung Stufenführerschein	Motorrad mit unbegrenzter Leistung Direkteinstieg
Mindestalter	15 Jahre, einige Bundesländer erst ab 16 Jahren	25 Jahre	16 Jahre	18 Jahre	20 Jahre	24 Jahre
Bedingung	keine	fünfjährige Fahrpraxis im Pkw	keine	keine	2 Jahre Besitz der Klasse A2	
Prüfung Direkteinstieg	Theorie und Praxis	Keine Prüfung, aber Theorie- und Praxis- Nachschulung	Theorie und Praxis	Theorie und Praxis		Theorie und Praxis
Aufstiegsregelung	Keine Prüfung für Inhaber eines Autoführerscheins Klasse B oder 3	Kein Aufstieg in die Klasse A2	Keine Prüfung für Inhaber eines Autoführerscheins Klasse 3, wenn dieser vor dem 1. April 1980 ausgestellt wurde	Praktische Prüfung nach 2 Jahren Besitz der Klasse A1 oder eines Führerscheins Klasse 3, wenn dieser vor dem 1. April 1980 ausgestellt wurde	Praktische Prüfung nach zweijähriger Fahrpraxis mit A2	
Die Veränderungen im Vergleich zur Regelung vor dem 1. April 2013	Ersetzt die alten Klassen M und S		Für 16- und 17-Jäh- rige entfällt die bau- artbedingte Höchst- geschwindigkeit	Ersetzt die alte Klas- se A beschränkt mit max. 25 kW (34 PS)	Zugang für Inhaber der Klasse A beschränkt nach zwei Jahren	Vormals Zugang ab 25 Jahre

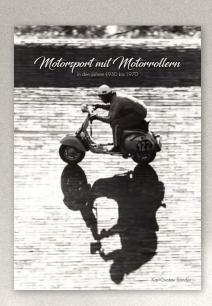
aus MOTORETTA-Sonderheft 125er-Kaufberatung

## Motorsport mit Motorrollern in den Jahren 1950 bis 1970

Zeitzeuge Karl-Gustav Sander hat sein Leben dem Motorsport gewidmet. Ob als Rennfahrer oder Veranstalter, sein Name steht spätestens seit den 60er-Jahren in engem Zusammenhang mit dem motorisierten Zweiradsport. Seine Dokumentation "Motorsport mit Motorrollern in den Jahren 1950 bis 1970" ist eine Erinnerung an vergangene Tage. Sie ist bestückt mit vielen originalen – teilweise bislang unveröffentlichten – Fotoaufnahmen und Berichten. Wer ein Exemplar dieser Kleinauflage erwerben möchte, kann es zum Selbstkostenpreis direkt bei ihm bestellen.

## Preise pro Buch (inkl. Versand):

- · 15,00 Euro (Einzelpreis/VK)
- · 12,00 Euro (ab 5 Stück)
- · 10,00 Euro (ab 10 Stück)



#### Bestellungen an:

Karl-Gustav Sander Tel.: 02 31. 46 47 79







#### 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



## FIVE !

#### Karosseriewerkzeuge

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



#### Achs- und Chassislacke

ORROSIONS

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

Geburtstagsrunde durch das wunderschöne "Bergische"

Im Rahmen der Völkerverständigung unter größten

Auflagen wurde anlässlich des 75-jährigen burtstags der Vespa eine kleine spontane Geburtstagsrunde in Eigen-

verantwortung und Eigenregie durch das wunderschöne "Bergische" unternommen.

Vorbei an Feldern und Wiesen, wunderschönen alten Häuschen und kaum befahrenen Sträßchen ging es entlang der

75 Jahre Vespa

Es ist wirklich wünschenswert, dass solche spontanen Vespa Freunde- und Gruppen- oder vereinsübergreifende Fahrten deutlich häufiger stattfinden und sich die Szene ordentlich mischt. So entstehen neue Freundschaften und es erschließen sich neue Fahrrouten. Es wird gefachsimpelt - Tipps und Tricks ausgetauscht. Wie Frau zum Beispiel verhindern kann, dass beim Tanken die Handtasche im Helmfach geflutet wird oder der Tankdeckel nicht verloren geht. Auch Aufkleber werden getauscht oder Ideen weitergegeben, wie der Helm schnell und sicher verstaut und fixiert werden kann - wenn kein Helmfach oder Topcase zur Verfügung steht.





Wupper. Hasenmühle, Widdert, Witzhelden, Rüden und wie die hübschen kleinen Örtchen sonst noch so benannt sind. Die gewählte Route war traumhaft und wurde in gemütlichem Cruisertempo souverän gemeistert. Ohne die Corona Pandemie hätte es zahlreiche wunderbare Einkehrmöglichkeiten gegeben. So luden die Natur und der malerische Flusslauf während einer kleinen Rast in der warmen Nachmittagssonne zum Verweilen auf einem Mäuerchen ein. Wer über Heizgriffe verfügte, war übrigens während der Fahrt klar im Vorteil.

Die freundliche Aufnahme und Gastfreundschaft sollte hier auch erwähnt werden. Sowohl die "Vespa Cowboys Solingen" als auch die "Ruhrpottvespisti" sind geübt und sehr gut organisiert was die Verpflegung anbelangt. Ob Kekse, Kakao und Tee, Fortuna Sitzkissen oder Zigarette - alles ist zum Popup-Picknick schnell aus den Vespen gezaubert.

Zum Abschluss gab es übrigens noch eine sehr köstliche Pizza auf die Hand, ich komme auf jeden Fall demnächst wieder

Lieben Dank an alle Beteiligten.

Text & Fotos:



Tiepel

VC Düsseldorf e. V.



## baefahren

Art.-Nr. 680504

35,- bzw 38,für Hoffmann

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

Art.-Nr. V80203



Gepäckkorb Bigframe deutsche Handarbeit (Exklusiv bei uns)

Art.-Nr. V23014



Hoffmann -**Emblem** D.: 21mm

Art.-Nr. V40200



Kronenmutter Antriebswelle **VNA-Sprint** Deutsche Fertigung

Art.-Nr. 050670



95.-

Tank V50 1. Serie mit kurzem Rahmen bis 1965

Art.-Nr. 790220



Kronenmutter schlüssel Antriebswelle **VNA-Sprint** 

Art.-Nr. V80201



Gepäckkorb Smallframe deutsche Handarbeit (Exklusiv bei uns)

Art.-Nr. AP3400



Handgriff Handstarter Ape Lampe Unten

pezialist (

+ ein Poster für Deinen Kauf



mo. bis fr. 09°° - 13°° & 14°° - 18°°

straubingerstr. 6a 84066 pfaffenberg tel. +49 8772 - 9 12 90

Unterwegs in Oberfranken

## Saisonauftakt in der Fränkischen Schweiz

Im Herbst/Winter 2020 kamen Michel vom VC Rio Nero und meine Wenigkeit auf die glorreiche Idee, zum Saisonauftakt eine gemeinsame Tour im Frühling 2021 bei uns durch die Fränkische Schweiz zu machen. Mit etwa 200.000 Kirschbäumen verteilt auf 250 Hektar Anbaufläche zählt sie zu den größten geschlossenen Kirschanbaugebieten in Deutschland und darüber hinaus. Jedes Jahr im April verwandelt sich die Landschaft rund um das Walberla





in ein weißes Blütenmeer. Ich sagte ihm sofort zu, diese Tour durch unser wunderschönes Kirschblütengebiet mit Imbiss Samstag, 24. April 2021, einen Tag nach dem großen 75. Jubiläum unserer geliebten Vespa war es dann soweit. Wir trafen uns Nähe Pegnitz mit dem VC Rio Nero auf einem großen Pendlerparkplatz, wo wir uns Corona-konform begrüßten, weiterhin durften wir auch unsere Freunde Margit, Reiner und Ma-

zu planen. Am

thias vom VC Bayreuth begrüßen.

