



Vesbasta

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



Umbausatz E-Vespa



70 Jahre VCVD



Auch im Winter Vespa fahren



performance & style



TACHOS / DREHZAHLMESSER

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



HOTLINE 08191 96999 60
WWW.SIP-SCOOTERSHOP.COM

Hallo Allerseits,

„guten Morgen liebe Viren,
seid Ihr auch noch alle da
Habt ihr auch so gut geschlafen?
Na, dann ist ja alles klar“

Angelehnt an den Titel von Jürgen von der Lippe lässt sich die aktuelle Situation sehr gut beschreiben. Die kleinen Monster, die uns seit zwei Jahren drangsalieren, sind einfach nicht aus der Welt zu schaffen. Und es sind leider noch immer nicht genügend Menschen vernünftig genug, um sie ignorieren zu können. Sie beeinflussen unser tägliches Leben nach wie vor sehr stark.



So wird auch unser allgemeines Vereinsleben sehr stark dadurch behindert. Wir waren im letzten Herbst nicht in der Lage, die Zusage zur Anmietung einer Räumlichkeit zu erhalten, in der wir unsere turnusmäßig anstehende Delegiertenversammlung hätten abhalten können. Deshalb hatten 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. Auch jetzt war es nicht einfach, eine verbindliche Zusage für eine Räumlichkeit im April zu bekommen. Letztendlich konnten wir aber etwas reservieren. Vielen Dank an meine Vize Tanja für ihre unerbittliche Suche. Aus den Erfahrungen der letzten zwei Jahre heraus sind wir nun zuversichtlich, die Delegiertenversammlung am 24. April 2022 als Präsenzveranstaltung im MTV Sportzentrum, Turnerstraße 31-33, Eingang Pestalozzistraße, 55120 Mainz unter „2G-Bedingungen“ durchführen zu können. Ich hoffe auf eine hohe Anzahl von Teilnehmern.

Auch das sonstige Vereinsleben ist stark beeinträchtigt. Aktuell, jetzt im Februar, ist das Clubleben vielerorts wieder auf null zurückgefahren. Wir wollen hoffen, dass wir es schnell wiederbeleben können. Mehrere regionale Eintagesveranstaltungen sind schon angekündigt. Mitte Mai wird es wieder ein Zementbahnrennen geben. Ende Mai versuchen sich dann die Veranstalter des Altroller-Treffens. Am 23. und 24. Juli hoffen wir, die neunte German Vespa Rally durchführen zu können. Sie wird mit ihrem Startpunkt in Neuss vom VC Düsseldorf e. V. organisiert. Ich weiß aus zuverlässiger Quelle 😊, dass die Arbeiten in vollem Gange sind. Anschließend gehen zwei Clubs das Risiko ein und planen größere Vespatreffen. Sowohl der VC Regensburg als auch der VC Celle haben sich mit Ende Juli beziehungsweise Ende August für die zweite Saisonhälfte entschieden. Am 3. Oktober findet dann noch der Scooter Center Cup, eine Gleichmäßigkeitsveranstaltung auf dem Nürburgring statt. Sollte der Corona-Verlauf sich ähnlich gestalten wie im letzten Jahr, werden Zuschauer herzlich willkommen sein. Das wäre doch ein herrlicher Saisonabschluss.

Nun wollen wir noch die letzten kalten Tage über uns ergehen lassen. Ich jedenfalls fiebere schon dem Frühjahr und der Sonne entgegen.

