Ausgabe 3/2021

Vesbasta

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

Sicherheit geht vor

Let´s race

Niedersachsenrundfahrt

S.I.P. Scootershop

performance & style

bis 150 km/h!

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.ly/sip-reifen**

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

Hallo Allerseits,

in was für schwierigen Zeiten leben wir da gerade.

Seit gut 18 Monaten kämpfen wir gegen so kleine Monster, die sich immer wieder verändern und nun kommt auch noch in einigen Teilen Deutschlands eine Flutkatastrophe dazu. Gerade bei der Beseitigung der Flutschäden konnte man sehen, dass im Notfall mit einer großen Hilfsbereitschaft gerechnet werden kann. Und auch das kleine Monster hat bei Vielen ein anderes Miteinander erzeugt. Wollen wir also versuchen, uns dieses neue Zusammengehörigkeitsgefühl zu erhalten und weiter auszubauen.

Wir könnten mit ganz banalen Dingen wieder anfangen.

- Wie wäre es zum Beispiel, wenn sich alle Zweiradfahrer und natürlich insbesondere die Vespa-Fahrer gegenseitig grüßen, wenn man sich auf der Straße trifft? Ein freundliches Handzeichen und ein netter Gruß wirken (auch) im Straßenverkehr oft Wunder.
- Man könnte dem anderen Verkehrsteilnehmer auch einfach die Vorfahrt gewähren, selbst wenn er sie sich frech zu nehmen gedenkt. Gab es da nicht mal eine Kampagne „Hallo Partner – danke schön“?
- Und natürlich gibt es weiterhin Freunde, Nachbarn und Mitmenschen, die angesichts einer der beiden Katastrophen auch heute noch Hilfe benötigen. Das kann Arbeitskraft sein oder finanzielle Hilfe. Manchmal reicht es aber auch schon, einfach da zu sein und Zeit für die Sorgen und Nöte zu haben.

Nun aber noch etwas Verbandsinternes:
Als einzige Veranstaltung konnten wir in diesem Jahr mit freundlicher Unterstützung des VC Hannover von 1950 e.V. die achte German Vespa Rally durchführen. Wir bedanken uns ganz herzlich bei den Hannoveranern, dass sie das möglich gemacht haben. Einen ausführlichen Bericht werdet Ihr im nächsten Heft finden.

Gemäß unserer Satzung müssen wir im zweiten Halbjahr wieder eine Delegiertenversammlung inklusive Vorstandswahlen durchführen. Wie in der letzten Vesbasta angekündigt, haben wir versucht sie als Präsenzveranstaltung zu organisieren. Es ist uns allerdings nicht gelungen eine verbindliche Zusage für Räumlichkeiten für circa 70 bis 80 Personen im Oktober zu erhalten. Da die Inzidenzzahlen im Augenblick (19. August 2021) wieder deutlich ansteigen, wollen wir außerdem nicht die Gesundheit unserer Mitglieder riskieren, indem wir sie kreuz und quer durch die Republik schicken. Deshalb haben wir in einer Vorstandssitzung einstimmig beschlossen, die Möglichkeit des „Gesetz zur Abmilderung der Folgen der COVID-19-Pandemie im Zivil-, Insolvenz- und Strafverfahrensrecht („Corona-Gesetz“)“ anzuwenden und die Delegiertenversammlung 2021 auf das zweite Quartal 2022 zu verschieben. Es besteht die Hoffnung, sie dann in einem Biergarten o. ä. abhalten zu können. Wir werden Euch spätestens Anfang nächsten Jahres über Ort und Zeitpunkt informieren.

Ansonsten bleibt mir nichts anderes übrig als Euch weiterhin beste Gesundheit zu wünschen. Ich hoffe, wir können uns im nächsten Jahr wieder vermehrt persönlich sehen.

Euer

Uwe Böhlke

Aus dem Verband

Formelles / Termine 5

Impressum 5

Vespa Club Europa 6

Vespa World Club 6

Aktion „Mittsommernachtstraum des VCVD 8

Vespa Sportfahrer in den Jahren 1950 bis 1970 12

Versicherungen für Clubs und Vereine 14

Was auf uns in Zukunft zukommen kann 16

Aus den Clubs

SKULL-SOOTERS 18

Vespa Fahrsicherheitstraining beim ADAC 20

On Tour

Meine Gespanntour Vespa GTS mit Seitenwagen 22

Auf den Sp(To)uren von Tebart-van Elst 23

Niedersachsen per Vespa erkunden! 24

Sport

Ein Rookie mit dem Roller auf dem Ring 26

Technik

Évo elektrisiert die Vespa 31

... und sonst?

Ein neues Design für den VC Hannover 32

Neuheiten 34

Keine Fahrverbote für historische Fahrzeuge 36

Historisches und Kurioses 37

Händlerverzeichnis 38

Titelfoto groß: Wilfried Mayer, VC Pforzheim

Formelles

Aufnahme

Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder:

Sauhaufen Germany
Marcel Marleaux
Am Stüssgeshof 7, 41564 Kaarst
01525/2 11 78 78
sauhaufengermany@gmail.com

Ruhrpottvespisti Chapter Süd
Dirk Marquardt
Elberfelder Str. 84, 40724 Hilden
02103/3 37 37 67
vespadirk@gmx.de

Austritt

Der VC Borgho dei Lupi hat sich aufgelöst. Seine Mitglieder sind geschlossen dem VC Vesparados Braunschweiger Land beigetreten

Das nächste Heft erscheint am 1. Dezember 2021, Redaktionsschluss ist der 1. November 2021

Termine

Termine 2021

September

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

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

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

Termine 2023

Juni

15. – 18. Vespa World Days, Interlaken/ Schweiz

Alle Termine verstehen sich selbstverständlich unter Corona-Vorbehalt.

Herausgeber:
Vespa Club von Deutschland e.V., Hüschelrath 5, 42799 Leichlingen, 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:
Florian Bochnig, Rüdiger Dabelow, Horst Höfling, Gerhard Lüllau, Wilfried Mayer, Schorsch Riedel, Steffen Rowold, Karl-Gustav Sander, 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

klimaneutral gedruckt
www.klima-druck.de
ID-Nr. 21106818
bvdm.

FSC
www.fsc.org
MIX
Papier aus verantwortungsvollen Quellen
FSC® C051149

Vespa Club Europa

Wie bereits in der Vesbasta 2/2021 berichtet, ist der VCVD dem Vespa Club Europa (VCE) beigetreten und hat Horst Höfling, Beisitzer Touristik, mit der Wahrnehmung der VCVD-Interessen im VCE betraut.

Dem VCE sind mittlerweile 23 Dachverbände mit mehr als 86.000 Vespisti beigetreten. Die erste Generalversammlung mit der Wahl des Vorstandes hat am 5. Juni 2021 via Zoom stattgefunden.

Von den 19 anwesenden Delegierten der nationalen Dachverbände wurden folgende Vorstandsmitglieder des VCE gewählt:

- Präsident: Bart Bergans (VC Belgien)
- Sekretär: Rafael Culjak (VC Kroatien)
- Schatzmeister: Laurent Mailliet (VC Luxemburg)
- Vizepräsident Sport: Frederik Rosso (VC Italien)
- Vizepräsident Tourismus: Horst Höfling (VC von Deutschland)
- Vizepräsident Historisches Register: Frédéric Lepron (VC Frankreich)
- Vizepräsident Kommunikation: Cristian Turcin (VC Rumänien)

Die Delegierten haben darüber hinaus einstimmig einen jährlichen Mitgliedsbeitrag von 100,00 € je Dachverband unabhängig von dessen Größe beschlossen. Dieser Beitrag ist erstmalig 2022 zu entrichten. Der Haushalt des VCE für 2021 wird durch eine Spende der Gründungsdachverbände VC Belgien, VC Kroatien und VC Luxemburg bestritten.

Es wurde nochmals betont, dass sich der VCE als Ergänzung zum VWC sieht, um verstärkt die Interessen der europäischen Vespa-Clubs und deren Mitglieder zu vertreten.

Bereits eine Woche später hat sich der gewählte Vorstand zum ersten von inzwischen fünf Zoom-Meetings getroffen. Dabei wurden u. a. den einzelnen Vorstandsmitgliedern entsprechend ihrer Zuständigkeiten Aufgaben zugewiesen. Es ist geplant, dass ab 2024 unter der Federführung des VCE wieder Eurovespas ausgerichtet werden.

Obwohl der VCE weder in die Ausrichtung der European Vespa Days in Portugal noch der Vespa World Days in Indonesien involviert ist, treffen immer wieder Anfragen insbesondere zu Änderungen und Stornierungen für diese Großveranstaltungen ein. Der VCE versucht die Anfragenden zu unterstützen.

Wir halten Euch über die Tätigkeiten des VCE auf dem Laufenden.

ÖBB-Autoreisezug

Der VWC-Präsident Martin Stift, seines Zeichens Österreicher, bestätigte, dass die ÖBB das Beförderungsverbot ausschließlich für Vespas aufrechterhält. Es wurde alles versucht, ein Umstimmen zu erreichen. Selbst das österreichische Fernsehen berichtete darüber, ohne dass sich die ÖBB bewegen würde. Vielleicht sollten wir für eine Passage einfach das Vespa-Schild durch das Schild einer anderen Marke austauschen :-).

Klarstellung Vespina/Vesbasta

In der Vergangenheit gab es einige Irritationen hinsichtlich des neuen Magazinamens „Vesbasta“. Der Vorstand des VCVD hatte sich seinerzeit entschieden, einen klaren Schnitt nach dem Ausscheiden von Christian „Tüte“ Laufkötter zu machen. Dafür hat der Verband auch nach außen ein Zeichen mit dem neuen Namen setzen wollen. Entgegen anders lautender Äußerungen in der Vergangenheit sind „Vespina“ und Tüte nicht fest miteinander verbunden. Ich bedauere, wenn es in diesem Zusammenhang zu Unstimmigkeiten gekommen ist.

Uwe Bödicker, Präsident des VCVD e.V.

Vespa World Club

Aus dem Vespa World Club gibt es derzeit leider aktuell wenige Neuigkeiten. Die Vorstandsarbeit ist durch die COVID Situation in Italien zum Erliegen gekommen, trotz gegenteiliger Anstrengungen aller Vertreter aus den nationalen Vespa Clubs. Da auch keine Gefahr in Verzug droht, sind selbst dem Präsidenten Martin Stift die Hände gebunden.

Die Vorstandsmitglieder aus den nationalen Vespa Clubs dürfen, auch zusammen, nicht ohne die Mitarbeit der von Piaggio gestellten Vorstandsmitglieder tätig werden. Diejenigen Club-Vertreter, die auch im Vorstand des Vespa Club Europa sitzen, kümmern sich deshalb verstärkt um ihre dortigen Aufgaben. Martin Stift und Uwe Bödicker widmen sich der Aufrechterhaltung eines Minimalbetriebes im Vespa World Club sowie um alle Angelegenheiten, die keiner Vorstandssitzung bedürfen.

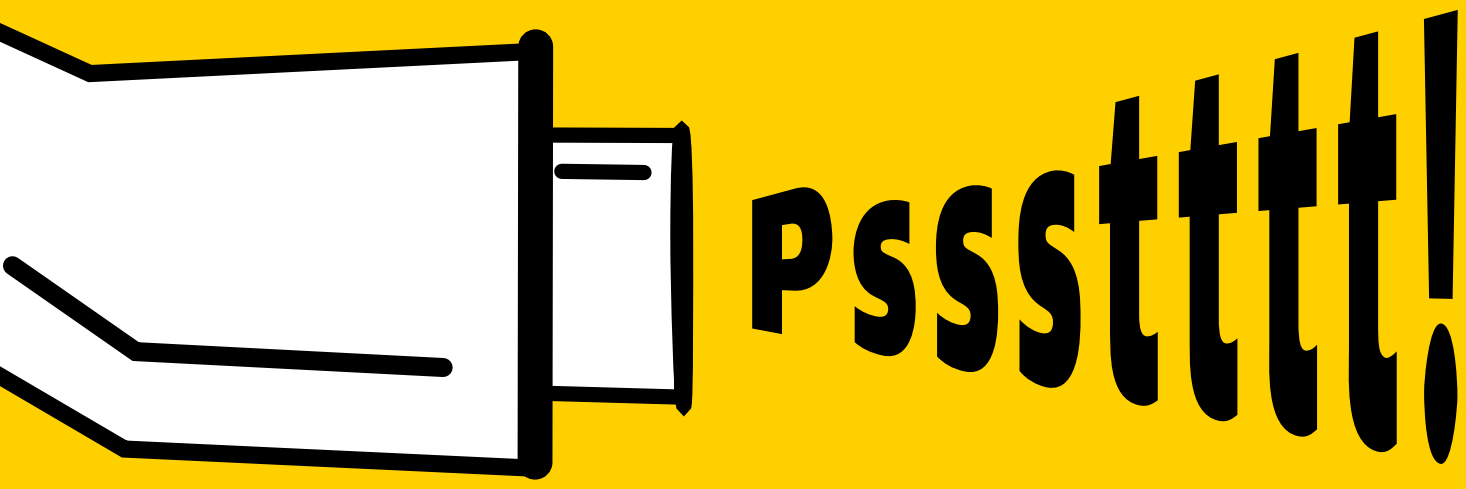
Die einzige – durchaus richtige und notwendige – offizielle Entscheidung in den letzten Monaten war die Absage aller internationaler Großveranstaltungen wie European Vespa Days und Vespa World Days 2021. Beide Veranstaltungen werden um ein weiteres Jahr verschoben. Detailinformationen liegen aber zurzeit nicht vor. Die offizielle Kommunikation ist nun komplett an unseren Generalsekretär Marco Manzoli gebunden und das vereinfacht die Information der Clubs leider auch nicht. Trotzdem gäbe es viel Positives zu berichten, denn in der Vespa Welt bewegt sich viel - Nutzer der Facebook-Gruppe „Vespa World Club Forum“ können das ja jederzeit verfolgen.

Wir halten Euch auch über die Tätigkeiten des VWC auf dem Laufenden.

ADAC

Bitte nicht rööhren!

Rücksicht kommt an. Danke!



Aktion „Mittsommernachtstraum“ des VCVD

Die Idee des „Mittsommernachtstraums“: Möglichst viele Vespa Clubs planen an einem festgelegten Tag eine Tour. Bei diesen Ausfahrten trifft man sich mit einem oder mehreren „benachbarten“ VCs „zufällig“ auf der Strecke und fährt zusammen ein paar Kilometer bevor jede Gruppe ihre Tour auf eigener Strecke fortsetzt. Dabei verhält man sich natürlich Corona-konform.

Der VCVD hatte von insgesamt 13 Mitgliedsvereinen eine Rückmeldung bekommen

- Solinger Vespa Freunde
- Taunusvespen
- Vespa-Club Bonn
- Vespa-Club Darmstadt e.V.
- Vespa-Club Düsseldorf e.V.
- Vespa-Club Gießen
- Vespa-Club Hamburg 1950 e.V.
- Vespa-Club Hannover von 1950 e.V.
- Vespa-Club Mannheim e.V.
- Vespafreunde Murgtal
- Vesparados Braunschweiger Land
- Vespa-Veteranen-Club Deutschland

Nachfolgend die Berichte einiger Clubs, die teilgenommen haben (in alphabetischer Reihenfolge).

Solinger Vespa Freunde

Ich bin mit David von Solingen-Merscheid aus in die City gefahren. Dann nahmen wir Kurs in Richtung Gräfrath mit der historischen Altstadt. Über Wülfrath-Aparth ging es über kleine Nebenstraßen zum Sender Langenberg und weiter über die Velberter Höhen zum Motorrad-Treff Haus Scheppen am Baldeneysee. Anschließend fuhren wir über Essen-Werden/-Kettwig und Mülheim-Mintrad/Ratingen-Breitscheid nach Ratingen-Lintorf. Und zum Abschluss ging es auf ein Eis nach Düsseldorf-Kaiserswerth, weil Junior Eis statt Pizza wollte... na klar bei der Hitze ...lach! Von dort aus ging es durch das Ratinger Schwarzbachtal wieder zurück nach Solingen.