Unser Roadcaptain Oliver führte uns durch unsere wunderschöne kurvenrei-

che Fränkische Schweiz. Wir passierten Pegnitz, Weidensees, Leupoldstein, Obertrubach, Egloffstein, Hundsboden, Leutenbach, Kirchehrenbach, am Walberla vorbei und kamen nach Pretzfeld, wo auch jedes Jahr das Kirschenfest gefeiert wird. Hier gab es auch Bratwürste und Erfrischungsgetränke to go. Nach dieser typisch fränkischen Stärkung fuhren wir durch unser Ebermannstadt und zum Flugplatz Burg Feuerstein, um auch dort die super Aussicht zu genießen.

Alles in allen war es eine super gelungene Ausfahrt, bei der wir mit guten Freunden schöne Stunden verbrachten.

Text & Fotos:

Schorsch Riedel
SKULL-SCOOTERS







## MOTORRADWELT HANNOVER

Ausnahmslos deutsche offizielle Modelle mit voller Herstellergarantie

Größter Roller Stützpunkthändler 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** 

aprilia





## **Unsere VC Hannover App: Chapster**

Die schöne neue digitale Welt bietet uns unglaublich viele Möglichkeiten der



gibt es dafür eine Datei für mein Navi, um



die Strecke erneut zu fahren?

17.03.21 Ob meine 50n Ratte wohl eine Chance auf eine 125er Zulassung Hat?



17.03.21 Was sollte ich dabei beachten?

17.03.21 Fernlicht und Hupe sind Pflicht. Blinker brauchst du keine.

+ Schreib eine Nachricht GIF

Wir nutzen beim VC Hannover zum Beispiel das Internet mit unserer Homepage www.vespaclub-hannover.de und natürlich Facebook und Instagram. Außerdem verwenden wir eine WhatsApp-Gruppe, auf der Ausfahrten koordiniert werden und den Facebook Messenger für Chats miteinander.

Aber nichts davon wird von allen 150 Mitgliedern benutzt oder ist für alle Zwecke geeignet. In Coronazeiten finden nun leider auch keine Treffen, Ausfahrten oder "analoge" Clubabende statt. Also haben wir uns vom Vorstand Gedanken gemacht, was wir tun können, um die Kommunikation innerhalb des Clubs zu verbessern. Wir haben uns verschiedene Apps angesehen und die Entscheidung ist schließlich auf Chapster gefallen.



Chapster ist eine App, die mobil auf Apple und Android Smartphones genutzt werden kann, genauso wie auf Windows oder Apple Computern in

den jeweiligen Browsern. Sie ist kostenlos nutzbar und perfekt geeignet für unsere Zwecke. Und zudem ist es eine deutsche Entwicklung, die den Anforderungen der DSGVO entspricht. Mehr Informationen findet Ihr auf www.chapster.com.

Zuerst haben wir einen "VC Hannover Space" angelegt. Das ist unsere Tummelwiese für Clubzwecke. Auf der nächsten Ebene gibt es so genannte "Channels".



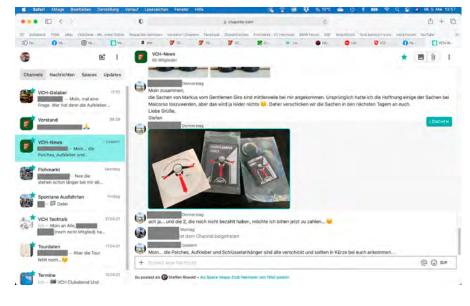
Channels

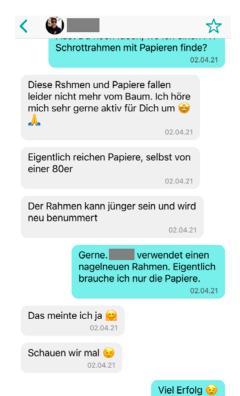






VESPA-CLUB HANNOVER AUF INSTAGRAM (INSTAGRAM) Auf Instagram ansehen





Das sind die Kanäle für einzelne Themen. Die Screenshots zeigen, wie das auf einem iPhone aussieht.

Es gibt die Möglichkeit Beiträge zu kommentieren und Bilder, GIFs, Links oder Dateien hochzuladen. Einzelne Kanäle können aber auch nur für Mitteilungen ohne Kommentarfunktion verwendet werden. Bei uns ist das der VCH-News Channel. Es können geschlossene Gruppen definiert werden, wie wir es zum Beispiel für den Vorstand gemacht haben. Diese Option kann man auch für Projekte oder die Organisation von Events nutzen. Aber auch der Nachrichtenaustausch zwischen einzelnen Mitgliedern ist problemlos möglich. Jedes Mitglied kann sein Profil selbst pflegen und dort ein Profilbild und einen kurzen Text hinterlegen.

Gestartet haben wir Chapster Anfang März 2021. Inzwischen sind rund 70 Mitglieder dort sehr aktiv und es werden immer mehr. Die Rückmeldungen unserer Mitglieder sind ausgesprochen positiv.

Die Administration ist, genauso wie die Nutzung, denkbar einfach und ohne größere Computer- beziehungsweise Smartphone-Kenntnisse erlernbar. Auch eine Verlinkung zu einem Instagram- oder YouTube-Account sowie auf die Homepage ist möglich. Mehr leider noch nicht. Was noch fehlt, ist eine Individualisierung des App-Icons. Ich hätte ja sehr gerne unser VCH-Logo! Aber das ist eher ein Luxusproblem.

#### Fazit

Chapster ist eine tolle Bereicherung für unser Clubleben und wird auch nach Corona eine Säule unserer Kommunikation bleiben.

Wenn Ihr Euch für Chapster interessiert, könnt Ihr mich gerne unter pressewart@ vespaclub-hannover.de kontaktieren.

Text & Fotos:





Königswinterer Str. 1 53227 Bonn-Beuel Tel 0228 47 05 47 www.kuebler-bonn.de



#### **BREMER VESPA-FREUNDE**

Vespa-Club seit 1989

#### **Anrollern in Bremen**

Als wir uns im Vorstand Mitte Januar Gedanken über unser Anrollern gemacht hatten, gab es nur ein Ziel – "Egal was kommt, wir müssen Anrollern…!". Traditionell ist das Anrollern der Bremer Vespa-Freunde

Hannover und Wolfsburg veranstalteten, gezeigt, dass es mit Abstand- und Hygiene-Konzept auch mit fast 200 Teilnehmern geht, aber das war teils auch schon sehr grenzwertig.

Wir wussten nicht, welche Regeln am 1. Mai gültig sein werden!