VespaRoll

Euer

Uwe Bödick

Aus dem Verband

Impressum	4
Termine	5
Delegiertenversammlung.....	6
Mitgliederlisten der Ortsclubs an den VCVD.....	6
Weihnachtsaktion	7
Formelles	7
VCVD-Shop	7
Vespa Sportmeisterschaften 2022.....	8
Touristische Wettbewerbe 2022.....	8
Vespa Club Europa / Vespa World Club	9
ADAC Führerschein-Umtauschregeln.....	11
Mautboxen für die Fahrt zu den EVD 2022 nach Portugal .	12

Aus den Clubs

Adventsgrillen der „Ruhrpott Vespisti - Chapter Süd & Friends“	14
„Giro Senza Confini II“	16

On Tour

VC Mittelbaden - 700 km Tour durch das Elsaß.....	18
Eine Reise in den Iran	20

Technik

Bajaj Chetak – Die Alternative zur Vespa?!	22
Mehr als 25 Jahre Vespa ET... ..	24
Elektroumbauten für alte Schaltvespen.....	28

...und sonst?

Verhalten beim Fahren in Gruppen.....	32
DVD Verlosung	32
Händlerverzeichnis	34

Titelfoto: Sigrid Bödicker, VC Düsseldorf e. V.

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, Leif Sturm

Mitarbeiter dieser Ausgabe:

Horst Höfling, Reiner Karcher, Till Kleinschmidt, Stephan
Langreder, Dirk Marquardt, Joachim Meister, Steffen Rowold,
Leif Sturm

Anzeigen:

Uwe Bödicker, Adresse siehe oben. Es gilt die Anzeigenpreis-
liste 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 Veröffent-
lichung 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 Honorarzählung kann in keinem Fall
aus der Veröffentlichung abgeleitet werden.

Aus Platzgründen können nicht alle Einsendungen berück-
sichtigt oder in vollem Umfang veröffentlicht werden. Nach-
druck, auch auszugsweise nur mit Genehmigung. Nachrich-
ten an die Redaktion bitte an: redaktion@vcvd.de

**Das nächste Heft erscheint am 1. Juni 2022, Redaktions-
schluss ist der 1. Mai 2022**



Termine

Termine 2022

Februar

26. Zweite Vespa-Rally für Anfänger, Schaltkreuzritter

April

22. – 24. Slovespa, Portorose/Slowenien

Mai

7. Selztalrallye, MSC Selztal, Ingelheim

15. Siebter Lüneburger Vespa-Basar

20. – 21. Zweites Hoffmann-Vespa Zementbahn-Rennen,
Hoffmann Rennstaffel, Darmstadt

26. – 29. Altroller-Jubiläumstreffen, Sigmaringen

28. SIP Scootershop Open Day 2022

Juni

02. – 06. Vespa Alp Days, Zell am See/Österreich

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

10. – 12. Czech Vespa Days, Litomerice/Tschechien

11. Audax 500 km Fourchambault-Paris,
Fourchambault/Frankreich

11. – 12. Summer Drive'n'Drink, VC Hannover von 1950 e. V.

17. – 19. Pragovespa, Prag/Tschechien

17. – 19. 35 Jahre VC Oldenburg von 1986 – abgesagt

18. Giro senza confini, Schaltkreuzritter, Krefeld

23. – 26. Serbian Vespa Days, Nis/Serbien

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

Juli

15. – 17. Vespa Days Luxemburg, Lamadelaine/
Luxemburg

22. – 24. Neunte German Vespa Rally, VC Düsseldorf e. V.

22. – 24. Bulvespa Days, Bansko/Bulgarien

29. – 31. 30 + 2 Jubiläumstreffen VC Regensburg 1990

August

12. – 14. Swedish Scooter Run „30 Jahre SSK“ (S)

26. – 28. Heidetreffen, VC Celle, Walle

September

02. – 03. 30 Jahre Scooter Center Scooterists Weekender
Cologne

03. SkylinePokerRun des VC Frankfurt e. V.

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

11. „PASSIONE ITALIANA“ VC Rorschach, Rorschach/
Schweiz

17. Grasbahnrennen, Schwarme

16. – 18. Crovespa, Split/Kroatien

Oktober

01. Beschleunigungsrennen, RK Minusschrauber
Bremen

03. Scooter Center Cup Nürburgring

08. Strandbahnrennen Vesbeachi, Rastede-Nethen

15. – 16. European Regularity Championship,
Montegrotto/Italien

Termine 2023

Juni

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



Weitere internationale Termine findet Ihr
auch unter www.vespaclubeuropa.com.
Alle Termine verstehen sich selbstverständ-
lich unter Corona-Vorbehalt.