Horst Langner
Solinger VF

VC Bonn

Im Rahmen der Aktion „Mittsommernachtstraum“ des VCVD trafen sich in Bonn sieben Vespisti zu einer gemeinsamen Ausfahrt. Gregor und Stefan hatten eine rund 60 km lange Tour ausgearbeitet. Start war um 10:30 Uhr in der Bonner Rheinaue. Vor dort setzten wir mit der Rheinfähre über nach Niederdollendorf und trafen dort - nicht ganz zufällig - die sympathischen Vespisti der „Fährengäng“. Nach kurzer Vorstellrunde schlossen sich diese spontan unserer Fahrt an, so dass wir jetzt mit elf Vespen unserem nächsten Ziel, der Stadt Blankenberg, entlang der Siegauen entgegenknatterten. Peter war mit seiner Rally 200 dabei. Dort angekommen sammelten wir im Haus Sonnenschein zunächst einmal Kräfte für die Weiterfahrt, wobei das Essen so gut und reichlich war, dass es durchaus auch für eine längere Tour gereicht hätte.

Weiter ging die kurvenreiche Fahrt bei schönstem Wetter entlang der Sieg und durch das malerische Siebengebirge. Nächster und letzter Stopp war Kloster Heisterbach, eine ehemalige Zisterzienser-Abtei, wo die Tour bei Kaffee und Kuchen einen harmonischen Ausklang fand.

Wir bedanken uns bei Angelika, Gregor, Hans-Jürgen, Jan, Karl, Klaus, Peter und den Vespisti der „Fährengäng“ für ihre Teilnahme – ihr wart eine tolle Truppe. Danke auch an Alex von den Blechvespen für die Tipps zur Organisation. Und natürlich an den VCVD, der die Touren deutschlandweit initiiert hat - insbesondere an Horst Höfling (Beisitzer Touristik VCVD), der unsere Tour in einem schönen Flyer in Form gebracht und auf den Clubseiten präsentiert hat.

Die positive Resonanz der Teilnehmer ist für uns Motivation, zukünftig weitere Touren in dieser Größe anzubieten. Vorschläge sind erwünscht.

Stefan Becker
VC Bonn

Teilnehmer der Ausfahrt des VC Bonn vor dem Kloster Heisterbach

VC Düsseldorf

Wir starten Sonntagmorgen, 10:00 Uhr auf eine rund 100 km lange Tour ab Neuss-Uedesheim Richtung Süden über Bedburg zum Aussichtspunkt „Skywalk Jackerath“ zurück über Jüchen und Nievenheim zum Start in Uedesheim. Das Wetter meint es gut mit uns – fantastisches Rollerwetter, wir starten mit rund zwölf Vespen des VCD und Freunden, zu einer herrlichen Tour.

Alle sind sich einig, dass es aufgrund der durch Corona verursachten Zwangspause mehr als Zeit wird, wieder gemeinsam auf die Vespen zu steigen und zu einer Tour loszurollern. Gesagt getan, unser Sportwart Hansi nimmt den Lenker und die Planung in die Hand, um uns diesen tollen Ausflug zu bescheren.

Wir starten vom P+R Parkplatz in Uedesheim und cruisen durch die herrlichen Landstraßen über Bedburg Richtung Jackerath zum atemberaubenden Aussichtspunkt dem „Skywalk“. Hier hat man eine weitläufige Aussicht auf das Braunkohleabbaugebiet und findet sich in einer völlig irren, surrealen Welt wieder. Die Aussicht ist

Tankpause: VC Düsseldorf

gigantisch. Wir legen eine Pause ein, genießen das Beisammensein, töttern, tauschen Kekse und Neuigkeiten aus und freuen uns daran endlich mal wieder zueinander zu kommen, uns zu treffen.

Weiter geht es über „Stock und Stein" und teilweise über wirklich holprige Schotterpisten, da der eigentliche Weg spontan gesperrt ist. Der ambitionierte Fahrer, der schon auf der ein- oder anderen Sportveranstaltung gefahren ist, nimmt es mit Leichtigkeit. Ungeübtere Fahrer nehmen sich die Zeit und Ruhe, die sie benötigen, um heil über den herausfordernden Untergrund zu gelangen.

In Jüchen gibt es den zweiten Boxenstopp. Wer mag, stärkt sich bei McDonald's oder genießt es einfach, mit den lange nicht gesehenen Clubmitgliedern zu klönen.

Zum letzten Stopp finden wir uns nach herrlicher Strecke mit abgemähten Stoppelfeldern und Kornblumen am Wegesrand in der Eisdiele Cellino in Dormagen-Delrath/Nievenheim ein. Besonders erfreulich, die hinzugekommenen Vespistis, die sich im Laufe der Strecke oder am Schluss dazugesellen. Hier genießt jeder wie er mag, ein, zwei- oder drei Eiskugeln oder gar ein ganzes Arrangement, bevor wir wieder den Heimweg antreten und uns je nach Herkunft an der ein oder anderen Ausfahrt zufrieden und mit vielen tollen Eindrücken voneinander verabschieden.

Tina Tiepel
VC Düsseldorf e.V.

VF Murgtal

Die Ausfahrt führte uns von Gernsbach im Nordschwarzwald über Freudenstadt nach Schramberg ins Steim-Automuseum und ins Auto- und Uhrenmuseum. Beide sind sehr sehenswert, vor allem das Auto- und Uhrenmuseum, welches eine Zeitreise mit Beginn des Uhrenmuseums über die Mobilität in der Nachkriegszeit bis in die 60er Jahre abbildet. Hierbei sind sehr viele Zweiräder, Rollertypen und nicht zuletzt unsere gute alte Vespa in Form einer Hoffmann zu sehen.

Der VF Murgtal vor dem Gebäude der Autosammlung Steim in Schramberg

Reiner Karcher
VF Murgtal

Vespa Veteranen-Club Deutschland I

Ein Oberschwäbisches Träumchen

Nachdem der VCVD unter dem Motto „Mittsommernachtstraum" zu Ausfahrten aufrief ließ sich Ulrich Trettin nicht lange bitten und organisierte spontan für die süddeutschen VVCD-Mitglieder eine Tour im Oberschwäbischen. Da ich an diesem Sonntag noch nichts vor hatte und auf solche Aktionen sowieso immer Lust habe, sagte ich sofort zu.

Zwei Wochen später war es dann auch schon so weit und ich nahm mit meiner PX die 70 km lange Anfahrt nach Biberach in Angriff. Während der Fahrt erwischten mich diverse harmlose Niesel-Schauer und 10 km vor dem Ziel musste ich dann doch noch in den Regenkombi schlüpfen. Ich befürchtete, dass dieser Tag eine feuchtfröhliche Angelegenheit werden könnte. Den Treffpunkt erreichte ich als erster und nur wenige Minuten später kam mit einem wohlbekannten Knattern Ulrich an. Nach und nach trafen Mimmo, Steve, Nico und Salvatore ein. Pünktlich um 10:00 Uhr starteten wir und sammelten vor der Brauerei in Bad Schussenried Hermann und Erwin ein. Beim Anblick der Brauerei erwischte ich mich noch beim Gedanken auf eine Bierprobe, aber wir wollten ja noch weiterfahren.

Der erste Stopp war dann am Hymer-Museum, wo wir uns übers Reisen in alten Zeiten schlau machen konnten. Man wandert hier auf einer Straße praktisch einer Zeitschiene entlang und bestaunt Wohnwägen und -mobile von den Anfängen des Campens bis zur Neuzeit. Umrahmt wird

das Ganze noch mit Infos zu fernen Ländern und Kulturen sowie zu technischen Details. So mancher war wohl erstaunt, dass der Wohnmobil-Pionier Erwin Hymer als Jugendlicher ein Gefährt aus Schrott-Teilen baute, das einem Roller sehr ähnlich sieht. Einen Namen gab er seiner Kreation nicht, sondern nannte es schlicht und schwäbisch pragmatisch „Motorrädle“. Als Ursache für ein weiteres Lächeln in den Augen der VF dürfte die Entdeckung einer PX 80 inmitten der Wohnmobile gewesen sein. Wurden Roller doch damals

schon gerne als Reise-Lastesel für Zelt und sonstige Camping-Ausstattung genutzt oder als kompaktes Zweit-Fahrzeug huckepack in den Urlaub mitgenommen. Witzig sind entlang der Straße vier „Blitzer“, an denen man sich mit Hintergründen von Venedig, dem Orient, dem Wilden Westen sowie einer Strand-Kulisse fotografieren lassen kann. Ulrich und Hermann ließen sich diesen Spaß nicht nehmen und begaben sich so innerhalb kürzester Zeit auf eine Weltreise. Nachdem wir uns im „Caravano“ lecker gestärkt hatten, ging die Reise weiter. Steve klinkte sich hier bereits aus.

Und wieder mal bewies Ulrich, dass er das Routenplanen aus dem „ff“ beherrscht. Er lotste uns über herrlich einsame, geschwungene Nebenstrecken, die geradezu zum beschwingten Dahinrollern durchs Oberschwäbische einluden. Zum Glück hatte sich das Wetter inzwischen als sehr rollertauglich entwickelt und so gab es in Ochsenhausen noch einen wichtigen Punkt zu erledigen: die Unterstützung der regionalen Gelatti-Zunft. Ich habe ja schon diverse Eisdielen besucht, aber eine mit Drive-In war noch nie dabei. Leider haben wir diese Eigenheit zu spät entdeckt. Es wäre bestimmt ein Gag gewesen, mit den Vespas an den Schalter zu fahren. Salvatore hatte hier bereits die Heimfahrt angetreten und so starteten wir zu sechst zur letzten Etappe.

Unterwegs verabschiedeten sich erst Mimmo, wenig später dann auch Hermann und Erwin, um die Heimat direkt anzusteuern. In Biberach löste sich die Gruppe dann vollends auf. Noch ein Dank und Gruß, bevor ich mich auch auf den Weg nach Hause begab. Je näher ich Metzingen kam, umso dunkler wurde der Himmel. Weil ich keine Lust hatte, auf den letzten Metern in ein Gewitter zu geraten und nochmal nass zu werden, änderte ich den Fahrstil vom gemütlichen 3/4-Gas auf Vollgas und war dann schneller daheim als Blitz und Donner.

Vielen Dank an Ulrich für diesen schönen Sonntag!

Volker Reusch
Vespa-Veteranen-Club Deutschland

Vespa-Veteranen-Club Deutschland II

Als uns die „Mittsommernachtstraum-Idee“ des VCVD erreichte, stand die Ausfahrt des Stammtisch-Mitte der Vespa Veteranen bereits. Schnell waren sich nämlich die Stammtisch-Mitglieder einig, dass unter Corona-Bedingungen eine gemeinsame Ausfahrt am schönsten und unkompliziertesten sei.

Christoph, unsere Tagesausfahrtsleiter, hatte sich für uns eine schöne Strecke ausgedacht. Los ging es ab Friedberg in den Vogelsberg. Allen Wettervorhersagen wie etwa die Sahara-Hitze und Unwetterwarnung zum Trotz hatten wir angenehmes Ausfahrtswetter, ganz ohne Kapriolen. Die Tour war herrlich. Mal mit und mal ohne Fahrbahnmittelstreifen, entlang an strahlenden Klatschmohnfeldern und einem prächtigen Storch. Die insgesamt acht Vespen schlängelten sich, schön anzusehen, wie Perlen an einer Kette, gleichmäßig bergauf, bergab, in Links- und Rechtskurven. Die angenehme Gruppe bestand aus Christoph, Christine, Uwe, Erik, Yvonne und als Gäste waren Barbara, Heiko und Ellen dabei.

Unter Beachtung der AHA-Regeln konnten wir in Stornfels zum Mittagessen einkehren und der nächste Zwischenstopp an einer guten Eisdiele war auch schnell gefunden bis es dann wieder gen Heimat ging. Dieser sehr schöne und schon längst überfällige Vespa-Sonntag begann für mich um 09:30 Uhr und endete, nach 156 Kilometern, gegen 17:30 Uhr wohlbehalten in Gießen. Gleichwohl beseelt hat mich auch der Gemeinschaftsgedanke, dass heute deutschlandweit aktiv vespaziert und nicht nur geträumt wurde.

Die Idee vom Mittsommernachtstraum war nämlich: möglichst viele VCs planen am 20. Juni 2021 eine Tour. Bei diesen Ausfahrten trifft man sich mit einem oder mehreren „benachbarten“ VCs „zufällig“ auf der Strecke und fährt zusammen ein paar Kilometer bevor jede Gruppe ihre Tour auf eigener Strecke fortsetzt. Die Ausfahrt von Christoph wurde dann von Horst in einen hübschen Flyer verpackt und als neunte Tour auf der Homepage des VCVD eingestellt.

Yvonne Klaum
Vespa-Veteranen-Club Deutschland

Vesparados Braunschweigerland

Der Vespaclub Vesparados Braunschweigerland veranstaltete zum 75. Jubiläum der Vespa eine Charity-Ausfahrt unter der Schirmherrschaft des VCVD. Das Motto „Mittsommernachtstraum“, sollte nach der Idee des Braunschweiger Vespaclubs einladen, eine Corona-konforme Ausfahrt zugunsten des Kinderhospiz Löwenherz zu veranstalten. Die gefahrenen 118 km durchs Braunschweigerland, erbrachten in Summe über 700,00 € Spendengelder, die für eben einen solchen letzten Traum der Kinder investiert werden sollen. Die Leitung des Kinderhospizes Tanja Lemke übernahm im Anschluß mit Freude die Spendenbox.

Matti
Vesparados Braunschweigerland

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 SCHM - Z

Dieter Schmitt (Wiesbaden) startete mit einem Vespa-Roller 1962 beim 24 Stunden Rennen auf der AVUS in Berlin. Bereits im Jahr vorher belegte er bei der Vespa-Europameisterschaft am 10. September 1961 auf dem Nürburgring einen sehr guten dritten Platz in der Gesamtwertung. „Als Belohnung für seine Leistung erhielt er eine neue Vespa 125 geschenkt“, so stand es damals in der Zeitschrift „Vespa Tip“. Der damalige Neuwert der Vespa 125 war 1.190,00 DM. Jörg Schneider (Berlin) startete 1961 und 1962 mit einer Vespa bei den 24 Stunden Rennen auf der AVUS in Berlin. In den späteren Jahren war er ein guter Rallye-Beifahrer. Für seine Motorsport-Erfolge wurde er 1991 mit dem „ADAC Sportabzeichen in Gold mit Brillanten“ ausgezeichnet.

Friedel Schön (Frankfurt) startete bei der Deutschlandfahrt vom 30. Mai bis 4. Juni 1950 auf einer Hoffmann-Vespa. Bereits in den Vorkriegsjahren fuhr er erfolgreich Motorradrennen und siegte auf dem Schottenring. In den Jahren 1950 und 1951 wurde er Deutscher Zementbahnmeister, u. a. auf Horex.

Helmut Spittmann (Nordkirchen) wurde beim VCVD-Endlauf am 27. und 28. August 1960 in Hockenheim VCVD-Sportmeister. Damit hatte er sich für die Vespa-Europameisterschaft in London (UK) im gleichen Jahr qualifiziert.

Edmund Schulz (Darmstadt) hatte in seinen Vespa-Motorrollern immer sehr schnelle Motoren. Hierfür verantwortlich war sein Freund „Ackermann“. Beim letzten 24 Stunden Rennen auf der AVUS 1963 in Berlin belegte er zusammen mit Hans Krüger (Frankfurt) als zweiter Fahrer nur knapp geschlagen mit wenigen Metern Rückstand den zweiten Platz in der „kleinen“ Rollerklasse. Alle Teilnehmer in der Rollerklasse bis 150 ccm waren 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. Bei mehreren VCVD-Endläufen und verschiedenen Europameisterschaften belegte er gute Platzierungen. 1959 wurde er VCVD-Sportmeister. 1961 startete er im VCVD-Team bei der Drei-Meeres-Fahrt des Vespa Club Italien.