Und somit war unsere Aufgabe eigentlich ziemlich klar. Was kann man mit einer großen Gruppe machen, wenn man sie vermutlich in einzelne Gruppen teilen, oder sogar schlimmsten Fall als Einzelperson fahren lassen muss? Die Idee der Schnitzeljagd war geboren und je mehr wir darü-

ber nachdachten, je optimaler war diese Art der Veranstaltung. Jeder kann starten wann und wo er will, somit vermeiden wir große Menschenansammlungen und trotzdem treffen sich hier und da kleinere Gruppen an den Spielpunkten und grüßen sich auf den Wegen dorthin.

Auf unserem virtuellen Clubabend fanden alle die Idee klasse, aber uns war klar, Riterhude

Lilionthal

OncipEl Note

Delmenhorst

Stuhr

Groß Josener

Kirchseelte

Prinzhofte

Harpstedt

je weniger im Detail Bescheid wissen, desto mehr können an diesem Tag auch von uns Bremer Vespa-Freunden unwissend mitfahren. Mit den Worten "Unser Anrollern am 1. Mai findet statt!!!" und "Absolut konform mit allen Corona-Regel, die an diesem Tag ihre Gültigkeit haben" starteten wir unsere Werbung auf der eigenen Homepage, Facebook, GSF und Vespa-Online...

Unser Tourenteam Bernhard und Chris hatten eine knapp 130 Kilometer lange Tour durch und um Bremen geplant, die mit acht Spielpunkten versehen wurden.



immer am 1. Mai. Das war ein Zeitraum von über drei Monaten, den wir wegen Corona überhaupt nicht überblicken konnten. Zu viele Veranstaltungen wurden abgesagt und auch wir wussten, dass wir uns vermutlich nicht mit über 80 Vespa-Fahrerinnen und -Fahrern treffen konnten. Zwar haben unsere Erfahrungen aus Meet-You-Halfway 2020, das wir gemeinsam mit









hielt und den Namen der Bremer Vespa-Freunde sagte. Ob alte Sternwarte, Fähre, Bremer Innenstadt oder U-Boot-Bunker, es waren viele Stationen dabei, die selbst eingefleischte Bremer noch nicht kannten.

Das Lösungswort erfuhren an diesem Tag viele, aber der Ausschlag zum Gewinnen gab eine Schätzfrage. Man konnte die Lösung bis zum Folgetag 18:00 Uhr online auf unserer Homepage melden und kurz danach wurden die Sieger bereits informiert. Die Firma Motul hatte uns kostenlos drei Rücksäcke mit hochwertigen Werbegeschenken geschnürt, so dass wir unsere Clubkasse hier nicht belasten mussten.

Dieses Anrollern im Jahr 2021 wird uns vermutlich für immer in Erinnerung bleiben. Die Bremer Vespa-Freunde haben an diesem Tag nur einen erlaubten Rahmen geboten, der mit so viel Leidenschaft, Freundschaft und Nähe von allen Teilnehmenden gefüllt wurde. Auch wenn wir unter Corona nicht zusammenfahren konnten, so sind wir doch alle gemeinsam gefahren. Vielen Dank!

Text:



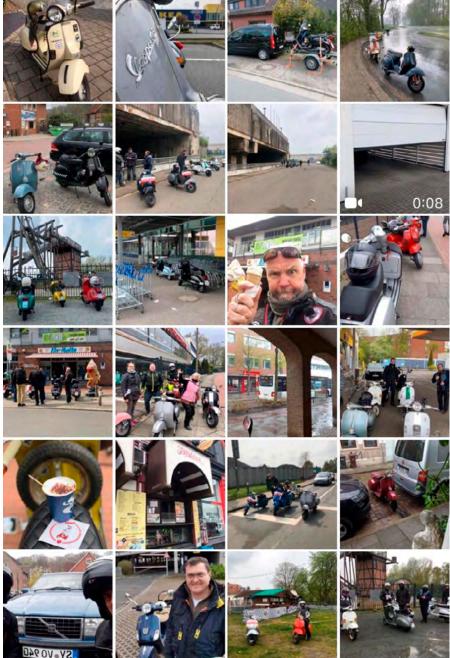
Fotos: WhatsApp-Gruppe Anrollern

Egal aus welcher Richtung man kam, man konnte einfach beim nächstliegenden Punkt, egal zu welcher Uhrzeit, das Anrollern beginnen. Die Anmeldung lief ab April über unsere Homepage. Per E-Mail kam das Roadbook pünktlich zu allen Teilnehmern und für den Tag selber wurde eine WhatsApp-Gruppe ins Leben gerufen.

Die WhatsApp-Gruppe war unsere Hauptschlagader! Wir hatten eine Rekordanmeldung von über 120 Teilnehmern, die teils mit noch zusätzlichen Fahrern starten wollten. Mit ihr konnten wir flexibel reagieren, alle informieren und gegebenenfalls eingreifen, wenn nötig.

Die tatsächlichen Aufgaben an den Spielpunkten waren bewusst nicht ganz so schwer gewählt, denn für uns stand das Vespa-Fahren im Vordergrund. Aber dennoch gab es einige Überraschungen, so konnte man sich an einem Punkt neben der eigentlichen Aufgabe im benachbarten italienischen Eiscafé ein kostenloses Eis abholen, wenn man seinen Helm hoch-





## Vorschau / Einladung zu den DMC Motorroller-Veranstaltungen auf dem Nürburgring 2021

Auch 2021 finden wieder zwei Veranstaltungen für Motorroller auf dem Nürburgring statt. Mit gutem Erfolg hat der Dortmunder Motorsport Club e.V. im ADAC (DMC) mit seinem "jungen Team" im letzten Jahr unter erschwerten Bedingungen (mit einem Corona-Hygiene-Konzept) nach langer Zeit wieder zwei Motorroller-Veranstal-

tungen auf dem Grand-Prix-Kurs des Nürburgrings durchgeführt.

Während fast alle Veranstaltungen und Treffen 2020 der Corona-Pandemie zum Opfer fielen und aller Voraussicht nach auch in diesem Jahr ausfallen werden, hat der DMC an den zwei nachfolgenden Terminen je eine Motorroller-Veranstaltung auf dem Nürburgring geplant und wird auch an deren Durchführung festhalten, sofern dieses möglich ist:

#### Sonntag, 4. Juli 2021, und eine weitere Veranstaltung am Sonntag, 26. September 2021

Beide Veranstaltungen finden im Rahmen der Deutschen Langstrecken Meisterschaft (DLM) / des Reinoldus Langstrecken Cups (RLC) statt. Hier bietet sich für die Motorroller-Fahrer die Möglichkeit an, aus dem Fahrerlager, von den besten Zuschauerplätzen aus, das Renngeschehen zu beobachten.

Für die Motorroller-Veranstaltungen gibt es eine Ausschreibung und ein techni-



sches Reglement, das auf den Internetseiten des "Dortmunder Motorsport Clubs" veröffentlicht ist.