Axel Strobach (Hannover) startete sehr lange, über 40 Jahre, bis Anfang der 2000er Jahre mit einer Vespa GS bei Veranstaltungen. Bei seiner ersten Teilnahme an einem 24 Stunden Rennen 1962 auf der Berliner AVUS, startete er mit einem Heinkel Tourist. Im Jahr darauf fuhr er auf der AVUS eine Vespa GS3 und belegte einen guten vierten Platz. Sein Freund Rainer Bratenstein schrieb später: „Axel und Jürgen Strohbach wechselten beide von einem Heinkel-Roller auf einen „Arschbacken-Roller““. Seine Hochzeitsreise mit seiner Frau Hella machte er 1967 mit einer neuen Vespa GS bei der Fernfahrt Cannes-Genève-Cannes. Viele Jahre später, um die Jahrtausendwende herum, fuhr er mit der „Hochzeits-Vespa“ noch mit großem Erfolg (mehrere Gesamtsiege) bei der „2.000 km-Fahrt durch Deutschland“ mit. Für seine Motorsport-Erfolge, die er dann auch teilweise auf Motorrädern errungen hat, wurde ihm 1980 das „ADAC Sportabzeichen in Gold mit Brillanten“ verliehen. Er war viele Jahre lang der erste Vorsitzende des bereits 1950 gegründeten VC Hannover.

Jürgen Strobach (Hannover) startete mit seinem Bruder Axel gemeinsam 1962 mit einer Heinkel Tourist und 1963 mit einer Vespa GS beim 24 Stunden Rennen auf der AVUS in Berlin. 1967 wurde er VCVD-Sportmeister. Nur wenige Punkte fehlen ihm für die höchste ADAC Motorsport-Auszeichnung, dem „ADAC Sportabzeichen in Gold mit Brillanten“.

Ilse Thouret (Hamburg) war schon vor dem 2. Weltkrieg und am Anfang der 50er Jahre eine bekannte Motorrad-Rennfahrerin. Sie startete als Werks-Rennfahrerin mit ihren Töchtern Anneliese und Elga im „Thouret-Damentrio“ auf einer Hoffmann-Vespa mit zahlreichen Erfolgen, u. a. bei der Deutschlandfahrt 1951, der Rallye Madrid und der Trophée Monaco. Bereits vor ihrer Zeit als Werksfahrerinnen bei den Hoffmann-Werken starteten die drei Thouret-Damen Deutschlandfahrt 1950 auf NSU-Lambretta-Rollern.

Walter Toennes (Osnabrück) war Teilnehmer der vierten Ravensberger Nachtzuverlässigkeitsfahrt am 23. und 24. März 1957 mit einer Streckenlänge von über 400 km.

In den Jahren von 1959 bis 1969 war er Vizepräsident im VCVD.

Manfred Wandelt (Unna) nahm bereits mit Erfolg in den Jahren 1955, 1956 und 1957 mit einer Hoffmann-Vespa an Veranstaltungen wie der Westfalenfahrt und der Ravensberger Nacht-Zuverlässigkeitsfahrt teil. Er war Gründer des VC Unna. Anfang der 60er Jahre wechselte er vom Motorroller ins Rallye-Auto. Als VCVD-Sportfunktionär war er u. a. bei den 24 Stunden Rennen auf der AVUS in Berlin und bei der Vespa-Europameisterschaft 1961 auf dem Nürburgring eingesetzt. Seine größten Erfolge im Rallyesport errang er, als Karl-Gustav Sander (Dortmund) 1964 bei ihm als Beifahrer ins Rallye-Auto einstieg. 1965 wurde er für seine Motorsporterfolge mit dem goldenen „ADAC-Sportabzeichen" ausgezeichnet.

Manfred Witte (Altlünen) startete 1962 auf einer Vespa GS3 bei dem 24 Stunden

Rennen auf der AVUS in Berlin. Er belegte gemeinsam mit Manfred Averbeck (Münster) einen sehr guten zweiten Platz in der mit 32 Startern am stärksten besetzen Klasse der Motorroller bis 150 ccm.

Edgar Ziegler (Berlin) war einer der besten Berliner Vespa-Fahrer und hat in den Jahren 1961 bis 1963 an allen drei 24 Stunden Rennen auf der AVUS in Berlin auf einem Vespa-Roller teilgenommen. Mit seinem VC Berlin-Clubkameraden Horst Pötsch wurde er 1961 Klassensieger auf einer Vespa GS. 1962 gehörte er dem zehnköpfigen VCVD-Auswahl-Team bei der Vespa-Europameisterschaft in Namur (B) an.

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

Versicherungen für Clubs und Vereine

Der ADAC hat für seine Orts- und Korporativclubs Rahmenvereinbarungen mit dem Versicherungsmakler Jühe und Jühe abgeschlossen. Alle dem ADAC angeschlossenen Orts- und Korporativclubs – also auch der VCVD mit allen seinen lokalen Clubs - können diese Rahmenvereinbarungen nutzen und zu günstigen Prämien wichtigen Versicherungsschutz erhalten.

In der folgenden Übersicht seht Ihr die verschiedenen Versicherungstypen mit einer Einordnung, welche Versicherung für wen sinnvoll ist.

Vereinshaftpflichtversicherung

Was ist versichert: Versichert ist auf der Grundlage der Allgemeinen Versicherungsbedingungen für die Haftpflichtversicherung (AHB) die gesetzliche Haftpflicht des Clubs.

Wer ist mitversichert: Mitversichert ist die persönliche Haftpflicht der gesetzlichen Vertreter der Clubs sämtlicher Clubangehörigen, soweit sie im Auftrag des Clubs handeln.

Versichertes Risiko/Mitversicherte Personen und Nebenrisiken
Versichert ist die gesetzliche Haftpflicht des V e r e i n s, insbesondere

- aus den gewöhnlichen satzungsgemäßen und sonst sich aus dem Vereinszweck ergebenden Veranstaltungen (z. B. Mitgliederversammlungen, Vereinsfestlichkeiten, interne und offene Wettbewerbe)
- als Eigentümer, Besitzer, Mieter, Pächter, Nutznießer von Grundstücken, Gebäuden oder Räumlichkeiten, die ausschließlich den Vereinszwecken dienen (z. B. Übungsgelände, Trainingsplatz)

Versichert sind hierbei Ansprüche aus der Verletzung von Pflichten, die dem Versicherungsnehmer (Verein) in den oben genannten Eigenschaften obliegen (z. B. bauliche Instandhaltung, Beleuchtung, Reinigung, Streuen und Schneeräumen auf Gehwegen)

Mitversichert ist die persönliche gesetzliche Haftpflicht

- der Mitglieder, des Vorstandes und der von ihnen beauftragten Vereinsmitglieder in dieser Eigenschaft
- sämtlicher übrigen Mitglieder aus der Betätigung im Interesse und für Zwecke des versicherten Vereins bei Vereinsveranstaltungen
- sämtlicher übrigen Angestellten und Arbeiter für Schäden, die sie in Ausführung ihrer dienstlichen Verrichtungen für den Versicherungsnehmer verursachen.

Mitversichert ist die gesetzliche Haftpflicht aus Besitz, Halten und Gebrauch von nicht zulassungs- und nicht versicherungspflichtigen Kfz mit nicht mehr als 6 km/h, selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit nicht mehr als 20 km/h, Kfz und Anhänger, die nur auf nichtöffentlichen Wegen und Plätzen verkehren. Der Versicherer ist von der Leistung frei, wenn der Fahrer eines Kfz beim Eintritt des Versicherungsfalles auf öffentlichen Wegen und Plätzen nicht die vorgeschriebene Fahrerlaubnis hat oder wenn ein unberechtigter Fahrer das Fahrzeug gebraucht hat.

Mitversichert ist die Teilnahme an Ausstellungen/Messeauftritten (nur als Teilnehmer, nicht als Veranstalter!).

Nicht versichert ist die Haftpflicht
für Veranstaltungen, die über den Rahmen gewöhnlicher Vereinsveranstaltungen hinausgehen (z. B. Rennveranstaltungen, Sicherheitstraining, Fahrerlehrgänge etc.). Diese müssen extra versichert werden.

Vermögensschadenhaftpflichtversicherung

Was ist versichert: Versichert ist auf der Grundlage der Allgemeine Versicherungsbedingungen für die Vermögensschadenversicherung (AVB) die Vermögensschadenhaftpflicht des jeweiligen ADAC Ortsclubs und ADAC Korporativclubs. Ebenfalls gelten die besonderen Bedingungen zur Vermögensschadenhaftpflichtversicherung.

Wer ist mitversichert: Der Versicherer bietet dem Versicherungsnehmer und dem Vorstand, dem besonderen Vertreter i. S. des § 30 BGB, dem Präsidium, den Angestellten und den ehrenamtlichen Vertretern Versicherungsschutz für den Fall, dass sie wegen eines Verstoßes, der von den bezeichneten Organen und Personen bei Ausübung satzungsgemäßer Tätigkeit begangen wurde, von einem Dritten für einen Vermögensschaden haftpflichtig gemacht werden (Drittschaden).

D&O PLUS Haftpflichtversicherung für Entscheider

Was ist versichert: Versichert sind auf der Grundlage der Allgemeinen Versicherungsbedingungen für die D&O-Versicherung die Vorstände des jeweiligen Clubs (D&O = directors & officers). Weiterhin

gelten die besonderen Bedingungen zur Vermögensschadenhaftpflichtversicherung für Organe juristischer Personen.

Gruppenunfallversicherung für Vorstände und Helfer

Was ist versichert: Wir bieten Versicherungsschutz bei Unfällen, die den versicherten Personen zustoßen. Grundlage bilden die Allgemeinen Versicherungsbedingungen für die Unfallversicherung (AUB)

Wer kann versichert werden: Vereinsvorstände, Ehrenamtsträger und Helfer

Versicherte Gefahren: Invalidität, Todesfall, Krankenhaustagegeld.

Vereinsrechtsschutzversicherung

Was ist versichert: Der Versicherer erbringt die für die Wahrnehmung der rechtlichen Interessen des Vereins entstehenden Leistungen auf der Grundlage der Allgemeinen Versicherungsbedingungen für die Rechtsschutzversicherung (ARB)

Es sind folgende Leistungsarten versichert:

- Schadenersatzrechtsschutz
- Arbeitsrechtsschutz (nur für den Verein)
- Steuerrechtsschutz vor Gerichten
- Sozialgerichtsrechtsschutz
- Disziplinar- und Standesrechtsschutz
- Strafrechtsschutz
- Ordnungswidrigkeitenrechtsschutz

Wer ist mitversichert: Die gesetzlichen Vertreter der ADAC Ortsclubs und ADAC Korporativclubs; sämtliche Clubangehörigen, soweit sie im Auftrag des Clubs handeln

Kraftfahrzeughaftpflicht versicherung

Sonderversicherung für nicht zugelassene Fahrzeuge zum Gebrauch auf nicht öffentlichen Wegen und Plätzen, z. B. Trial-Fahrzeuge.

BG-Unfallversicherung im Ehrenamt – Wissenswertes

Seit 2005 gibt es einen verbesserten Versicherungsschutz für Ihre im Verein ehrenamtlich Tätigen. Die Bundesländer, als politische Vertreter der Gesellschaft, wertschätzen die freiwillige und unentgeltliche Arbeit ihrer engagierten Bürger mit einer darauf ausgerichteten gesetzlichen Unfallversicherung. Der Staat belässt es an dieser Stelle nicht nur mit gewohnten anerkennenden Worten für die ehrenamtliche Arbeit, er unterstützt Ihre Engagierten sogar und sichert sie rechtlich ab. Der allgemeine Kernsatz der gesetzlichen Unfallversicherung (auch für Ehrenamtliche) lautet: Die gesetzliche Unfallversicherung kommt ausschließlich für Personenschäden auf, die einem selbst zustoßen.

Veranstalterhaftpflichtversicherung

Was ist versichert: Versichert ist auf der Grundlage der Allgemeinen Versicherungsbedingungen für die Haftpflichtversicherung (AHB) und der folgenden Bestimmungen die gesetzliche Haftpflicht privatrechtlichen Inhalts des Versicherungsnehmers, die sich im Zusammenhang mit der Veranstaltung gemäß Risikobeschreibung des Deckblattes ergibt.

Die Veranstalterhaftpflichtversicherung gewährt Versicherungsschutz, wenn der Veranstalter bei der Durchführung der Veranstaltung fahrlässig Personen-, Sach- oder Vermögensschäden verursacht, sofern nicht ein Haftungsverzicht vereinbart ist. Der Versicherungsschutz erstreckt sich auch auf die Personen, die vom Veranstalter mit der Organisation und Durchführung der Veranstaltung beauftragt sind.

Auf- und Abbauarbeiten, die in unmittelbarem Zusammenhang mit der versicherten Veranstaltung stehen, sind maximal sieben Tage vor und drei Tage nach der Veranstaltung mitversichert.

Wer ist mitversichert: Veranstalter (Versicherungsnehmer), Sportkommissare, Sportwarte oder anderer Personen, die vom Veranstalter mit der Organisation und Durchführung der Veranstaltung beauftragt werden.

Der VCVD schließt jedes Jahr für überregionale Treffen der Ortsclubs eine Jahres-Veranstalterhaftpflichtversicherung ab.

Eine ausführliche Broschüre des Versicherungsmaklers Jühe und Jühe kann bei der VCVD-Geschäftsstelle angefordert werden.

Kontaktdaten:

Jühe & Jühe GmbH
Versicherungsmakler,
Wilhelmstraße 4
59581 Warstein
Tel.: 02902/91 22 47-0
E-Mail: racingpolicy@jueheujuehe.de
www.racing-policy.de

mopedano www.mopedano.de

Versicherungskennzeichen 2021/2022

21,60€*

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

Was auf uns in Zukunft zukommen kann

In dem Artikel weiter hinten im Heft „Keine Fahrverbote für historische Fahrzeuge“ wird u. a. Carsten Müller MdB zitiert: „Mehrheiten zur Neugestaltung von Gesetzen können sich ändern.“ Nun steht am 26. September 2021 eine Bundestagswahl an. Und das ist genau die Gelegenheit, bei der sich diese Mehrheiten ändern können.

Ich habe mir die Wahlprogramme der zurzeit im Bundestag vertretenen Parteien (CDU/CSU, SPD. AfD, FDP, Die Linke, B‘90/Die Grünen) angeschaut. Hier die Aussagen zu ein paar Themen, die für uns Vespisti interessant sein könnten.

Motorradfahrverbote

Zwei Parteien lehnen ein Motorradfahrverbot explizit ab (AfD, FDP), die anderen Parteien äußern sich dazu nicht explizit.

Tempolimits

Tempolimits auf Autobahnen dürften die meisten Vespafahrer nicht erschrecken - Autobahnen werden meistens nicht genutzt und wenn doch: Unsere heißgeliebten Zweiräder überschreiten selten die geforderten Grenzen von 120 bzw. 130 km/h (SPD, Die Linke, B‘90/Die Grünen).

Die Linke setzt sich dafür ein, dass außerorts die Geschwindigkeit auf 80 km/h und innerorts auf 30 km/h begrenzt wird. B‘90/Die Grünen fordert innerorts eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h, ausschließlich auf ausgewiesenen Strecken soll eine Geschwindigkeit von 50 km/h erlaubt sein. Aber das sind eigentlich gute Nachrichten für alle Fuffi-Fahrer und -Fahrerinnen - ihr könnt dann im Innenstadtverkehr fast immer locker mitschwimmen.

CDU/CSU, AfD und FDP lehnen ein generelles Tempolimit auf Autobahnen ab - eine Aussage zu Geschwindkeitsbegrenzungen innerorts/außerorts wird nicht getroffen.