Nach dem bisher vorgesehenen Ablaufplan für die beiden Veranstaltungstage sind jeweils vier "Zeitfenster" für die Motorroller-Fahrer vorgesehen. Am Vormittag jeweils zweimal ein "Freies Training", man könnte auch sagen ein "Freies Fahren", und anschließend am Nachmittag



ein "Zeittraining" für den abschließenden Höhepunkt der Veranstaltung, die "Gleichmäßigkeitsprüfung". Rechtzeitig vor den beiden Veranstaltungsterminen muss jeweils eine Nennung beim Veranstalter abgegeben werden. Der DMC versichert auch, dass wenn die Veranstaltung auf Grund der geltenden Corona-Schutzverordnung nicht stattfinden kann, den Teilnehmern das Nenngeld zu 100 Prozent erstattet wird.



Weitere Infos zur Durchführung der Motorroller-Veranstaltungen beim DMC: Max Kumpf, An den Weiden 16, 48712 Gescher-Hochmoor, Telefon 0157/86 21 44 84, E-Mail max.kumpf@do-mc.de.

Alle Motorroller-Fahrer, die an beiden Veranstaltungen 2021 teilnehmen, erhalten am zweiten Veranstaltungstag am 26. September 2021 vom DMC eine Dokumentation "Motorsport mit Motorrollern in den Jahren 1950 bis 1970" geschenkt.

Für alle Motorroller-Fahrer, gleich ob Klasse 1 oder Klasse 2, die an beiden Veranstaltungstagen 2021 an der Gleichmäßigkeitsprüfung teilnehmen, wird eine "klassenübergreifende Gesamtwertung" erstellt. Die drei Bestplatzierten erhalten je einen Sonderpreis. Wertungsgrundlage ist die Addition der beiden Tagesergebnisse. Gesamtsieger wird der Motorroller-Fahrer mit der niedrigsten Wertungspunktzahl.

Text und Fotos:



Karl-Gustav Sander MC Ruhital

Fotos:









Corsa UVP 89,95 €

39,95



Pop UVP 89,95 €

89,95



Alvivo Merino Lederschuh Feldberg Air W UVP 149,95 €





#### Die KTM LC4 640, die wohl legendärste Sportenduro ihrer Zeit, leistete 2008 in der letzten Ausbaustufe circa 50 PS an der Kupplung. Der Motor, um den es hier geht, leistet über 50 PS im Serienzustand. Allerdings sitzt er nicht im Rahmen einer sportlichen Crossmaschine, er ist zum Einbau in eine klassische Vespa gedacht. Genau leistet er 57 PS an der Kupplung und schöpft seine Kraft aus 306 ccm Hubraum. Der SIP-BFA 306 ist aktuell der stärkste Motor, den man für Geld kaufen kann. Jedenfalls, wenn es um einen Motor geht, der für klassische Schaltroller vorgesehen ist. Dass es so ist und das, mit etwas Tuning, auch noch viel mehr geht, haben Jesco Schmidt und das SIP Team 2019 mit ihrem SIP Sprinter

## So baut man eine 45 PS Vespa

"Something Special" bewiesen. 72 PS am Hinterrad waren das Endergebnis. Genug, um die Deutsche Meisterschaft für Beschleunigungsrennen in der Kategorie "Best of All" zu gewinnen.

Dieser Motor kann aber viel mehr, als "einfach" nur sehr schnell bzw. leistungsstark zu sein. Die Basis ist ideal für nahezu jeden Einsatzzweck, das hat die Arbeit an dem Motor gezeigt. Also war es 2020 Zeit für ein

neues Projekt rund um den SIP-BFA 306. Ein Alltags- und Tourenroller sollte es werden. Ziel war die SIP Tour nach Korsika.

Basis für das Tourenprojekt war das Tuningkit (Art.-Nr. 7824521J) mit den Basisund Spezialteilen, die für den Motor benötigt werden. Motorgehäuse, Kurbelwelle, Kupplung und Zylinder bergen nicht nur außergewöhnliches Potential, sie sind auch von besonderer Qualität. Leider kostet so ein Motorenkonzept mit etwa 4.700,00 € mehr als "normales" Vespa Tuning.

Ziel des Motors war es nicht nur die Tour einfach zu fahren, er sollte auch besonders entspannt, schaltfaul und kontrolliert zu fahren sein. Also wurde eine etwas geringere Leistung in Kauf genommen. 45 PS reichen in einer 100 kg schweren Vespa aber immer noch für beeindruckende Fahrleistungen. Besonders, wenn sie über ein breites Band mit einem hohen Drehmoment abgegeben werden.

Die nächste Hürde war der TÜV. Der Roller musste natürlich absolut legal auf der Tour unterwegs sein. Also wurde der Prüf-Ingenieur von Anfang an in das Projekt eingebunden und informiert. Trotzdem waren viele Prüfungen, Tests und auch Nachbesserungen nötig.

Insgesamt hat der Aufbau des ganzen Rollers etwa drei Monate gedauert. Für das Ergebnis ein relativ kurzer Zeitrahmen. Immerhin ist der Roller nicht nur tourentauglich und sehr schnell, das verbesserte



Fahrwerk und die standfesten Bremsen haben geradezu eingeladen den Roller auf der Rennstrecke zu testen. Auch da begeisterte die Performance ebenso wie auf den Bergpässen der Alpen oder den sandigen Küstenstraßen Korsikas.

Um die Erfahrungen und Erlebnisse rund um das Projekt erlebbar zu machen, sollte der Bau des Motors komplett doku-









mentiert und gefilmt werden. So entstand die Serie "so baust du eine 45 PS Vespa" auf dem SIP YouTube-Kanal. Damit es zwischen Tour und Motorbau nicht langweilig wird, wurde auch der Bau des ganzen Rollers gefilmt. Und die Tests. Und das Rennen auf dem Nürburgring. Und... ach, am besten einfach selbst reinschauen. Nur so viel vorweg: Nie hat Touren mit einer Vespa so viel Spaß gemacht!

Text & Fotos:





Wie sicherlich auch andere Liebhaber alter Vesparoller, habe ich zu den neuen GTS Modellen ein eher gespaltenes Verhältnis. "Eine GTS ist ja keine richtige Vespa" – diese Meinung hört man in Gegenwart von Oldie-Liebhabern öfters. Und doch ertappte ich mich immer wieder bei dem Gedanken, eine neue Vespa anzuschaffen. Welcher Liebhaber klassischer Vesparoller hat sich nicht schon mal gedacht, wie schön es doch wäre, einfach auf eine neue Vespa zu steigen, anstatt an einem schönen Sommertag schwitzend in der Garage zu stehen, weil keine der handgeschalteten Diven zum Anspringen überredet werden kann?

Beginnen wir nüchtern, mit den Zahlen. 1962 kostete die Vespa GS 1.590,00 DM, also weniger als die Hälfte eines VW Käfer (Standard 3.810,00 DM).

Zu diesem Zeitpunkt war die neue GS 160 schon auf dem Markt, die GS 150 von Design und Technik ein Relikt vergangener Zeiten – und doch ein Motorroller, der mit Vierganggetriebe, 8 PS und 100 km/h Spitze (liegend) auch den Vergleich mit einem PKW nicht fürchten musste. Der Motor der GS ist noch schlitzgesteuert und geht auf die Vespa Sei Giorni, das legendäre Sportmodell der 50er Jahre, zurück – und benötigt nach Werksangabe eine Mischung von 1:15. Die GS ist mit über 110 kg eine der schwersten Vespen.

Die Vespa GTS 300 Supersport ist eine Weiterentwicklung der Vespa Grantourismo, einem Rollermodell, das 2003 vorgestellt wurde. Nachdem 2008 der 250er Motor durch einen 278 ccm-Motor mit Direkteinspritzung ersetzt wurde, folgte zum Modelljahr 2019 ein neuer, stärkerer Motor mit 23,8 PS und damit verbunden ein Facelift, unter anderem wurde die



## "Würde ich meine GS gegen eine GTS eintauschen?"



"Krawatte" genannte Hupenkaskade bis zum Kotflügel verlängert. Aktuelle Modelle erfüllen die Euro-5-Norm.

Die Startprozedur der GS ist dem Alter entsprechend aufwendig. Lenkradschloss entsperren, Zündschlüssel nach rechts drehen, Choke ziehen, Benzinhahn öffnen und Kicken. Wenn die 6 V-Batterie nicht tiefentladen ist, springt die GS super an. Der Start der GTS ist unaufgeregt: Zündschlüssel drehen, der Tacho schlägt wie bei einem Sportwagen voll aus, Bremshebel ziehen, mit dem Daumen den Starter betä-

tigen. Auch hier ist eine Batterie nötig, einen Kickstarter gibt es seit 2003 nicht mehr.

Auch wenn die GS alt ist, das Fahren macht unglaublichen Spaß. Der Motor hat eieinmaligen Sound und ist sehr drehfreudig. Beschleunigung wirkt besser als bei meiner PX 200 und reicht auch heute noch aus, um im Stadtverkehr zügig mitzuschwimmen. Das Fahrwerk ist sehr angenehm, auch wenn es mich etwas Mühe gekostet hat, gute und haltbare Stoßdämpfer zu finden. Es macht Sinn, die Boge-Stoßdämpfer instand setzen zu lassen. Der Schwerpunkt der GS ist niedrig, der Geradeauslauf ist ein Traum. Gut eingestellte Bremsen und die im Vergleich zur Rohrlenker-Vespa großzügig dimensionierten Bremstrommeln sorgen für gute Verzögerung. Was die GS nicht mag, sind lange Strecken mit gleichbleibend hoher Drehzahl, wie lange Autobahnetappen. Kleine, kurvige Straßen, Hügel, Berge, hier fühlt sich die GS am wohlsten. Die Sitzhaltung ist angenehm, sodass auch lange Strecken (über 500 Kilometer) mit der GS fahrbar sind. Der große Tank (9,5 Liter) erlaubt bei entsprechender Fahrweise lange Fahrten ohne Tankstopp. Beim Tanken macht sich vor allem der hohe Ölverbrauch bemerkbar.

Die GTS 300 ist natürlich ein "Blechroller", besitzt also einen tragenden Stahlrahmen. Die GTS hat viel Kraft – damit das Hinterrad bei nasser Straße nicht durchdreht, verfügt sie serienmäßig über eine Anti-Schlupfregelung. Die GTS kann auch Autobahn, wo der Roller sauber bis circa 130 km/h auf dem Tacho beschleunigt. Auch bei höheren Geschwindigkeiten bleibt der Roller ruhig, wirkt kraftvoll und sicher. Kurvenfahren ist eine Freude, vermutlich wegen der modernen Reifen und der Konstruktion der hinteren Schwinge.

Einige Vespisti bemängeln das Fahrwerk und rüsten auf Aftermarket-Stoßdämpfer um. Das kann ich als Neu-GTS Fahrer nicht verstehen. Was ich jedoch verstehe, ist die Anschaffung eines kleinen Windschildes, um den Winddruck vom Fahrer zu nehmen.

Während es die GS nur in Silbermetallic gab, gibt es die GTS in vielen Farben. Die Verarbeitung scheint sehr gut, besonders im Vergleich zu den letzten PX Modellen. Durch ihre Größe (Länge circa zwei Meter) und ihr Gewicht (fast 160 kg) ist die GTS besonders beim Rangieren etwas unhandlich. Man sitzt deutlich höher, wodurch man einen guten Überblick über den Verkehr hat. Menschen mit kurzen Beinen könnten Probleme haben, beide Beine auf den Boden zu bekommen. Die Bremsanlage ist durch die verbauten Scheibenbremsen leicht zu bedienen, ABS bietet zusätzliche Sicherheit. In der Dunkelheit sorgt ein LED-Scheinwerfer für gute Sicht. Nachvollziehbar, warum die GTS 300 eines der meistverkauften Zweiräder in Deutschland ist.

Trotzdem trüben einige Dinge den durchaus positiven Eindruck der GTS. Beginnen möchte ich hier mit dem Preis: Für die GTS 300 Supersport ruft Piaggio 6.899,00 € auf – für 7.600,00 € gibt es schon einen PKW. Auch die Folgekosten sind nicht zu verachten: 100,00 € bis 200,00 € kostet die 1.000-km-Inspektion. Schon bei der 10.000er-Inspektion sind Rollen-und Riemenwechsel sowie Ventileinstellen fällig. So sind die Intervalle, verglichen zu den älteren Modellen zwar verlängert, die

Inspektionen durch den höheren Umfang teurer geworden. Hinzu kommt der Preis für den Verschleiß der Reifen, die ein Vielfaches der GS Reifen kosten und kaum selbst gewechselt werden können. Bei den HPE Motoren kommt hinzu. dass einige Fahrer einen höheren Ölverbrauch feststellen. Hier bleibt abzuwarten. dieses Problem öfters auftaucht und wie Piaggio damit umgeht.

Bei der GS sehen die Probleme im

Alltag anders aus: Viel Auswahl bei einer Werkstatt hat man nicht. Man braucht Geduld und muss teilweise weit fahren. Oder man macht es selber.

Die anfällige Sechs-Volt-Batteriezündung kann man durch eine elektronische Zündung (Pinasco Flytech, 359,00 € beim Scooter Center) und einen 12 V-Regler ersetzen oder die alte Zündung aufbereiten lassen (z. B. Firma Laubtec in Landau/Pfalz). Ersatzteile für die UB-Vergaser sind selten und teuer, jedoch fahren inzwischen viele GS-Liebhaber mit Polini-CP oder anderen Vergasern. Kurbelwellen werden

Auswahl bei einer wieder in guter Qualität nachgefertigt. Sie

sind teilweise besser gelagert und benötigen weniger Öl im Gemisch. Auch Cosa-Kupplungen sind seit kurzer Zeit beim Scooter Center lieferbar. Das größte Problem, von dem ich auch betroffen bin, ist die Verfügbarkeit von neuen Zylindern - ich fahre auf dem letzten Übermaß. Hier ruht die Hoffnung der Szene auf Ralph Bollag, der unter großem Aufwand einen Aluzylinder konstruiert hat, der einerseits auf der originalen Peripherie gefahren werden kann, darüber hinaus aber auch das Potenzial einer Leistungssteigerung mit größerem Vergaser und Langhubwelle mit sich bringt. Ich hoffe, bei der nächsten Lieferung einen Zylinder kaufen zu können.

Für mich bleiben am Ende zwei Dinge festzuhalten. Die GTS 300 ist ein modernes Fahrzeug, mit dem man zweifelsohne sicher und schnell zur Arbeit fahren kann und das auch auf den Vespatreffen eine gute Figur macht. Verglichen mit meinen Schaltrollern ist sie aber groß und sperrig, und sie braucht viel mehr Platz in der Garage.