Verbot von Verbrennermotoren

Kein Wahlprogramm sieht ein Verbot von bereits zugelassenen Verbrennermotoren vor. Die Linke und B‘90/Die Grünen wollen in absehbarer Zukunft Neuzulassungen von Verbrennermotoren verhindern. CDU/CSU, AfD und FDP lehnen pauschale Verbote ab, die SPD äußert sich zu dem Thema nicht ausdrücklich.

Synthetische Kraftstoffe

CDU/CSU, AfD und FDP sehen in synthetischen Kraftstoffen eine Alternative zum Betrieb von Verbrennermotoren. B‘90/Die Grünen möchte synthetische Kraftstoffe ausschließlich im Bereich Industrie, Schifffahrt und Flugverkehr zulassen. Eine konkrete Aussage ist in den Wahlprogrammen von SPD und Die Linke nicht zu finden.

Einschränkung des Individualverkehrs

CDU/CSU, AfD und FDP lehnen jegliche Einschränkung des Individualverkehrs ab. Die Linke arbeitet hin auf eine Verringerung des Individualverkehrs. SPD und B‘90/Die Grünen streben einen emissionsfreien Individualverkehr an.

Wer sich im Detail informieren möchte findet Zugang zu den Wahlprogrammen im Internet (Stand August 2021) z. B. unter https://www.bundestagswahl-bw.de/wahlprogramme-2021.

Aber wie das so ist - was Parteien vor der Wahl an Versprechungen in ihre Programme schreiben muss nach der Wahl nicht immer gehalten werden.

Bei der Reihenfolge der Nennung der Parteien habe ich mich am Ergebnis der Bundestagswahl 2017 orientiert.

Text:

Horst Höfling
Beisitzer Touristik

30 Jahre 1986-2016

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

aprilia
PIAGGIO
Vespa

Clubportrait

SKULL-SCOOTERS

Bei uns gibt's auch einige Schalter (Faro Basso bis Vespa PX), aber unsere jährlichen Top-Events, wie z. B. Vespa World Days Celle 2017, Lago di Garda mehrmals, Vespa Alp Days 2016 und 2019 sowie Bodensee-Schwarzwald 2020, um nur einige zu nennen, wurden fast ausschließlich auf eigener Achse angefahren. Dafür werden dann meist die GTS 300 genommen.

Wir sind aktuell nur eine kleine Vespa-Gemeinschaft mit sieben Mitgliedern. Wir sind allerdings mehr wie nur zufällig zusammengewürfelte „Vespabesitzer" aus der gleichen Region, uns verbindet hier noch viel mehr! Ob President, Vice President, Roadcaptain oder Master Mechanic, auch hier gibt es Aufgabenverteilungen. Mittlerweile sind wir alle 50 Plus und genießen unsere gechillten Ausfahrten und Planungen der nächsten Reisen sowie sonstige gemeinsame Aktivitäten.

In letzter Zeit hielten wir uns nur über Online Meeting über Wasser. Wir hoffen natürlich alle auf bessere Zeiten.

Text & Fotos:

Schorsch Riedel
SKULL-SCOOTERS

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

Die erste Liebe vergisst man nicht...

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

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

Safety first

Vespa Fahrsicherheitstraining beim ADAC

Kennt ihr das? „Ach Du fährst ja nur eine Vespa, da genügen ja T-Shirt und kurze Hosen im Sommer". Tatsächlich fährt eine aktuelle GTS 300 aber rund 120 km/h. Und einige unserer nicht ganz serienmäßigen Oldies sind genauso schnell oder noch schneller. Ein Fahrsicherheitstraining mit der Vespa ist als ebenso sinnvoll wie mit dem Motorrad.

Was liegt also näher, als ein Fahrsicherheitstraining zu organisieren. Bereits im letzten Jahr haben wir eine Umfrage gestartet und gefragt, ob Interesse besteht und rund 20 Mitglieder wollten dabei sein. Gemeinsam mit dem ADAC in Laatzen bei Hannover haben wir den 6. Juni ausgeguckt. Wir waren am Ende tatsächlich 16 Teilnehmer und drei Teilnehmerinnen und hatten zwei Instruktoren, Jürgen und Holger, ganz für uns allein. Bei den teilnehmenden Fahrzeugen gab es zwei „Ausrutscher". Ein Piaggio MP3 und eine

Honda Super Cub, aber Vespafahrer und -fahrerinnen zeichnen sich ja durch höchste Toleranz aus ;-)

Der Wetterbericht hat Regen vorhergesagt. Das Wetter hat sich aber nicht danach gerichtet und es blieb trocken. Zumindest weitgehend, mehr dazu unten…

Der Tag war wirklich abwechslungsreich. Wir haben Langsamfahrübungen gemacht, bei denen wir alle hintereinander eine Acht auf recht kleiner Fläche gefahren sind. Es gab einen kleinen Slalom und natürlich gehörte Bremsen und Ausweichen zum Programm. Das hartnäckige Gerücht, dass man bei einer Vespa nur hinten bremsen sollte, wurde eindrucksvoll widerlegt. Etwas sparsam geschaut haben einige, als Jürgen die Fläche zum Bremsen dann bewässert hat. Aber siehe da, selbst bei Nässe zu bremsen ist gar nicht so schlimm. Es unter geschützten Bedingungen mal gemacht zu haben, kann im Ernstfall vielleicht Leben retten. Kurventechnik und Blickführung haben wir zum Abschluss auf einer Art Kartbahn geübt, die für unsere wendigen Vespas wie gemacht war.

Angepasst an die Coronabedingungen fand die übliche Vorstellungsrunde mit der Abfrage der Erwartungen verkürzt draußen statt und das Mittagessen gab es auf dem Übungsplatz. Unter diesen Umständen hat der ADAC das bestens organisiert.

Nach acht Stunden waren alle Teilnehmer geschafft. Doch auch die Vielfahrer sind um einige Erkenntnisse reicher geworden. Und Spaß hatten alle, auch die Instruktoren. Einen positiven Nebeneffekt hatte das Training außerdem. Der ADAC schreibt für seine Fahrsicherheitstrainings Motorradschutzkleidung vor. Extra für das Training hatten sich einige Mitglieder mit Integralhelm, Handschuhen oder Motorradjeans neu eingekleidet. Sollte es doch mal krachen, kann so vielleicht Schlimmeres verhindert werden.

Der verantwortliche Vertriebsleiter vom ADAC, Karsten Völkening, war übrigens von der Teilnehmerzahl recht beeindruckt. Er bietet uns an, dass wir ein Aufbautraining auf dem Contidrom im Norden von Hannover machen können. Die Terminabstimmung läuft, es könnte aber in diesem Jahr eng werden.

Im Vorstand sind wir uns einig, dass wir, zusammen mit dem ADAC, jedes Jahr ein Sicherheitstraining anbieten wollen.

Text & Fotos:

Steffen Rowold
VC Hannover von 1950 e.V.

Anmerkung der Redaktion:
Auch der VCVD wollte in Zusammenarbeit mit dem ADAC ein Fahrtsicherheitstraining anbieten. Auf die Anfrage bei allen Mitgliedsclubs, ob Interesse besteht, kamen lediglich neun Antworten.

abgefahren...

www.rollerladen.com

rollerladen Classic Line

Art.-Nr. 680504

35,- bzw 38,-
für Hoffmann

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

Art.-Nr. V80203

129,-

Gepäckkorb Bigframe
deutsche Handarbeit
(Exklusiv bei uns)

Art.-Nr. V23014

39,-

Handgriffe mit
Hoffmann -
Emblem
D.: 21mm

Art.-Nr. V40200

15,-

Kronenmutter
Antriebswelle
VNA-Sprint
Deutsche
Fertigung

rollerladen Neuheiten & Bestseller

Art.-Nr. 050670

95,-

Tank V50
1. Serie mit
kurzem Rahmen
bis 1965

Art.-Nr. 790220

29,-

Kronenmutter -
schlüssel
Antriebswelle
VNA-Sprint

Art.-Nr. V80201

99,-

Gepäckkorb
Smallframe
deutsche Handarbeit
(Exklusiv bei uns)

Art.-Nr. AP3400

14,90

Handgriff
Handstarter Ape
Lampe Unten

Der Vespa -& Teile - Spezialist seit 1994

+ ein Poster für Deinen Kauf

der rollerladen Tuning & Classic Parts

mo. bis fr. 09°° - 13°° & 14°° - 18°° sa. 10°° - 14°°

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

Vom 12. bis 20. Juni 2021

Meine Gespanntour Vespa GTS mit Seitenwagen

Schaff' ich das nochmal?? Das war meine Frage, die mich seit Juli 2020 umtrieb. Seither habe ich das neue Gespann. Ja vor 20 Jahren, als ich mit meinem PX 200 Gespann noch Italien unsicher machte, ist halt schon einige Zeit her.

Mittlerweile bin ich 56 Jahre jung und meine Konstitution hat schon bessere Zeiten gesehen. „Sei's drum" sagte ich mir, und ich will es nochmal wissen. Geplante Tour ist in einem Rutsch von Pforzheim bis nach Tremosine sul Garda. Dann weiter über Maranello und Lucca nach Pontedera. Von dort dann bis Lido di Jesolo und über Südtirol wieder nach Hause...

Am Freitag, 11. Juni 2021, war alles soweit gepackt, dass ich dann am Samstag gegen 06:15 Uhr Richtung Gardasee losfahren konnte. Erst durch den Schwarzwald, dann am Bodensee entlang und eine erste größere Pause dann in Lindau. Mit Pickerl ausgerüstet und gefülltem Tank ging es dann durch den Arlbergtunnel bis Landeck. Von Landeck natürlich bis? ... klar, bis zum Reschenpass bzw. dem Reschensee. Am Reschensee musste natürlich erstmal ein Foto vom Gespann und dem Kirchturm gemacht werden. Auf einmal spricht mich ein vermeintlicher Motorradfahrer an, „wo kommst Du her?" Es stellt sich dann heraus, dass der Motorradfahrer eigentlich ein Vespisti vom VC Hagen war. Schon wurde aus meinem Gespannfoto ein Bild mit Fahrer :-). Danke nochmal für das Bild machen, mein lieber Vespisti aus Hagen.

Mein nächster Halt war dann in Lana bei Thomas Seebacher, VC Meran, auf einen Kaffee. Leider haben wir uns um 20 Minuten verpasst. So hab ich den Espresso mit seiner Frau getrunken. Weiter die Fahrt über den Gampenpass, mit Blick auf das Etschtal, bis Trento. Der Pass ist ja echt toll zu fahren, wenn man Solo unterwegs ist. Ich hatte jedoch noch den beladenen Seitenwagen dabei. Die Schmerzen im und am Oberkörper waren kaum noch auszuhalten. Egal, es ging weiter bis Ortseingang von Riva. Da waren die Schmerzen dann egal. Angekommen in Tremosine war alles wieder super und nach zwei Nächten der Erholung konnte ich dann auch wieder ohne Probleme weiterfahren.

Die Fahrt ging dann am Montag auf Landstraßen weiter über Pesciera und Mantova bis Maranello. Ein kurzer Stopp bei Ferrari musste natürlich auch sein, alleine schon wegen des Bildes vor dem Werkstor. Das nächste Ziel dann vorbei an Lucca nach Pontedera. Die Übernachtung in Pontedera erwies sich als super Wahl in einem ehemaligen Villenanwesen mit Pool und so, echt klasse.

Am Dienstag gegen 09:30 Uhr wurde ich dann in Pontedera von Marco Manzoli direkt im Museum empfangen, der mir als Repräsentant des VC Pforzheim dann auch gleich zu einer tollen Einzelführung durch das Vespamuseum verholfen hat. Grazie Mille Marco. Gegen 11:00 Uhr machte ich mich dann auf den Weg nach Lido di Jesolo, wo ich dann bis Freitag mit dem Zelt campen wollte. Aber leider ging dann circa 40 km vor dem Ziel mitten auf der Autostrada der Motor aus und sprang auch nicht mehr an. Erster Gedanke? Zündung? Aber weit gefehlt. Es stellte sich heraus, dass der Wandler den Geist aufgegeben hatte. Ok dachte ich mir. Ich bin in Italien, da sollte es kein Problem sein, das Ersatzteil zu bekommen. Weit gefehlt. Erst am nächsten Tag, nach viel Telefoniererei, bekam ich das Ersatzteil aus Padova. Der Wandler wurde dann auch recht schnell verbaut und siehe da: Ich konnte endlich weiterfahren. Am Ziel in Jesolo angekommen habe ich jede Minute auf dem Campingplatz (Union Lido) genossen einschließlich einem Bad im Meer, wirklich grandios. Es war verweilen bis Samstag angesagt.

Am Samstag dann gegen 07:30 Uhr die Heimfahrt Richtung Alto Adige und Algund bei Meran, circa 280 km. Wirklich ein sehr kurzes Stück aber die richtige Entscheidung. Dieser Abschnitt war wirklich entspannt zu fahren. Angekommen in Algund habe ich mir erst mal einen schönen Eisbecher gegönnt, weil ich noch nicht in mein Quartier konnte. Das Quartier, das ich mir diesmal aussuchte, war ebenfalls ein absoluter Glücksgriff. Das Gebäude war aus dem 13ten Jahrhundert und war das Geburtshaus der Frau von Freiheitskämpfer Andreas Hofer. Die Seniorchefin sorgte gleich für einen Garagenplatz für mein Gespann. Das Zimmer war relativ klein, aber sauber und ordentlich. Bevor ich zum Abendessen ging (Forstbräu® mit EM Fußballspiel) konnte ich noch ein echt erfrischendes Bad im Pool nehmen mit tollem Blick auf die Berge. Das Frühstück am nächsten Tag war auch lecker. Frisch gestärkt fuhr ich am Sonntag früh gegen 07:30 Uhr dann endgültig Richtung Heimat. Wieder über den Reschenpass und durch den Arlberg via Bodensee kam ich dann gegen 16:00 Uhr zu Hause in Pforzheim an.

Gefahrene Strecke 2.400 km. Panne? Eine. Der Wandler geht ja eigentlich nie kaputt. Begleitperson: Keine. Fazit: Ich kann es noch und das mit nun 56 Jahren. Es war eine wirklich großartige Erfahrung und fantastische Tour. Nächstes Jahr wieder so etwas? Schaun mer mal...

Text & Fotos
Wilfried Mayer
VC Pforzheim

Ruhrpottvespisti Chapter Süd & Friends auf Tour

Auf den Sp(To)uren von Tebartz-van Elst…

…schwärmten die Ruhrpottvespisti Chapter Süd & Friends am Freitagmorgen, 12. Juni 2021, mit acht Vespen und einer 1200er Triumph-Bonneville von Oberhausen, Duisburg, Hilden, Wuppertal, Düsseldorf und Wetzlar Richtung Mainz aus. Bei sommerlichen Temperaturen fuhren wir die Bundesautobahn nach Hennef und anschließend durch den Westerwald über die Bundesstraße und fanden uns gen Mittag in Limburg zu einem stilechten Timeout bei einem Italiener in der Altstadt von Limburg ein. Wir erholten uns bei gutem Essen und kühlen Getränken in einer angenehm kühlen Seitengasse nahe des Doms. Der Duft von mediterranen Kräutern, Gewürzen und Knoblauch, der uns beim Servieren der Speisen umgab, war verführerisch.

Frisch gestärkt und frohen Mutes ging es nach der Mittagspause auf tollen Pfaden durch den Taunus Richtung Mainz mit Ziel Heidenheim, weiter. Unser Domizil - das „Waldhotel“ in Budenheim - wurde schnell gefunden, vom dortigen Chef des Hauses wurden wir sehr herzlich begrüßt. Es sollte uns an nichts fehlen und auch für unsere Vespen wurde gut gesorgt. Damit wir nicht auf dem unebenen, wackligen aber sehr gepflegten und geräumigen Schotterparkplatz um den Lack unserer Blechrösser bangen mussten, wurde eigens für uns direkt vor dem Hoteleingang ein „Pop-Up-Parkplatz“ geschaffen. Es wurde für die Vita des frisch erweiterten und renovierten Hotels unser buntes Treiben in Bild und Farbe konserviert. Wir wünschen dem Hotelier von Herzen alles Gute, auf dass er die Corona-Krise, die ihn kalt erwischt hat, gut übersteht.