Die GS ist zwar langsamer, sicherlich auch anfälliger, trotzdem ist jede Fahrt schön und für mich eine kleine Zeitreise in die 50er Jahre – und keine andere Vespa hat eine schönere Karosserie. Deshalb würde ich sie niemals gegen eine GTS eintauschen.



Text & Fotos:



Winterprojekt

## Was eine Pandemie und ein 50. Geburtstag gemeinsam haben! Oder: Nach mehr als 20 Jahren wieder auf der Straße

Florian und ich hatten im Jahr der Pandemie unseren Bestand an Vespas überholt, eine tolle Tour (Vesbasta 01/2021) gefahren und alle ausstehenden Services an den eigenen Rollern absolviert. Gerade, als wir dachten "Was könnte man denn jetzt in den Wintermonaten machen?" kam ein unverhofftes Projekt für eine Bekannte um die Ecke.







Begonnen hat das Winterprojekt, das wir in den letzten Monaten umgesetzt haben, vor circa 2 1/2 Jahren. Da ich bei all den Elternabenden meiner jüngsten Tochter stets mit der Vespa vorfahre, sprach mich eines Tages im Anschluss an einen Elternabend die Mutter einer Klassenkameradin meiner Tochter an. Sie erzählte mir, dass sie im Keller ihrer Eltern noch ihre alte Fünfziger "50 N Spezial" stehen habe, die sie zu ihrem 16. Geburtstag geschenkt bekommen hatte. Gefahren sei sie diese seit mehr als 20 Jahren nicht mehr. Da ich Vespa fahre, fragte sie, ob ich nicht jemanden wüsste, der ihre "Fuffi" zurück auf die Straße bringen könnte. Schrauber für Schmalrahmen sind bestimmt nicht nur in Hannover echte Mangelware! Ich gab ihr nach Rücksprache die Kontaktdaten eines sehr versierten Schmalrahmenschraubers in Hannover.

Wie sich im Oktober 2020 herausstellte, hatte sie jedoch bisher keinen Kontakt zu dem empfohlenen Schrauber aufgenommen, denn ihr Mann rief mich eines Abends an und fragte, ob ich nicht ihm die Adresse des Schraubenden geben könne. Er wolle nämlich seine Frau zu ihrem 50. Geburtstag überraschen und die Vespa wieder fahrtüchtig machen lassen.

Da wir Luft hatten und Flo in den letzten

Jahren ein passionierter Schrauber an Schmalrahmen geworden ist, rief ich ihn kurzerhand an. Ich fragte ihn, ob er nicht Lust auf ein gemeinsames Projekt habe, wir hätten schließlich aktuell "alles vom Tisch". Und er hatte Lust.:)

Da der 50. Geburtstag in drei Wochen bevorstand, war klar, dass



wir das Projekt bis dahin nicht komplett fertigstellen konnten. Also nahmen wir den Vorderreifen mit und polierten ihn für das bevorstehende Jubiläum auf. Damit konnte zumindest dieser symbolisch am runden Geburtstag überreicht werden. In der Zwischenzeit hatten wir uns vom aktuellen Zustand des Rollers überzeugt und ein bis zwei Optionen der Wiederinstandsetzung durchgesprochen. Wie man auf den Fotos in der Dokumentation sieht, hatte der Rostzahn der Zeit deutlich am Blechkleid genagt.

Nachdem uns der Roller zu Florians Werkstatt angeliefert worden war, machten wir uns direkt an die Demontage, um den Aufwand für die Restauration besser beurteilen zu können. Zu Beginn waren wir vom Erhalt des Originallacks ausgegangen, was sich in der Mitte des Prozesses in letzter Konsequenz aufgrund des Wunsches der Besitzerin allerdings änderte.

Es ist schön zu sehen, wie schnell so eine Demontage vonstattengehen kann. Innerhalb eines Nachmittags hatten wir den Roller komplett in seine Einzelteile zerlegt. Die guten Teile wurden ins Töpfchen und die Schlechten ins "Kröpfchen" sortiert.

Die wichtigsten Arbeiten, wie sich nach der Erstanalyse zeigte, waren neben Schweißarbeiten am Trittblech (durchgerostet - Grund war neben der langen Standzeit eine der Todsünden – die Gummimatte auf dem Trittbrett!), das Zuschweißen der Löcher der in den achtziger









Jahren typischen Blinkanlage am Lenkkopf sowie an den Backen (diese sollte nicht mehr installiert sein) auch die Erneuerung der Elektrik sowie verständlicherweise eine Motorrevision. Die Fünfziger war im Originalzustand, das heißt es hatte bis dato kein Motortuning stattgefunden. Und der Roller sollte auf Wunsch der Besitzerin Christiane weiterhin mit dem originalen Motor auf die Straße zurück.

Nach der Begutachtung aller wichtigen Teile am Roller begannen wir mit der Erstellung der Liste der zu erneuernden Ersatzteile. Im Anschluss ging es ans Reinigen aller wiederverwendbaren Teile – dabei half uns oftmals die Metallrundbürste in Florians Standbohrmaschine. So wurde vieles wieder wie neu. :)

Der Vergaser durfte nach händischem, grobem Reinigen zweimal ein warmes Ultraschallbad nehmen und erhielt neue Dichtungen. Es ist immer wieder erstaun-



lich, was für bizarre Gebilde nach so langer Standzeit innerhalb des Vergasers entstehen können.

Im Rahmen der Motorrevision gab es das bekannte "Einmal mit allem". Es wurden die Verschleißteile wie z. B. Simmerringe und -dichtringe, Lager, Kickergummis und Dichtungen erneuert sowie neue Kupplungsbeläge verbaut. Nach dem kompletten Zusammenbau und dreimal Kicken taktete der Motor sofort im richtigen Rhythmus. Voilà – was will man mehr!

Als alle Arbeiten an der Karosserie und den anderen Blech- und Aluminiumteilen erfolgt waren, gingen die zu lackierenden Teile zum Sand- bzw. Glasperlenstrahlen. Im Anschluss brachten wir sie zum Lackieren. In der Zwischenzeit hatte sich Christiane beim Lackierer die "neue" Lackfarbe ausgesucht - es sollte ein Hauch "cremigeres" Weiß werden. Da es der erste zu lackierende Rahmen einer Vespa für den Lackierer, der kurz vor der Meisterschulung stand, war, machte er uns einen sehr fairen Preis! Das Ergebnis seiner ersten Lackierung an einer Vespa war am Ende mehr als zufriedenstellend, da haben wir schon andere Arbeiten gesehen.

Als alle neu lackierten Teile zurück in Florians Werkstatt waren, nahmen wir umgehend den Wiederzusammenbau aller Alt- und Neuteile (wie z. B. Züge, Elektrik und Motor) sowie der benötigten Anbauteile in Angriff.

Learning: Der Umbau einer Vierfachblinkanlage in eine Zweifachblinkanlage mit Lenkerendenblinkern wird schwerer, wenn man anstatt des ursprünglichen Kabelbaums den für Zweifachblinker verwendet. Dort stimmen Farben und Zuordnungen erwartungsgemäß nicht, was einen zu ziemlichen "Frickelarbeiten" zwingt. Daher lieber den passenden Kabelbaum verwenden und die Kabel für die Backenblinker "tot" schließen!

Dann kam der große Moment! Das erste Aufeinandertreffen der wieder aufgebauten Vespa mit ihrer Besitzerin. Das Gesicht von Christiane sprach Bände – ein Lächeln von Ohr zu Ohr sowie ein Leuchten in den Augen. Und das, obwohl sie alle Arbeiten in unserer Dokumentation jederzeit eifrig verfolgt hatte.





Nach dem ersten Wiedersehen ging es in Richtung "Finale"! Es folgte das Feintuning beim Licht, das finale Einstellen von Kupplung und Gängen, Ausbessern zweier klitzekleinen, beim Zusammenbau (trotz schonender Unterlagen) entstandenen Lackschäden sowie der Abschlussreinigung und einer ausgiebigen Testfahrt.

Am 17. April war es endlich soweit! Unter Einhaltung der Coronamaßnahmen fand die Übergabe statt (großes "Danke" für den leckeren Fresskorb!). Auf der Fahrt in die eigene Garage begleitete ich Christiane noch zum ersten 2-Takt-Tanken. Im Anschluss trennten sich die Fahrwege und es ging für Christiane und ihre "Fuffi" zurück in das eigene (und neue) Zuhause, wo sich beide wieder auf zukünftige gemeinsame Ausfahrten freuen.

Wir wünschen Christiane mit ihrer alten "neuen" Spezial allzeit gute Fahrt und stets eine Handbreit Sprit im Tank. Sie wird sich nach längerer Abstinenz in das Thema Vespa einfahren und -arbeiten! (Zum Geburtstag gab es übrigens auch das Handbuch zum Schrauben an Schmalrahmen – ein Muss für alle Schaltrollerfahrenden, oder?)

Nachtrag: Allerdings – gemäß dem Spruch "Irgendwas ist immer!" zickte die neue Zündkerze nach einer Woche. Beim Gas geben gab es zudem einen Kontakt zum Stromanschluss des Vorderlichtes. Durch den dabei entstandenen Kurzschluss ging dann das Licht "aus". Beides war aber schnell behoben.:)

Unser Fazit: Es war toll, einmal ein Restaurationsprojekt von A bis Z durchzuführen - und das Arbeiten mit einer Bördelzange macht richtig Spaß!

Text & Fotos:



Gekauft - gestohlen - wiedergefunden

### Ein Vespa-Drama in drei Akten

Prolog: In der Schrauberzeit, zwischen Herbst und Frühjahr, wenn die meisten Roller eingemottet in den Garagen und Schuppen schlafen, zieht es Vespisti aus ganz Europa auf die Oldtimerteilemärkte. So begab sich mein Freund Arthur im Februar 2018 auf den Weg von seiner belgischen Heimat nach Italien, um dort seine Rollersammlung bei einem Besuch des Teilemarktes in Novegro bei Mailand aufzustocken. Hier beginnt der erste Akt.

Nur 40 Meter vom Ausgang der Messe entfernt parkte Arthur den Ducato seiner kleinen Firma und kaufte über den Tag verteilt mehrere Roller und brachte diese nach und nach ins Auto, das letzte Mal um 16:00 Uhr, um dann mit den Freunden vor der Abfahrt noch einen Kaffee zu trinken. Um 18:00 Uhr waren Ducato und Inhalt verschwunden. Er erstatte Anzeige bei den örtlichen Behörden. Dumm gelaufen. Allerdings erlebte die Geschichte eine überraschende Fortsetzung im zweiten Akt.

Natürlich postete Arthur eine Suchanzeige in den sozialen Netzwerken, in der Hoffnung, dass die Roller irgendwo wieder auftauchen. In einer Verkaufsgruppe bei Facebook tauchten die Roller schließlich im April wieder auf. Standort Bodensee, "Scheunenfund im Auftrag eines Freundes", 4.900,00 € sollten vier Roller kosten. Mit ein wenig Hilfe gelang es, die Adresse des Verkäufers ausfindig zu machen - Arthur fuhr nach Aachen und erstattete Anzeige. So wurden im Rahmen der strafrechtlichen Untersuchung schließlich vier Roller, jeweils zwei in der Schweiz und zwei in Deutschland beschlagnahmt. Die Rückgabe, so dachte Arthur, war nur noch

eine Formsache. Ende zweiter Akt.

Lange passierte nichts, bis Arthur im Februar 2020 Post von der Staatsanwaltschaft erhielt. Die Beweise reichten nicht zur Kla-

geerhebung wegen Hehlerei. Der Verkäufer hatte gegenüber den Behörden angegeben, er habe sie guten Gewissens für 2.500,00 € aus einem Container gekauft. Zwei Roller habe er für je 1.250,00 € weiter verkauft. Dass er billigend in Kauf genommen habe, dass es sich um Diebesgut gehandelt hat, konnte ihm nicht nachgewiesen werden. Das Ermittlungsverfahren wurde eingestellt und so wurden ihm die Roller wieder ausgehändigt. Auch

die Roller aus der Schweiz gingen an den Mann, der sie gekauft hatte.

Arthur blieb nach Einstellung des Strafverfahrens nur die Möglichkeit, zivilrechtlich die neuen Besitzer auf Herausgabe der Roller zu verklagen. Angesichts drohender Verfahrenskosten von ca. 6.000,00 € und einer nach anwaltlicher Einschätzung geringen Erfolgsaussicht einer Klage, gab Arthur schließlich auf und zog für sich eine Linie unter die Geschichte.

Für uns Vespisti ist die Geschichte zumindest lehrreich: Es zeigt, wie schnell man seines neuen Schätzchens entledigt werden kann. Weiterhin macht es Hoffnung: Soziale Netzwerke können bei der Suche nach gestohlenen Rollern helfen.





Trotzdem benötigt man neben einem langen Atem auch eine große Portion Glück, um zu seinem Recht zu kommen. Für die Rollerfahrer, die gerne Schnäppchen (vielleicht auch ohne Papiere) kaufen, zeigt uns diese Geschichte auf, dass der Erwerb eines scheinbar preiswerten Rollers einen Rattenschwanz an Ärger mit sich bringen kann – denn nach § 935 des BGB gibt es, zumindest in Deutschland, keinen gutgläubigen Erwerb gestohlener Dinge. Interessant wäre es, nun herauszufinden, ob die späteren Käufer die Roller zulassen konnten. Sie sind in Italien weiterhin zur Fahndung ausgeschrieben.







TWO STROKE LOFT UG (haftungsbeschränkt) Elsastraße 39a \* 22083 Hamburg \* Telefon: +49 40 300 36 960 \* www.two-stroke-loft.com \* E-Mail: info@two-stroke-loft.com









#### **Picknick Edition**

Als Inspiration für den eigenen Roller bietet die SIP Scootershop GmbH hier den Umbau einer Vespa Primavera 125 zur Picknick Edition an. Mit ein paar Handgriffen sind viele nützliche Accessoires am Fahrzeug leicht gewechselt und bringen Spaß im Vespa Alltag.

Mit der **SIP Hecktieferlegung** wird das Fahrzeug um circa 2 cm abgesenkt. Somit ändert sich die Sitzhöhe von 850 mm auf 830 mm. Schließlich ist es wichtig, die Vespa auch im Stand sicher zu beherrschen, und dazu müssen beide Beine fest auf dem Boden stehen.