Wir wurden so herzlich aufgenommen und umsorgt, dass wir gerne wiederkommen und uns wünschen, dass viele Vespisti-Scooteristen und andere Vespa- und Zweiradliebhaber sowohl die tolle Gegend, als auch das liebevoll mit Herz und Verstand geführte Haus aufsuchen werden. Man sollte unbedingt das reichhaltige Frühstück genießen, im lauschigen Biergarten auf Lounges chillen und sich auf den Sofas flätzen oder im Trupp auf Bierzeltgarnituren sitzen, die Tour des Tages Revue passieren lassen, den nächsten Tourentag planen, ein Häppchen essen und später auf den wunderbaren Matratzen zur Ruhe kommen, um ausgeruht und unbeschwert in den neuen Tag zu starten.

Auf unserem Programm standen weiterhin die ein oder andere Rheinschifffahrt oder Rheinüberquerung per Fähre an. Unsere Highlights am Samstag begannen mit einer Fährüberfahrt über den Rhein von Bingen nach Rüdesheim, anschließend durch den Taunus zu Schloss Johannisberg, hier genossen wir eine wundervolle Aussicht über die sanften Hügel und erkundeten den Schlosshof. Entlang des Rheins ging es weiter zum nächsten alten Gemäuer. Ob der Hitze fielen die Besuche im Kloster Eberbach - einstiger Drehort von „Der Name der Rose“ - in dem man sich auf den Spuren von William von Baskerville und Adson von Melk ins Jahr 1327 zurückversetzt fühlte und dem Örtchen Eltville, etwas kürzer als geplant aus. Den Geist von Sean Connery, der die Hauptrolle in diesem geschichtsträchtigen Film inne hatte, der hier im Rheingau-Taunus-Kreis gedreht wurde, war deutlich spürbar.

Es gab eine Visite in einer fantastischen Eisdiele in Eltville. Burg, Rosengarten und das hübsche Städtchen selbst laden zu einem weiteren Besuch ein. Die Jungs wollten aber lieber im Sattel sitzen und so ging es mit angenehmem Fahrtwind in die nächste Etappe unserer Tour. Megatolle Strecke durch bewaldetes Gebiet, sehr kurvenreich und anspruchsvoll - für den Kenner ein Genuss. Retour ging es via Wiesbaden und Mainz nach Heidenfahrt zur ausgefallenen Bootstour und wieder zurück ins Hotel.

Mit der Rheinfähre ging es mehr als einmal mit unseren Zweirädern über den Rhein. Die Jungs und Mädels hatten zu einem unvergesslichen Wochenende beigetragen, in dem sie abwechselnd tolle Strecken, schöne Aussichtspunkte und Ausflugsziele sowie tolle Fotos beisteuerten. Ich freue mich schon auf die nächsten tollen Touren und Abenteuer mit euch.

Text & Fotos:

Tina Tiepel
Ruhrpottvespisti Chapter Süd

Unterwegs im Norden

Niedersachsen per Vespa erkunden!

Eigentlich wollten wir vier, Hans, Michael, Olaf und ich, wie auch schon 2020, im Juni 2021 nach Prag. Doch Corona machte uns auch diesmal einen Strich durch die Rechnung. Eine Vespa-Fahrt sollte aber in jedem Fall stattfinden. Also schnell eine Alternativ-Fahrtroute suchen und die passenden Hotels buchen. Das geschah am 3. Juni 2021. Zuerst wurden die gebuchten Hotels der Prag-Route storniert, eine mögliche Niedersachsen-Rundfahrt geplant und passende Hotels in Moordorf, Bad Essen, Hannoversch Münden und Einbeck gebucht.

Am 16. Juni 2021 war es dann endlich soweit, um 09:40 Uhr starteten wir zu dritt in Reppenstedt. Olaf hatte bereits 60 km hinter sich. Im schönsten Sonnenschein ließ es sich gut fahren und nach 90 Minuten kam Michael in Zeven dazu. Gegen Mittag überquerten wir die Weser mit einer Fähre bei Sandhausen und erreichten gegen 16:00 Uhr das Hotel Herbers in Moordorf, westlich von Aurich. Abendessen gab es in Greetsiel und abschließend fuhren wir zum Pilsumer Leuchtturm. Die Fahrstrecke an diesem Tag: 322 km.

Am Donnerstag, 17. Juni 2021, starteten wir nach ausgiebigem Frühstück um 08:40 Uhr bei wolkenlosem Himmel in Richtung Bad Essen am Teutoburger Wald, bzw. Wiehengebirge. In Emden sahen wir uns das Otto-Huus und den Hafen an, in Papenburg wurde getankt und wegen Corona getestet, in Neunkirchen legten wir eine Erfrischungspause ein und um 14:00 Uhr war das Tagesziel, das Landhotel Buchenhof in Bad Essen, erreicht. Nach Rücksprache mit dem Inhaber konnten wir unsere Zimmer sofort beziehen und uns beim Duschen wieder etwas abkühlen. Das Thermometer zeigt 36 °C im Schatten. Später ließen wir es uns bei Kaffee, Kuchen und kühlen Getränken am Markt gut gehen.

Zum Abendessen hatte ich mich mit Heiner Meyer, dem Vorsitzenden vom VC Wiehengebirge verabredet. Meine Mitfahrer wussten seit Mittag nur, dass wir um 18:30 Uhr zum Essen abgeholt werden. Letztlich kamen 15 Mitglieder mit zehn Vespas zu diesem Abendessen im Hotel und Restaurant Höger am Marktplatz. Heiner hatte rechtzeitig drei Tische reserviert. Das Essen war sehr gut, es wurden Aufkleber und Erfahrungen ausgetauscht und von vielen schönen Erlebnissen mit der Vespa berichtet. Es war ein sehr unterhaltsamer Abend. Man sieht sich bestimmt wieder.

Auch am Freitag, 18. Juni 2021, starteten wir um 08:40 Uhr und folgten dem Vorschlag von Heiner, auf kurvenreichen Straßen am Wiehengebirge entlang nach Hüllhorst zu fahren. Das nächste Ziel war die Porta Westfalica. Wir hatten eine tolle Aussicht, leider war es etwas dunstig. Dann wurden die Navis auf den Köterberg eingestellt, der von weitem schon an dem hohen Fernsehturm zu erkennen war. Leider gab es statt eines Mittagessens nur Wiener Würstchen mit Brot. Es folgten wieder kurvenreiche Straßen bis zur nächsten Rast in Reinhardshagen. Nachdem wir die Weser mit einer Seilfähre überquert hatten, fanden wir im Restaurant Zur Fähre schattige Plätze unter einer großen Linde mit Blick auf die Weser. Das war Urlaub pur!

So gegen 17:00 Uhr trafen wir im Hotel Fulda in Hann. Münden ein. Später verabredeten wir uns zu einem Stadtbummel und bewunderten die vielen schönen Fachwerkhäuser. Mitten auf dem Marktplatz

fanden wir ohne Wartezeit einen Tisch und wurden vor dem Ratsbrauhaus gut bedient. Den Abend ließen wir an der Werra ausklingen.

Das Tagesziel am Sonnabend, 19. Juni 2021, Einbeck, wollten wir nicht direkt anfahren. Also ging es die Weser bergab bis Gieselwerder und über die Weser nach Uslar. Nach kurzer Zeit war die Hauptstraße gesperrt, was nun? Zwei Jugendliche, die neben der Straße standen, gaben uns einen Tipp, wir sollten auf einer schmalen Nebenstraße durch Felder und Wiesen nach Wiensen fahren und dort weiter nach Uslar. Das war ein guter Rat. Auf der Stecke von Uslar nach Dassel war es temperatur-

mäßig etwas angenehmer, wir fuhren fast 20 km nur durch einen Wald, eine sehr schöne Strecke. Bis Einbeck waren es nun nur noch 11 km, also ließen wir uns Zeit. Olaf hatte abseits der Straße einen Hochsitz mit einer Hütte auf einem Hügel entdeckt. Das war ein Ziel für eine Pause im Grünen mit wundervoller Aussicht.

Gegen Mittag bezogen wir unsere Zimmer im Hotel Haus Johanna in Einbeck. Nachmittags bewunderten wir die reichverzierten Fachwerkhäuser, besuchten den PS-Speicher und staunten über die vielen Motorräder, Roller und Kleinwagen. Zu Abend aßen wir im Brodhaus am Markt und im Restaurant Gigant konnten wir im hinteren Raum auf einem großen Fernseher das Fußballspiel Deutschland gegen Portugal sehen. Außer, dass wir reichlich Getränke bestellten, gab es bei jedem deutschen Tor einen Ramazotti vom Wirt. Gut, wer da seine Grenzen kannte. Es war ein schöner und abwechslungsreicher Tag.

In der Nacht, zwischen 04:00 und 05:00 Uhr gab es ein Gewitter mit Starkregen. Das brachte die ersehnte Abkühlung. Als wir dann am Sonntag, 20. Juni 2021, um 09:00 Uhr starteten, schien aber schon wieder die Sonne. Über Bad Gandersheim, Bad Salzdetfurth und an Hildesheim vorbei kamen wir nach Wienhausen. Wegen einer Hochzeit konnten wir das Kloster leider nicht besuchen. Auf Olafs Vorschlag fuhren wir weiter nach Bad Bodenteich. Im Biergarten vom Hotel Zum alten Ritter saßen und aßen wir sehr gut. Dahin fahren wir bestimmt mal wieder. Das nächste Ziel war Olafs neues Zuhause, das Kirchengebäude mit dem dazugehörigen Pfarrhaus in Nestau bei Suhlendorf. Blühender Mohn war auf der ganzen Strecke zu sehen Auf Olaf wartet hier noch viel Arbeit Um 16.00 Uhr, nach 1.194 km, erreichten Hans und ich wohlbehalten wieder Reppenstedt. Olaf fuhr weiter nach Stelle und Michael nach Harsefeld.

Fazit dieser Vespa-Tour: Was hatten wir viel: Sonne, Hitze, Durst, Spaß und kurvenreiche Straßen. Was hatten wir nicht: Regen, Fahrt auf Autobahnen und gefährliche Situationen.

Text & Fotos:

Gerhard Lüllau
VC Lüneburg

Ostfriesland – auch im Winter immer eine Reise wert!!

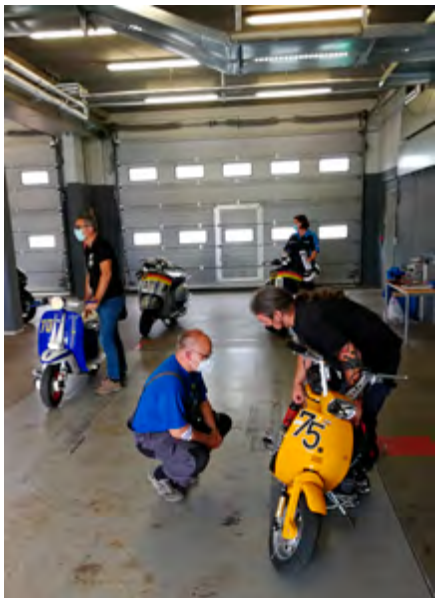
Schöne Ferienwohnungen in Carolinensiel

Informationen und Buchung bei:
Sigrid und Uwe Bödicker
Hüschelrath 5 • 42799 Leichlingen
Tel. 02175/7 14 82
Mobil 0175/1 47 77 15
www.Haus-hinterm-Deich.de

Erster Scooter Center Cup auf dem Nürburgring

Ein Rookie mit dem Roller auf dem Ring

Vom 2. bis 4. Juli 2021 fand auf dem Nürburgring das „Race Weekend" des Dortmunder Motorsport-Clubs (DMC) statt. Bei dieser Veranstaltung bekommen auch Rollerfahrer die Chance, ihr Gefährt mal auf der Grand-Prix-Strecke zu bewegen: im Rahmen einer Gleichmäßigkeitsprüfung des „Scooter Center Cups".



Mit der Vespa auf einen Grand-Prix-Kurs, wo sonst u. a. die Formel 1 zu Gast ist, und nur Profis ihre Rennmaschinen auf zwei oder vier Rädern bewegen?

Interessiert bin ich ja schon am Motorsport, aber selbst habe ich noch nie aktiv an einer solchen Veranstaltung teilgenommen. Bereits im August letzten Jahres hatte der DMC die Roller ins „Rahmenprogramm" eines Langstrecken-Cups auf dem Nürburgring aufgenommen. Damals wollte ich mich ohne jegliche Vorkenntnisse noch nicht als Teilnehmer anmelden. Da aber einige Freunde daran teilnahmen, konnte ich als „Crew-Mitglied" schon mal etwas Rennsportluft im Fahrerlager und direkt an der Strecke schnuppern, und aus nächster Nähe erleben wie so eine Veranstaltung abläuft. Das war schon äußerst interessant – bei nächster Gelegenheit wollte ich also mitfahren.

Nun also in diesem Jahr erneut die Chance, selbst mal mit dem Roller dabei zu sein. Also angemeldet, und das Reglement nochmal genau studiert. Stefan vom DMC hat übers GSF frühzeitig über die Veranstaltung informiert, und viele Infos zu Regeln und Ablauf gegeben. Die Wertung bei den Rollerfahrern erfolgt als Gleichmäßigkeitsprüfung – es kommt also nicht unbedingt darauf an, möglichst schnelle Rundenzeiten zu fahren. Dennoch steht bei einer Veranstaltung auf der Rennstrecke natürlich die Sicherheit im Vordergrund, und daher müssen einige Sicherheitsmerkmale bei den Fahrzeugen beachtet werden.

Teilnehmen können Schaltroller ab 120 ccm und Automatik-Roller ab 65 ccm, beides ohne Baujahresbegrenzung. Dadurch ergibt sich ein sehr breites und interessantes Fahrzeug-Spektrum, mit etlichen klassischen Vespas und Lambrettas, teils mit Straßenzulassung oder reine Sportgeräte, aber auch moderne Alltagsfahrzeuge können mitfahren.

Mein Plan war, mit Tanjas Vespa P200E Baujahr 79 an den Start zu gehen. Das Schätzchen hat schon viele Kilometer zuverlässig abgespult, aber leider gab die Kupplung wenige Tage vor dem Rennen den Geist auf. Eine Reparatur konnte ich aus Zeitmangel nicht mehr bewerkstelligen, daher musste nun kurzfristig meine Vespa GTS 300 zum Teilnehmerfahrzeug erklärt und noch etwas vorbereitet werden. Das technische Reglement legt besonderen Wert auf Öl-, Benzin- und Kühlmitteldichtheit. Daher soll auch die Ölablass-Schraube mechanisch gesichert werden, was bei der GTS mit Dremel, Draht und etwas Bastelei zu machen war.

Am Renn-Samstag ging es dann bei schönem Sommerwetter vollgetankt und mit neuen Reifen von Mainz an den Nürburgring – Tanja mit dem Auto fürs Gepäck, und ich auf eigener Vespa-Achse, da wir noch :) keinen Transporter o. ä. zum Verladen haben. Bei Ankunft gegen 14:00 Uhr am Ring war das Race-Weekend schon voll im Gange, und das Fahrerlager entsprechend pickepacke voll – die verschiedensten Klassen wie Twin / Supersport / Superbike mit 300 / 600 / 1000 ccm, und auch Sidecars waren im Fahrerlager und auf der Strecke in Action zu sehen.