Mehr Komfort für den Beifahrer bieten die SIP Fußrasten. Gerade für einen Sozius mit etwas kurzen Beinen kann die Fahrt schnell unangenehm werden. Fußrasten werden fest und stabil im Fußraum verschraubt und bieten mehr Komfort und optimalen Halt.

Der Gepäckkorb SIP "Classic" ist eine schöne Alternative zum normalen kompakten Vespa Top Case und die ideale Ergänzung für alle die mehr Stauraum benötigen. Im Lieferumfang ist eine extra Innentasche enthalten. Mit knapp 18 Liter Volumen, handlichen Tragegriffen und einem Zuzieh-Verschluss ist sie der perfekte Begleiter für Einkäufe aller Art.

Ein praktischer **Gepäckträger für den Durchstieg** schafft zusätzlichen Stauraum auf der Vespa. Griffe und Sitzbank sind farblich aufeinander abgestimmt. Mit den **SIP LED Blinkern vorn** und **hinten** mit Tagfahrlichtfunktion ist man gut im Straßenverkehr zusehen. Dazu passend der **Scheinwerfer SIP PERFORMANCE LED** mit Chrom-Lampenring. Das ganze natürlich mit E-Norm legal im Straßenverkehr einsetzbar.

Ein bisschen Chrom darf nicht fehlen. Die serienmäßig langweilig wirkenden Spiegel wurden gegen SIP Shorty Spiegel ausgetaucht. Die Bremshebel SIP Shorty runden zusammen mit der Schwingenabdeckung CNC und der Lufteinlassabdeckung chrom von ZELIONI den Chrom Look ab.

Ganz ohne technische Spielerei geht es aber auch nicht. Der digitale SIP Tacho / Drehzahlmesser ersetzt den serienmäßig sehr spärlich ausgerüsteten Tacho gegen ein echtes Multifunktionsgerät. Die Hintergrundbeleuchtung kann aus acht verschiedenen Farben gewählt werden. Da ist für jeden Geschmack etwas dabei.

Und nun viel Spaß beim Umbau und den anschließenden Fahrten durch die Saison 2021.





## Universelle Gewindefeile vom Korrosionsschutz Depot

Auch das Korrosionsschutz Depot biete eine interessante Neuigkeit für alle Schrauber, eine universelle Gewindefeile.

Leider sind alte Schrauben, die bei der Restaurierung ausgebaut werden oft beschädigt und eine Neubeschaffung ist entweder sehr teuer oder gar nicht mehr möglich. In solchen Fällen kann eine Gewindefeile Abhilfe schaffen. Die Zahnung der Feile weist auf den Seitenflächen unterschiedliche Steigungen auf. Die Feile ist 230 mm lang und geeignet für metrische und zöllische Gewinde mit den Steigungen:

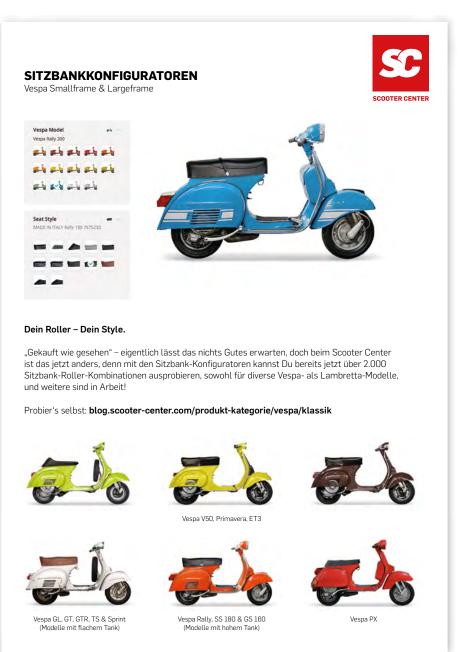
0.8, 1.0, 1.25, 1.5, 1.75, 2.0, 2.5, 3.0 mm 10, 11, 12, 14, 16, 18, 20, 24 Gänge pro Zoll

## Sitzbankkonfigurator

Das Scooter Center bietet nun einen Sitzbankkonfigurator an. Damit kann man direkt sehen, wie welche Sitzbank auf welchem Roller aussieht.







### Händlerverzeichnis

Hier könnte Ihre Anzeige stehen! Für nur 25,- €\* netto pro Ausgabe

\*zzgl. 19 % MwSt.

#### PLZ<sub>1</sub>

#### PLZ8

#### Rollerhaus Zehlendorf

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

#### Scooter Center GmbH

PLZ 5

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

### **TOSIDE** Maistr. 49 80337 München Tel. 089 / 60087024 ⊠ info@vesbar.de www.vesbar.de

#### PLZ<sub>2</sub>



TWO STROKE LOFT UG (haftungsbeschränkt) Elsastraße 39a 22083 Hamburg

Telefon: +49 40 300 36 960

www.two-stroke-loft.com info@two-stroke-loft.com

**★ HAMBURGS SCOOTER GARAGE ★** 

#### **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<sub>3</sub>

#### Italmoto GmbH

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

#### PLZ 6



#### 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 Bücker

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

#### PLZ 7

#### **Ortema GmbH**

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

#### PLZ9

#### **Korrosionsschutz-Depot**

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





Oldtimer Diagnostik & Ersatzteile 0171 7685396

Swen Modell, Lange Gasse 17, 93183 Kallmünz

## **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

ORTEM

Zusätzlicher Durchdrinaunasschutz im Bereich der Wirbelsäule

ORTHO-MAX

**Jacket** 

Protektorenjacke für den optimalen Rundumschutz. Schützt die Wirbelsäule, Schulter und Ellbogen; jetzt mit zusätzlichem Brustund 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€





Integrierter Rippenschutz

ORTEMA

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

des Jackets integrierter Nierengurt

Anatomische Passform sorgt für erhöhten Tragekomfort

## **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 49,90 € 1 St High - 24 cm 54,90 € 1 St



Version "Low" (Rückenhöhe 16 cm)



Version "High" (Rückenhöhe 24 cm)

**Exklusiv** erhalten VCVD-Mitglieder auf alle ORTEMA-**Produkte** 0% Rabatt.

Online bestellen und einfach den Code V-Roll0518 einlösen!



www.ortema-shop.com ( ORTEMA

ORTEMA GmbH · Kurt-Lindemann-Weg 10 · 71706 Markgröningen Tel. +49 (0) 7145 - 91 53 890 · Mail: sport-protection@ortema.de







## READY, STEADY, STOP!

bgm PRO Bremszange vorne inkl. Aufnahme für radiale Bremssättel

#### Features:

- Bremssattel mit 4 x 25 mm Bremskolben
- 40 % mehr Kolbenfläche im Vergleich zum Originalsattel
- deutlich verbesserte Bremskraft durch symmetrische Belastung der Beläge
- · CNC Made in Italy

#### Erhältlich für:

Bremstrommeltyp PX Disc (Grimeca Ø 20 mm)

silber: BGM2506KTGS schwarz: BGM2506KTGB

Bremstrommeltyp LML/Star/Stella

silber: BGM2506KTLS schwarz: BGM2506KTLB

je **349,00 €** 

UVP, inkl. MwSt.