Unsere Freunde und Motorsport-Profis vom VCVD und VSCD waren bereits eingetroffen, und hatten noch ein Plätzchen im Fahrerlager für uns frei. Das erste Zeittraining der Roller war für 19:20 Uhr als letzte Session des Tages eingeplant – das Beste also zum Schluss! Somit blieb genügend Zeit, den Roller vor Ort nun noch von „straßentauglich" zu „rennstreckentauglich" umzurüsten: Rückspiegel und

Nummernschild müssen noch ab, alle Gläser wie Scheinwerfer & Blinker mit Klebeband gegen Splittern gesichert und die Startnummer aufgeklebt werden.

Anschließend ab zur technischen Abnahme: Lautstärke wurde gecheckt – was bei einer Serien-GTS erwartungsgemäß ja keine Hürde ist. Auch die restlichen Checks hatte die GTS bestanden, meine kunstvoll festgetüterte Ölablass-Schraube wurde vom Prüfer wohlwollend zur Kenntnis genommen - allerdings verbunden mit dem Hinweis, dass man ja auch den Ölfilter noch zusätzlich sichern kann… mache ich beim nächsten Mal ;o)

Nach bestandener technischer Abnahme konnte ich mir dann den Transponder für die Zeitmessung abholen und noch am Roller befestigen. Damit war der Roller nun endlich rennfertig.

Um 17:00 Uhr dann die Fahrerbesprechung: die circa 40 Teilnehmer:innen des Roller-Cups fanden sich in den großen Räumen des Presse-Centers des Rings ein, alles Corona-konform unter Beachtung der üblichen Hygieneregeln und Abstände. Rennleiter Max Kumpf vom DMC gab nochmal einige kompakte Hinweise zum Ablauf des Rennens, vor allem im Hinblick auf die Regeln, Wetter, Sicherheit, Verhaltenskodex und Fairness. Auch wenn die Regeln vorab natürlich verteilt wurden und bekannt sind, wurde mir als Rookie dabei doch nochmal deutlich vor Augen geführt, dass das eine Motorsport-Veranstaltung ist und kein Kindergeburtstag…

Gegen 19:00 Uhr hieß es dann also fertigmachen, und mit dem nötigen Respekt einreihen am Vorstart. Ich sortierte mich dabei möglichst weit hinten ein, um den ambitionierten Profis mit ihren echten Rennsport-Rollern den Vortritt zu lassen. Nach ein paar Minuten gespanntem Warten und Inhalieren von Zwei-Takt-Duft der warmlaufenden Motoren dann das Startsignal – durch die Boxengasse ging es auf den Ring. Nicht einfach zu beschreiben wie sich die ersten Meter am Lenker einer Vespa auf einer Grand-Prix-Strecke so anfühlen, die man sonst nur aus dem TV kennt. Respekt – was mache ich hier gerade eigentlich??? Spannung – jetzt bloß keinen Mist bauen auf den ersten Runden… Spaß – läuft eigentlich ganz gut die Kiste ;o)

Das Fahrerfeld zieht sich schnell auseinander – die Fahrer mit Erfahrung, Talent und entsprechend motorisierten Rollern sind augenblicklich auf und davon. Ich achte natürlich mit größter Vorsicht darauf, keinem Mitfahrer in die Quere zu kommen. Der Nürburgring ist allerdings so breit, dass in jeder Situation jede Menge Platz zum Ausweichen vorhanden ist. Aufmerksamkeit ist natürlich jederzeit geboten, aber dadurch sind auch die recht großen Unterschiede in Sachen Erfahrung und Motorisierung eigentlich unproblematisch.

Ich bewege mich im hinteren Drittel des Feldes vorsichtig um den Ring, kann und will ja auch keine Bestzeiten fahren – es geht ja hier um Gleichmäßigkeit… aber gleichmäßig „zügig“ geht ja auch ;o)

Es dauert nur drei Runden bis mich die ersten Profis auf ihren Racern mit respektablem Geschwindigkeitsüberschuss auf der Start-Ziel-Geraden überrunden. Im Alltag ist die GTS eigentlich ja nicht untermotorisiert, aber auf dem Ring fühlt sich das doch etwas anders an. Kurz darauf kommt schon die schwarz-weiß-karierte Flagge – die 15 Minuten Fahrtzeit sind wie im Fluge vergangen und unsere erste Trainings-Session ist bereits vorbei.

Zurück ins Fahrerlager – alle sind gesund und heile zurück. Ein Feierabend-

bierchen und Benzingespräche rundeten den ersten Ring-Tag ab.

Für den Sonntag war eher durchwachsenes Wetter gemeldet. Mit „hoher Luftfeuchtigkeit“ (= Nieselregen) ist in der Eifel stets zu rechnen, und so kam es dann auch.

Bereits einige Sessions vor unserem zweiten Zeittraining wurden aufgrund des einsetzenden Regens als „Wet Race“ deklariert. Auch dadurch ergaben sich ein paar Verzögerungen im Zeitplan, sodass wir erst mit etwas Verspätung zu unserer zweiten Session starten konnten. Leider musste die auch etwas verkürzt werden, um im straffen Zeitplan des Race-Weekends wieder ein Stück aufzuholen. So blieben nur circa zehn Minuten Tracktime für unser zweites Zeittraining, das wir aber wenigstens auf einigermaßen trockner Piste fahren konnten. Aus den Zeiten des zweiten Zeittrainings wurde nun unsere Startaufstellung ermittelt.

Die eigentliche Gleichmäßigkeitsprüfung war dann für den Nachmittag um 16:20 Uhr angesetzt. Das Wetter hatte sich eher noch verschlechtert. Dunkle Regenwolken zogen rund um den Ring, und die Profis hatten noch rechtzeitig von Slicks auf Regenreifen gewechselt. Der Zeitplan war wieder im Lot, sodass nun pünktlich vom Vorstart aus jeder auf seine Startposition auf der Start-Ziel-Geraden rollen konnte. So blöd es klingt – die Position war gar nicht so leicht zu finden, denn es gibt verschiedene Start-Markierungen für Autos und für Motorräder auf dem Ring, und das kann man verwechseln, wenn man das erste Mal in die Start-Aufstellung fährt ;o) Nach kurzer Irritation hatte dann jeder die richtige Startposition gefunden, und die Start-Ampel gab das Rennen frei! Ohne Ausrutscher ging es um die ersten Kurven, was aber immer schwieriger wurde, da der Regen immer mehr zunahm. Die Fahrer bewegten ihre Roller mit äußerster Vorsicht um den Ring, an Schräglagen wie am Vortag bei trockener Strecke war nicht zu denken. So kam dann nach etwa fünf Runden auch der Rennabbruch – die rote Flagge wurde geschwenkt, was im Sinne der Sicherheit die richtige Entscheidung war.

Jede Menge Spaß gemacht hat es mir trotzdem, auch im Regen und auf nasser Strecke mal einen Roller auf einer Rennstrecke zu bewegen – insgesamt ein tolles Erlebnis. Mal abgesehen vom Wetter war das Ganze super organisiert! Das ist in Corona-Zeiten ja eine besondere Herausforderung, ich fand es toll, dass so eine Veranstaltung auf die Beine gestellt wurde.

Am 25./26. September findet der Cup erneut auf dem Nürburgring statt. Wer Lust hat, mal mit seiner Vespa an einer Motorsport-Veranstaltung teilzunehmen – egal aus welchem Baujahr, ob Schalter oder Automatik – einfach mal mitmachen.

Ich bin wieder dabei.

Text:

Rüdiger Dabelow
VC „Die Schwarzen Schafe“ Mainz

Fotos:

Rüdiger Dabelow
VC „Die Schwarzen Schafe“ Mainz

Julia Spitznas
Scooter Center

Uwe Bödicker
VC Düsseldorf e.V.

GLP Roller rennen 04.07.2021 14:20

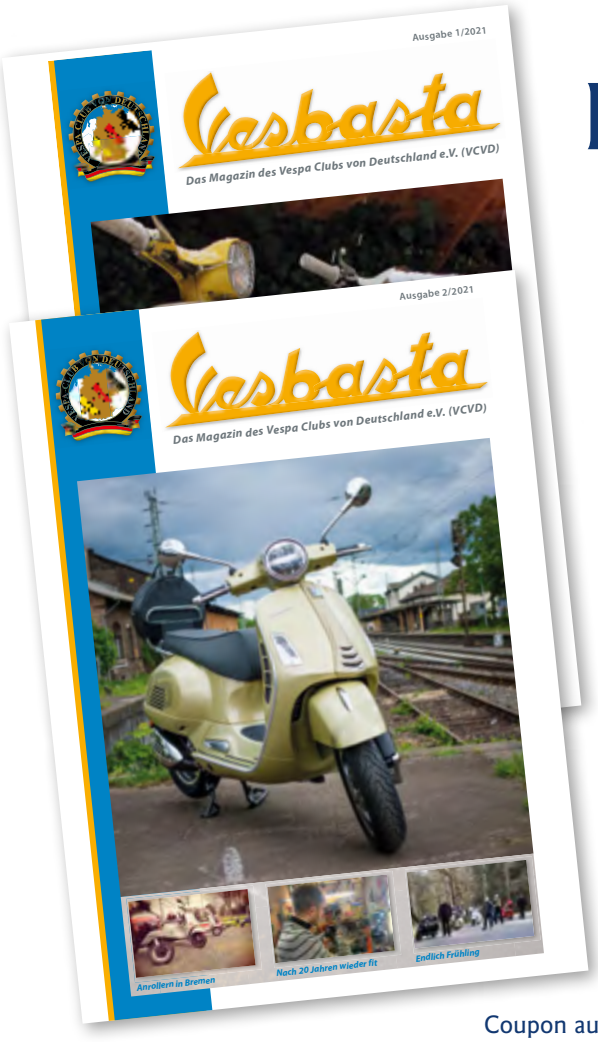
Nürburgring/GER 5,148km

P in class	#	Name	Klasse	R1	Z1	Z2	Diff	Points
1	75	Thomas Mayer Dipauli	1	1	04:07.666	04:06.730	00:00.936	936
2	508	Stroh Alex	1	1	04:04.318	04:02.346	00:01.972	1972
3	15	Stefan Rohleder	1	1	04:38.258	04:36.234	00:02.024	2024
4	79	Luca Zani	1	1	03:38.524	03:36.460	00:02.064	2064
5	19	Stefan Menke	1	1	03:45.204	03:47.415	00:02.211	2211
6	89	Markus Beranek	1	1	04:05.890	04:03.169	00:02.721	2721
7	84	Christopher Carr	1	1	04:11.323	04:15.603	00:04.280	4280
8	10	Achim Everhartz	1	1	04:11.890	04:07.504	00:04.386	4386
9	59	Ercole Vanore	1	1	04:33.565	04:28.481	00:05.084	5084
10	176	Andrew Reid	1	1	03:46.709	03:41.287	00:05.422	5422
11	20	Tim Weinheimer	1	1	03:54.563	04:00.707	00:06.144	6144
12	76	Rüdiger Dabelow	1	1	04:14.310	04:07.720	00:06.590	6590
13	53	Jens Dubbert	1	1	04:18.879	04:09.488	00:09.391	9391
14	70	Oscar Morandi	1	1	04:15.627	04:25.239	00:09.612	9612
15	82	Timo Drack	1	1	04:08.009	03:56.794	00:11.215	11215
16	12	Jesco Schmidt	1	1	04:03.232	03:51.958	00:11.274	11274
17	113	Günther Kübler	1	1	04:11.103	04:33.370	00:22.267	22267

P in class	#	Name	Klasse	R1	Z1	Z2	Diff	Points
1	13	Jens Kübler	2	1	03:37.751	03:38.175	00:00.424	424
2	56	Hans-Werner Both	2	1	04:07.553	04:06.384	00:01.169	1169
3	2	Uwe Bödicker	2	1	04:47.594	04:46.304	00:01.290	1290
4	6	Wilfried Taraschinski	2	1	04:52.147	04:50.694	00:01.453	1453
5	3	Heiko Weber	2	1	03:51.713	03:53.259	00:01.546	1546
6	54	Federico Vanore	2	1	03:40.126	03:37.757	00:02.369	2369
7	88	Frank Bechert	2	1	03:36.047	03:33.196	00:02.851	2851
8	8	Till Kleinschmidt	2	1	04:10.028	04:03.369	00:06.659	6659

Renndirektor Max Kumpf
Sportkommissar Andre Staßburger
Zeitnahme Juan Antonio Pinero Ortiz

DMSB-Reg.-Nr. S-11918/21



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 Euro 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

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 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

* Bitte zutreffendes ankreuzen.
** Pro Kalenderjahr werden 12,00 EUR 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.

Technologieentwickler im Mobilitätssektor

Évo elektrisiert die Vespa

Im Rahmen des Bildungsurlaubes „Mit zwei Rädern in die Zukunft", organisiert von Francesco Falsone, Passione Vespa Club Wolfsburg e.V., sind die Teilnehmer auf die Firma Evoretrofit gestoßen sind. Dieser Bildungsurlaub wurde mit der Bildungsstätte „Arbeit und Leben" entworfen und handelt ausschließlich über die Vespa in Bezug auf den Klimawandel und die daraus folgenden Maßnahmen der Klimapolitik. Es werden alternative Fortbewegungsmöglichleiten wie zum Beispiel die E-Mobilität betrachtet.

Diese Aspekte werden erkundet, indem ausschließlich mit der Vespa gefahren wird und die Thematiken vor Ort betrachten werden. Ein Beispiel ist eine Untersuchung beim TÜV wieviel CO_2 Ausstoß aus einer Vespa entsteht. Des Weiteren gehört eine Rundfahrt mit der Vespa Elettrica zum Programm. In diesem Zusammenhang wurde man auf die Evoretrofit E-Vespa aufmerksam, eine „unter Strom gesetzte" klassische Vespa.

Klassische Vespa Roller gehören seit Jahrzehnten zum Stadtbild vieler europäischer Metropolen. Sie sind wendig, günstig und ohne großen Platzbedarf abstellbar. Deshalb hat der Roller für Verkehrsexperten auch eine Zukunft im urbanen Verkehr – allerdings als saubere und leise Variante mit Elektroantrieb. Für évo als Technologieentwickler im Mobilitätssektor lag es da auf der Hand, Tradition und Zukunft zu verbinden. Sie haben für klassische Vespas einen Umrüst-Bausatz mit Elektromotor entwickelt. Der erste Blick auf die Vespa 50 ist vertraut. Der Blechroller im klassischen Design mit den runden Seitenbacken weckt Erinnerungen an die 1970er und 80er Jahre. Bei Ausflügen zum Badesee oder Touren durch die Stadt war der knatternde Zwei-Takt Roller damals stets das Mobil der Wahl. Bei der von évo umgebauten Vespa 50 ist das Flair des Blechrollers erhalten geblieben. Umso mehr verwundert es auf den ersten Metern, dass der Roller nicht mit dem vertrauten Knattern, sondern mit einem elektronischen Surren startet. Doch die Verwunderung verfliegt schnell, denn die Agilität des elektrischen Antriebs harmoniert perfekt mit dem klassischen Gefährt.

„Wir wollten einen modernen, leistungsfähigen Elektromotor in das klassische Gewand des Vespa Blech-Chassis einsetzten und dabei die bestehenden Kontaktpunkte zwischen Motor und Karosserie nutzen" erläutert évo Projektleiter Simon Hische. „Das war herausfordernd, bietet aber jetzt viele Vorteile." Durch dieses Konzept können die vormontierten Elektronik-Komponenten durch Vespa-erfahrene Hobbyschrauber selbst eingebaut werden. Der Bausatz beinhaltet alle für den Umbau benötigten Komponenten sowie das wichtige Kit-Gutachten, mit dem die Umrüstung durch den TÜV legitimiert werden kann.

Nach dem Einbau des Umrüst-Kits erlebt man ein völlig neues Fahrgefühl. Der E-Motor verwandelt die Vespa in ein beschleunigungsstarkes, agiles Gefährt, was mühelos im Stadtverkehr mithalten kann. „Wir haben uns für die 48V Technologie entschieden" erläutert Hische die technischen Hintergründe. „Sie verleiht dem 50er Roller tolle Fahrwerte mit 7,2 PS Leistung. Gleichzeitig lässt sich der Akku herausnehmen und zu Hause oder im Büro an der normalen Steckdose laden." Der Akku hat eine Reichweite von rund 50 Kilometern und ist nach drei Stunden an der Steckdose wieder voll aufgeladen. Trotz des agileren Motors wird die Vespa weiter der Kategorie der Kleinkrafträder zugeordnet. Damit ist sie kostengünstig mit Versicherungskennzeichen zu fahren und kann auch mit dem Auto-Führerschein bewegt werden.

Mitglieder des Passione Vespa Club Wolfsburg e.V. ließen sich die Vorzüge dieses neuen Motors zeigen

Das Vespa Umbau Kit ist für viele Vespa 50 Modelle erhältlich und in Kürze verfügbar. Auf der Plattform Kickstarter sind bereits limitierte Exemplare der ersten Serie ‚Prima Edizione' bestellbar. Eine Übersicht zu den umrüstbaren Modellen und weitere Informationen finden sich auf der évo-Homepage (evo-retrofit.com). Das Kit kommt zum Verkaufspreis von 2.999,00 € in den Handel.

Entwicklung eines Vereinssignets

Ein neues Design für den VC Hannover

Zusammen mit Guntram (Pressewart a. D.) habe ich viel Merchandising wie T-Shirts, Patches, Pins, Poster und weiteren Produkten gestaltet und produziert - u. a. für die Vespa World Days in Celle und unseren VC. Dort wurden in den letzten Jahrzehnten nie einheitliche Farben, Schriften oder Regeln festgelegt. Somit sieht vieles recht unterschiedlich aus, ohne dabei eine einheitliche Linie erkennen zu lassen. Aus diesem Grund gab es schon länger die Überlegung, eine einheitliche Designrichtline - ein Corporate Design - für den VC Hannover zu definieren.

Nach unserem Winter-Restaurationsprojekt (Vesbasta 02/2021) war ich mit den Flyern, Postern und T-Shirts für den 70ten Clubgeburtstag sowie für die achte German Vespa Rally beschäftigt. Daher wurde das Thema „Club-Design“ erst einmal vertagt. Durch den Corona-bedingten Ausfall der Feier und nach Fertigstellung aller Dinge für die GVR, konnte ich mich im April mit dem Thema auseinandersetzen.

Viele von euch stellen sich jetzt bestimmt Fragen wie: „Wie geht man so etwas an? Was muss verändert werden und was behält man? Wie muss so ein Corporate eigentlich aussehen? Also Fragen über Fragen! Daher gibt es nun einen Einblick in das Leben eines Gestalters!

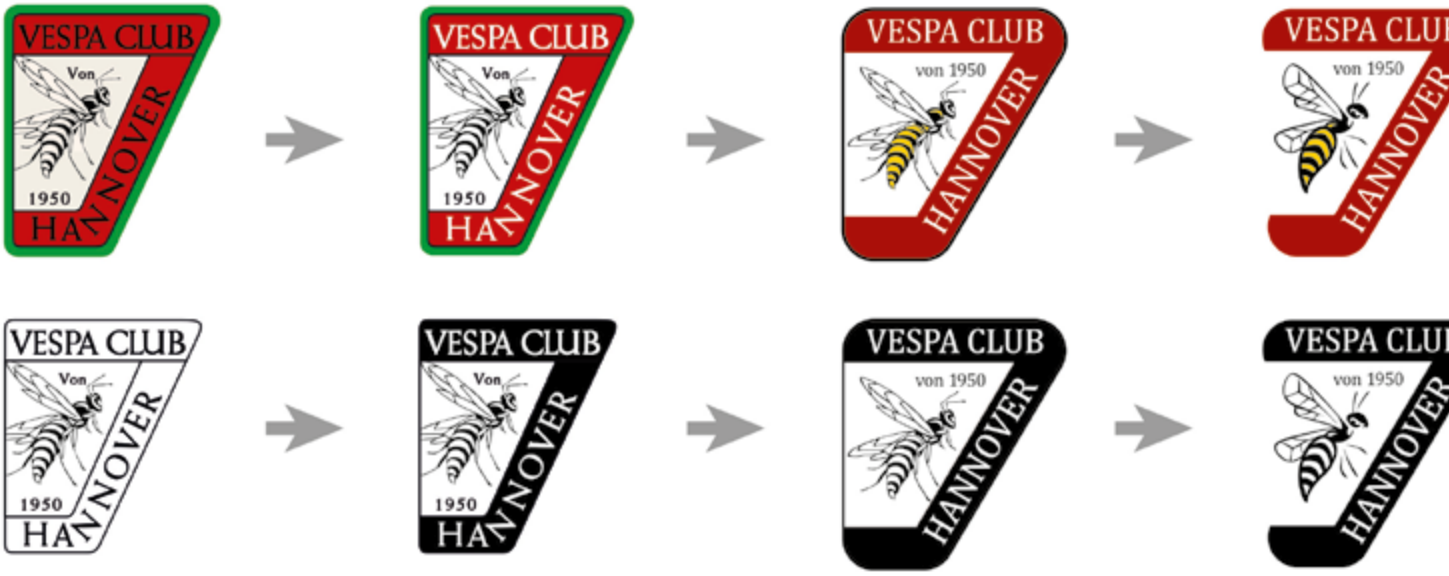
Ich habe mir als erstes unser bisheriges Logo vorgenommen und versucht, ein passendes Farbkonzept und Schriftarten festzulegen. Ziemlich schnell stellte ich jedoch fest, dass dieses Logo, welches um 1960 entstanden ist, recht antiquiert wirkt und sehr kleinteilig ist. Dadurch ist es von weitem schlecht erkennbar. Als positives Merkmal besitzt es durch seine Form und die rote Banderole einen hohen Wiedererkennungswert. Trotzdem sah alles, was ich probierte, aus als wäre es schon viele Dekaden alt: Das wollte ich verändern.

Ich fing damit an, die Elemente, welche ich persönlich am bestehenden Logo als ungünstig empfand, zu überarbeiten. Die schwarze Schrift besitzt auf rot wenig Kontrast, ist recht dünn und läuft unschön um die Ecke. Daher wurde als erstes die Schriftfarbe auf weiß geändert und der Lauf neu gesetzt. Das war gleich viel besser! Der Schriftzug „von 1950“ wurde zusammengesetzt und nach oben rechts verschoben.

Die alte grüne Kontur hebt sich optisch schlecht von der roten Banderole ab. Nach einigen wenig zufriedenstellenden Versuchen beschloss ich: „Das Grün kommt weg”.

Ein sehr prägnantes Element des Logos ist die gezeichnete Wespe. Diese alte Wespe ist recht kleinteilig und zudem anatomisch falsch. Der Kopf ist zu klein, sie hat keine Taille und besitzt eher Ähnlichkeit mit einer Made. Die Wespe wurde neu stilisiert, ihre Beine und Fühler sind vereinfacht und die Anzahl der Streifen sowie die der sichtbaren Beine verringert. Dabei wurde sehr darauf geachtet, dass die Wespe keinen „bösen Blick“ hat – sie sollte nicht zu aggressiv wirken.

Einer der störenden Punkte des Logos ist das Zusammenspiel mit anderen Elementen. Die Logoform ist sehr ungünstig - die Flaggenform kann nur oben links an-



gebunden werden - sonst wirkt das Logo leicht fehl am Platz. Um den Wiedererkennungswert bestmöglich zu erhalten, behalte ich die Anordnung, die Schriftart und die rote Banderole als Hauptgestaltungselement.

Nach diversen Gestaltungsvarianten mit Grundformen landete bin ich schließlich bei einer Dreiecksform. Das Logo sieht sehr viel moderner aus, seine Herkunft ist aber deutlich zu erkennen. Der generelle Aufbau, die Schriftart und die Banderole sind weiterhin vorhanden und erkennbar. Nach der ersten Rücksprache mit dem Vorstand und einigen Mitgliedern, kam sehr viel Lob für die gelungene Weiterentwicklung des Logos!

Unser Präsident Stefan bevorzugt ein Logo in Zahnradform, das die meisten aller VCs verwenden. Auch ich finde die Idee des Zahnrades generell sehr passend, denn alle Clubs sind selbstständig und individuell, aber es gibt eine große Zusammenarbeit und Austausch untereinander. Jeder Club ist daher ein wichtiges Rädchen im großen Vespagetriebe. Diese Idee spiegelt sich so im Logo wieder und diese Metapher gefällt mir sehr.

Ich zeichnete ein Zahnrad und kombinierte es mit dem Banderolen-Logo. Das Ergebnis gefiel allen auf Anhieb! Unserem Tourenwart Müsli gefiel die Individualität des alten Logos und dies „sei auch weiterhin im neuen Logo sehr gut wieder zu erkennen". So besitzt das neue Logo immer noch einen hohen Wiedererkennungswert, das Zahnrad steht nicht zu sehr im Vordergrund und es ergibt sich eine schlüssige Gesamtform – also alles optimal!

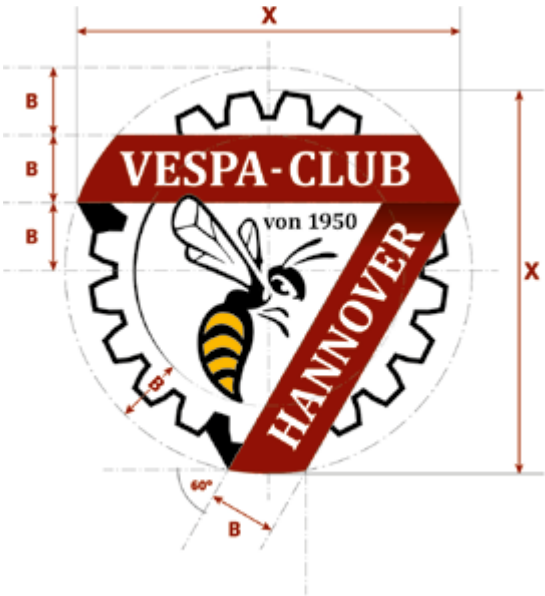
Nachdem das neue Logo vom Vorstand abgesegnet war, habe ich es final mit passenden Abständen und Proportionen aufgebaut und zusätzlich eine vereinfachte Version (ohne Farbverläufe) sowie eine schwarzweiß Version erstellt.

Nun ging es an die Gestaltung einer verbindlichen Designvorlage für alle wesentlichen Basiselemente des Clubs. Die rote Banderole wurde als das wichtigste Gestaltungselement im Logo festgelegt und dient als Gestaltungselement für die Anbindung des Logos. Die Banderole wird in der gleichen Ausrichtungen und Breite wie im Logo verwendet.

Festgelegt wurde auch, in welchem Abstand das Logo zum Rand oder zu anderen Elementen stehen und wie das Logo nicht verwendet werden darf - z. B. die Farben oder Schriften zu verändern. Es wurden verbindliche Farben festgelegt und definiert, welche Farben im Detail für Druck oder auf dem Bildschirm zu nutzen sind.

Die im Logo verwendete Schriftart ist eine Windows Standardschrift. Daher ist sie auf allen Computern bereits installiert und es ergeben sich keine Probleme mit Lizenzen, Rechten oder Kosten. Diese Schrift wurde in verschiedenen Versionen (Regular, Fett, Kursiv usw.) als Standard für alle unsere Anwendungen definiert.

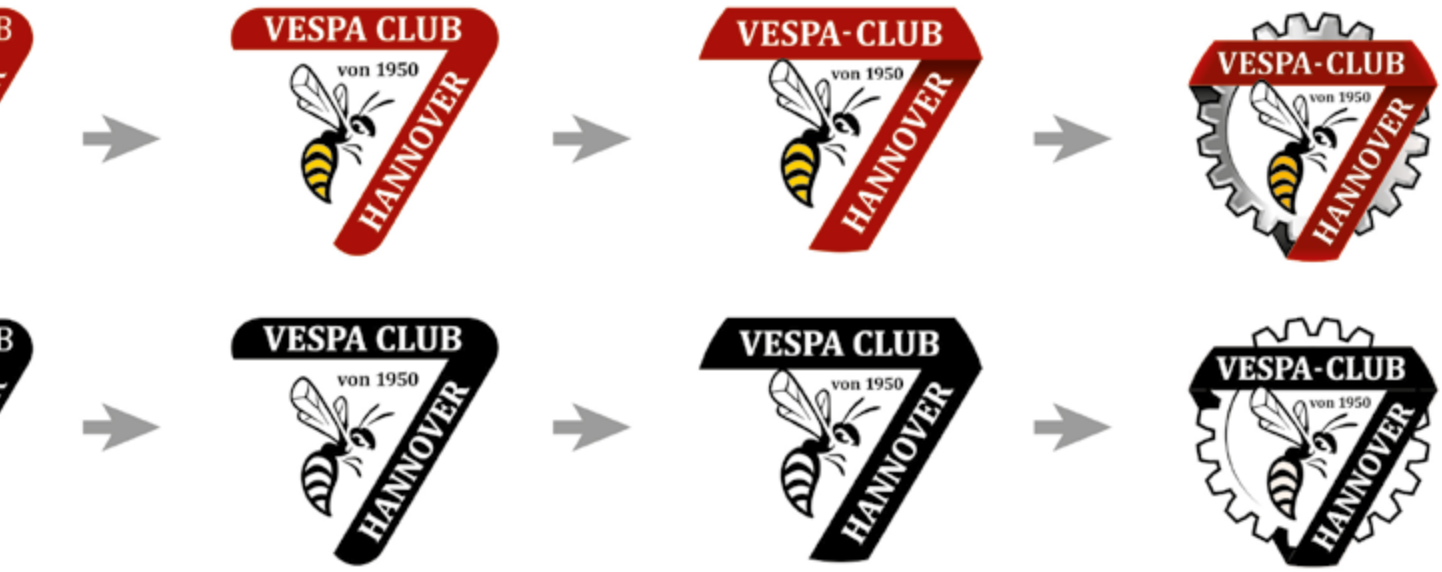
Nachdem alle Regeln definiert und getestet waren sowie der Vorstand seinen Segen gegeben hatte, habe ich alles neu gestaltet, was ein Club benötigt: von der Webseite, der Facebookseite, neue Beinschildbanner, Aufsteller, Flaggen, Visitenkarten und Aufkleber. Zusätzlich noch Patches, Flyer, Poster, T-Shirts, Tassen und Aufkleber und vieles mehr! Ich werde wohl die nächsten Wochen damit beschäftigt sein, alle Druckdaten fertig zu stellen und die Dinge zu ordern, welche unsere Vereinskasse zulässt. Auch die neue Webseite ist weiter mit Leben zu füllen. Die individuellen Wünsche unserer Clubmitglieder sind zu berücksichtigen - was noch eine Menge Arbeit mit sich bringt. Wer sich das neue Design und die Gestaltungsrichtline einmal ansehen möchte, findet sie unter https://vespaclub-hannover.de/presse-und-downloads/



Vielen Dank an alle die mitgeholfen haben, ganz besonders an Stefan und Guntram!

Text & Grafiken:

Florian Bochnig
VC Hannover von 1950 e.V.



Tachometer SIP

für Vespa 125 GT/150 VBA/VBB/GL/ GS/Sprint/160 GS/180 SS

- bis 120 km/h
- muschelförmig
- Durchmesser 112x69 mm
- Ziffernblatt in weiß oder schwarz
- Tachoring chrom
- Anschluss 2,7mm

Muschelförmige Tachos wurden an fast allen Vespa Modellen der 60er Jahren verbaut. Egal ob die Vespa mit einem trapezförmigen Scheinwerfer (wie z. B. die 180 SS) oder mit rundem Scheinwerfer (wie z. B. die VBB) ausgestattet war - der muschelförmige Tacho war der Tachometer der Vespa Roller der 60er Jahre.

- große Auswahl unterschiedlicher Hersteller
- für Restauration oder günstige Reparatur
- auch in schwarz erhältlich

SIP hat eine große Auswahl an Tachos im Programm, die universell auf mehrere Modelle passen. Die Qual der Wahl habt Ihr bei den verschiedenfarbigen Ziffernblättern.

Originale Tachos aus dem Hause PIAGGIO sind dabei mit dem alten hellblau/blauen Logo versehen und eignen sich gut für Restaurationen. Um Euch die Auswahl bei einer Restauration zu erleichtern, ordnet SIP die einzelnen Tachos nur den Modellen zu, in denen sie tatsächlich serienmäßig verbaut wurden. Tachos anderer Hersteller dürfen nicht mit PIAGGIO Logo verkauft werden und kommen daher ohne Logo. Sie sind sehr günstig, leider aber auch oft in der Ausführung und Funktion nicht perfekt und daher meist mit einer Note 2-3 versehen.

Der SIP Tachometer wird in einer Tachometer-Manufaktur hergestellt und hat ein äußerst präzises Zählwerk. Der Tacho funktioniert sehr genau, auch nach längerer Benutzung.

Die meisten Tachos sind mit einem Chrom-Ring eingefasst.

Tachos innerhalb der Modellreihen tauschbar

Prinzipiell sind Tachos mit gleicher Form untereinander austauschbar. Das hat den Vorteil, dass z. B. in einer VBB, der mit einem 211er Malossi ordentlich Power eingehaucht wurde, auch ein Tacho mit über 100km/h Höchstgeschwindigkeit verbaut werden kann. Das sieht nicht nur gut aus, sondern wird auch so vom TÜV-Prüfer vorgeschrieben. Dabei gilt es jedoch zu beachten, dass aufgrund unterschiedlicher Haltevorrichtungen nur Tachos von Modellen mit gleicher Lenkerform Plug & Play untereinander getauscht werden können. Möchte man hingegen den Tacho für ein Rundlenkermodell auf eine Vespa mit Trapezlenker montieren (oder umgekehrt) muss man die Tachohalterung ebenfalls tauschen.

Fazit: Für jeden Einsatzbereich den passenden Tacho
Preis: 89,00 €

Ölfleckentferner

Falls doch mal etwas daneben geht - der KSD Ölfleckentferner reinigt Werkstatt- und Garagenböden, Wände, Kacheln, Fliesen, Pflastersteine und ähnliche Materialien. Auch einsetzbar auf Metalloberflächen, Holz und lackierten Flächen (auf Verträglichkeit prüfen!). Reinigt nach Erfahrung des Korrosionsschutz-Depot.de sehr gut und einfach. Im Gegensatz zu den üblichen Mitteln werden keine Lösemittel oder Verdünnungen zur Reinigung eingesetzt. Im KSD Ölfleckentferner wirken Mikroorganismen, die das Öl zersetzen und quasi „auffressen".

Preis: 25,00 € für die 0,5 Liter Sprühflasche

Vespa Granturismo – GT, GTS, GTV von Günther Uhlig

Noch zu Beginn des Jahrhunderts schien eine Vespa mit einem wassergekühlten Viertaktmotor und stufenloser Kraftübertragung als unvorstellbar, ja gar als Verrat. Jahrzehntelang gab es für viele Vespisti nichts schöneres, als mit selbstgemischtem Treibstoff im Tank loszuknattern, mit Zwischengas den nächsten Gang einzulegen und mit gekonnter Balance den Roller in der Spur zu halten. Und dann kam sie doch: 2003 wurde die Vespa Granturismo dem staunenden Publikum vorgestellt. Obwohl größer und wuchtiger als je zuvor, bleibt sie mit dem Rundscheinwerfer im Lenkkopf, den runden Rückspiegeln und der unverkennbaren Silhouette eine echte Vespa – und gewinnt immer mehr Freunde. So viele, dass sie seit mehr als zehn Jahren uneingeschränkt die Zulassungsstatistik anführt. Nicht ohne Grund: überragender Fahrkomfort und geräuschärmere und umweltfreundlichere Antriebe zeichnen die große Vespa aus.

Noch nie gab es bisher ein Buch über diese Baureihe. Günther Uhlig ist fast jedes Modell selbst gefahren und erzählt in diesem wunderbaren Buch die einzigartige Erfolgsgeschichte der Granturismo mit viel Information, mit Tabellen, Diagrammen, Skizzen und 200 tollen Fotos.

Das Buch wird voraussichtlich in der zweiten Oktoberhälfte erscheinen und kann ab sofort beim Motorbuch Verlag vorbestellt werden
Preis: 29,90 €

BGM177 Zylinder

Das Scooter Center hat seinen bewährten BGM177 Zylinder überarbeitet. Die neue Version für Vespa PX 125/150 verfügt über alle Features des bekannten bgm Vespa Zylinders. Die ursprüngliche Version ist 2016 auf den Markt gekommen und beflügelt inzwischen hunderte Vespas.

Nun gibt es das alltagstaugliche Leistungsplus auch passend für Fahrzeuge mit Elektrostarter. Dabei deckt er eine sehr große Bandbreite an Einsatzmöglichkeiten ab. Man kann mit ihm durch bloßen Tausch des Zylinders die Leistung des 125 ccm Serienmotors bereits mehr als verdoppeln und dabei wunderbar auf der großen Drehmomentwelle surfen. Genauso kann exakt der gleiche Zylinder den Motor in ein Biest mit über 20 PS verwandeln, wenn er das passende Umfeld (Vergaser, Auspuff, Kurbelwelle) vorfindet. So bietet der Zylinder Einsteigern eine perfekte Basis um diese, je nach Bedarf, immer weiter ausbauen zu können. Der BGM PRO 177 ersetzt den originalen Zylinder, die Umrüstung ist bei Bedarf einfach und problemlos revidierbar.

Mit seinem großen Hubraum von 177 ccm bietet der BGM PRO 177 immer ein souveränes und entspanntes Fahrerlebnis. Der Motor fährt damit kraftvoll wie eine 200 ccm Maschine, nur spritziger, dafür aber mit genau der gleichen Zuverlässigkeit und Langlebigkeit.

Dies erreicht er durch das Arbeiten im gleichen Drehzahlbereich wie ein Serienmotor. Niedrige Verbrauchswerte und die damit verbundene hohe Reichweite sind ein weiterer Bonus des BGM PRO 177 Zylinders. Der Zylinder ist so konzipiert, dass er voll kompatibel mit allen Serienbauteilen ist. Die einzige Anpassung, die vorgenommen wird, ist eine Änderung der Vergaserbedüsung sowie eine Zündkerze mit angepasstem Wärmewert. Wie bei den meisten Zylindern ist eine Vorführung beim TÜV zur Eintragung erforderlich.

Preis: 329,00 €

Entwarnung für Oldtimer

Keine Fahrverbote für historische Fahrzeuge

Vor vier Wochen wurde eine Online-Petition gestartet, die sich gegen die Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) §6 Absatz 4 richtet. Die Petition wurde von der Oldtimer-Szene in den sozialen Medien rasant verbreitet.

Wir, der ADAC, haben uns den Sorgen der Szene gewidmet und dieses Thema mit unseren ADAC Juristen geprüft und parallel das Thema mit den anderen Verbänden im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft Historische Fahrzeuge (AGHF) als auch im Parlamentskreis Automobiles Kulturgut (PAK) aufgegriffen und eingehend diskutiert

Nach der Einschätzung der ADAC Juristen kann Entwarnung gegeben werden:

„Nach eingehender Prüfung können wir die Argumentation der Petition und die dargestellten Auswirkungen des neuen § 6 Absatz 4 StVG auf Oldtimer und andere Fahrzeuge nicht nachvollziehen. Hier werden ein Bestandsschutz im rein zulassungsrechtlichen Sinn und der im Verhaltensrecht durch die Petenten vermischt. Es geht ja nicht um die Frage, OB ein Fahrzeug weitergenutzt werden kann sondern vielmehr um das WIE und mögliche Einschränkungen bei der Nutzung. Ziel der Neufassung des § 6 StVG war, die bestehenden Rechtsgrundlagen neu zusammenzufassen und besser verständlich darzustellen. Dem trägt auch Absatz 4 des § 6 Rechnung. Eine Verschärfung der bisher schon möglichen Regelungen können wir dem nicht entnehmen.
***Fazit:** Es kommt aus Sicht des ADAC zu keiner Verschärfung."*

Die Fragestellung wurde auch im Parlamentskreis Automobiles Kulturgut (https://www.adac-motorsport.de/parlamentskreis-automobiles-kulturgut) eingehend diskutiert. Doch auch wenn das Verkehrsministerium und Mitglieder des Bundestages unsere Auffassung teilen, bleibt stets die Sorge, dass das Oldtimer-Fahren durch künftige Gesetzgebungen erschwert oder gar verhindert werden könnte. Selbstverständlich achten wir auf solche Entwicklungen und werden uns auch künftig dafür einsetzen, dass das Fahren mit historischen Fahrzeugen möglich bleibt.

Nun hat sich der Vorsitzende des Parlamentskreises Automobiles Kulturgut im Deutschen Bundestag (PAK) und CDU-Bundestagsabgeordnete Carsten Müller zu den Diskussionen um die Auswirkungen des Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften im Rahmen einer Pressemitteilung geäußert:

Aufnahme aus dem Vespa-Museum der „Renate Gräfe-Vespa-Stiftung Frankfurt, Foto: Jochen Haseleu, Vespa+Ape-Club Frankfurt Nord-West 1959

Keine Fahrverbote für historische Fahrzeuge

Berlin, 23. Juni 2021. Zu den Diskussionen um die Auswirkungen des Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften erklärt der Vorsitzende des Parlamentskreises Automobiles Kulturgut im Deutschen Bundestag (PAK) und Braunschweiger CDU-Bundestagsabgeordnete Carsten Müller:

„Fahrverbote für historische Fahrzeuge drohen nicht. Technisches Kulturgut auf zwei, drei, vier oder sogar mehr Rädern wird auch weiterhin auf unseren Straßen erlebbar sein. Die jüngste Änderung am Straßenverkehrsgesetz ändert daran nichts. Alles was auf Grundlage des Straßenverkehrsgesetzes heute möglich ist, war auch vor der Änderung bereits möglich. Das Gesetz wurde lediglich sortiert, einfacher formuliert und Ausführungen zusammengefasst. Die Änderung hatte vor allem einen ordnenden Charakter, wie bereits in der Zieldarstellung des Gesetzes betont wird. Inhaltlich geändert wurde lediglich die Absenkung des Alters auf 15 Jahre für den Führerschein AM16. Darüber hinaus kamen keine neuen Formulierungen ins Gesetz und es sind keinerlei Verschärfung vorgenommen worden. Eine sich in der Szene viral verbreitende Petition verkennt Inhalt und Ziele des am 20. Mai 2021 vom Deutschen Bundestag angenommenen Änderungsgesetzes und speziell den Inhalt des kritisierten Paragrafen 6 Absatz 4. Die Aufregung, dass aufgrund der Gesetzesänderung nun Fahrverbote für Oldtimer drohen, ist völlig unbegründet.

Auch wenn sich mit der Novelle materiellrechtlich nichts verändert hat, muss sich die Szene stets der Verantwortung für das Hobby bewusst sein. ***Mehrheiten zur Neugestaltung von Gesetzen können sich ändern.*** *Bislang gibt es im Deutschen Bundestag eine Mehrheit, um historische Fahrzeuge, Motorräder und Nutzfahrzeuge erlebbar auf den Straßen zu halten. Auch die Gesellschaft verbindet ein weitgehend positives Stimmungsbild mit Oldtimern. Diese Unterstützung muss durch eine rücksichtsvolle Teilnahme am Straßenverkehr bewahrt werden. Für alle Aktiven sollte daher immer gelten: Die Freude an unserem Hobby vermitteln wir am besten, indem wir rücksichtsvoll unterwegs sind, umsichtig agieren und unnötige Aktionen von vornherein unterlassen."*

Historisches und Kurioses

Erste Werbung des Hauses Piaggio für seine neue Vespa vom 18. Juli 1946 in der Zeitung Motociclismo

MOTOCICLISMO

MAX TURKHEIMER & C.
Via Lanzone n. 22 • MILANO • telefono 88-070

ARIEL MOTO MOTOCARRI ASTRA

La S. p. A. PIAGGIO & C. presenta la:
"Motoleggera utilitaria VESPA"

Cilindrata 98 cmc. - Motore a due tempi - Cambio tre marce

Da ogni potete prenderla e provarvi presso tutti i rappresentanti

RAPPRESENTANTE PER LA LOMBARDIA:
GHIZZONI OSVALDO - Milano
Via Paolo Sarpi, 53

PER LA LIGURIA:
"LA MOTO", S.a.R.L. - Genova
Via Brigata Partigiani, 16-18r

PER IL LAZIO:
DI GENNARO LUIGI - Roma
Via del Clementino, 92

PER IL PIEMONTE:
R.F.T. S.a.R.L. - Torino, Corso Tortona, 12

PER IL VENETO:
MARSINGO BASTIA FILIPPO - Padova - Via Verdi, 4

PER LE PROVINCIE DI PARMA - PIACENZA - REGGIO:
GELMINI ALESSIO - Parma - Strada V. E. 41

PER LE PROVINCIE DI BOLOGNA - MODENA - RAVENNA - FERRARA - FORLÌ:
ANTOLINI CESI MARCO - Bologna - Via S. Stefano, 59

RAPPRESENTANTE GENERALE PER LA VENDITA:
S. A. R. P. I. - Via Galata, 33
Telefono 54-770 - GENOVA

TWO STROKE LOFT UG (haftungsbeschränkt)
www.facebook.com/TwoStrokeLoft www.instagram.com/two_stroke_loft.vespa
Elsastraße 39a • 22083 Hamburg • Telefon: +49 40 300 36 960 • www.two-stroke-loft.com • E-Mail: info@two-stroke-loft.com

Händlerverzeichnis

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

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 2

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 ✱

PLZ 3

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

PLZ 4

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

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

PLZ 6

Jens Haker · Berthumstraße 4 · 65183 Wiesbaden
Kraftroller .com
Wiesbaden
Parts Tools Accessoires
Telefon: 01 73-6 52 44 25 · shop@kraftroller.com
Mittwochs 17.00 - 19.00 Uhr, Samstags 11.00 -14.00 Uhr

PLZ 7

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

PLZ 8

• Vespa-Verkauf • Reparatur • Schrauber-/ Kochkurse
vesbar
Maistr. 49 | 80337 München
Tel. 089 / 60087024
info@vesbar.de
www.vesbar.de
/vesbarmuenchen

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

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 9

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

Die-Oldie-Garage
www.rasaway.de
Oldtimer
Diagnostik &
Ersatzteile
0171 7685396
Swen Modell, Lange Gasse 17, 93183 Kallmünz

ORTEMA Protection is our Profession

ORTHO-MAX Jacket

Protektorenjacke für den optimalen Rundumschutz. Schützt die Wirbelsäule, Schulter und Ellbogen; 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 €**

Brustschutz aus visko-elastischem 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

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

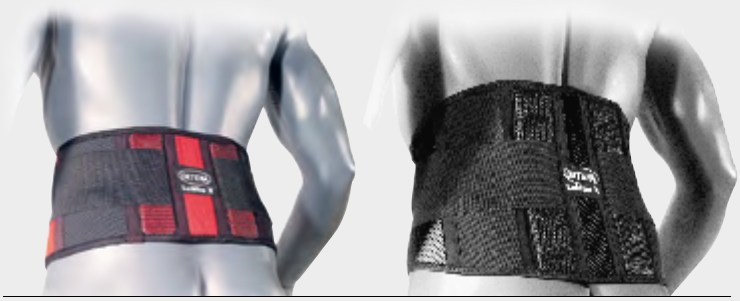
Lumbo-X Nierengurt

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

ORTEMA ®

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

OPEN DAY

SCOOTER CENTER

18TH SEPTEMBER 2021

KURT SCHUMACHER STR. 1, 50129 BERGHEIM. **WWW.SCOOTER-CENTER.COM**