mopedano

www.mopedano.de

Versicherungskennzeichen 2022/2023

36,00€*

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

Delegiertenversammlung am 24. April in Mainz



Wie im Editorial der Vesbasta 3/2021 angekündigt werden wir die Delegiertenversammlung 2021 Coronabedingt erst im zweiten Quartal 2022 durchführen. Aus den Erfahrungen der letzten beiden Jahre sind wir zuversichtlich, sie am 24. April 2022 als Präsenzveranstaltung in der Turnhalle im MTV Sportzentrum, Turnerstraße 31-33, Eingang Pestalozzistraße, 55120 Mainz unter „2G-Bedingungen“ durchführen zu können. Wir haben mit Mainz extra einen Ort gewählt, der möglichst zentral in Deutschland liegt. Die erste Einladung wurde Euch satzungsgemäß Anfang Februar zugestellt.

Ein Tagesordnungspunkt wird wie immer die Vorstandswahl sein. Der amtierende Vorstand stellt sich geschlossen zur Wiederwahl. Aber selbstverständlich können sich auch weitere Personen zur Wahl stellen.

Es würde uns freuen, wenn möglichst viele Clubs ihre Repräsentanten entsenden würden.

Mitgliederlisten der Ortsclubs an den VCVD

Jedes Jahr in der Adventszeit bittet der VCVD die Ortsclubs um die Mitgliederliste. In den letzten Jahren haben wir anhand dieser zugeschickten Listen die Rechnungen und die Mitgliedsausweise erstellt. Und jedes Jahr nach Ostern gibt es nicht nur übriggebliebene bunte Eier. Einige Clubs schicken jetzt erst die seit Monaten erwünschten Listen, andere Clubs mahnen bereits die Rechnung bzw. die Mitgliedsausweise an und wieder andere Clubs melden, dass die zugesendete Liste nicht mehr stimmt und will die Liste noch mal überarbeitet haben. Von den Clubs, die sich überhaupt nicht melden, mal ganz zu schweigen.

Wir haben für alles Verständnis; aber wir versuchen die Rechnungsstellung für die Mitgliedsbeiträge bzw. Erstellung der Mitgliedsausweise im Block abzuarbeiten. Schließlich können wir nicht jeden Tag einzelne Clubs abarbeiten. In den letzten Jahren wurde es immer schwieriger die Arbeit zu bündeln, im vergangenen Jahr haben wir die letzten Listen erst im Sommer erhalten. Den Unmut, dass die Rechnungen bzw. die Mitgliedsausweise erst sehr spät kommen, können wir verstehen. Uns passt das auch nicht.

Hier noch einmal eindeutig der aktuelle und unveränderte Mitgliedsbeitrag:

- Für jedes Clubmitglied werden 4,00 € Beitrag (Stand 2022) erhoben. Das bedeutet nicht, dass die Person auf der Namensliste erscheinen muss.
- Clubs mit weniger als sieben Personen zahlen pauschal 25,00 €.
- Für jede Person, die unterjährig in einem Club hinzukommt, wird der Jahresbeitrag von 4,00 € nicht erhoben.
- Für jede Person, die unterjährig einen Club verlässt, wird der Jahresbeitrag von 4,00 € nicht erstattet.

Um in der Zukunft für alle eine zeitnahe Verarbeitung der Mitgliederverwaltung gewährleisten zu können, schickt Ihr uns bitte nur die **Anzahl Eurer Clubmitglieder** immer bis zum 15. Januar des jeweiligen Jahres zu. Die Rechnungen werden dann anhand dieser gemeldeten Mitgliederanzahl im ersten Quartal erstellt und versendet. Erhalten wir bis zum Stichtag keine Meldung, wird die letzte bekannte Anzahl Mitglieder zur Berechnung des Mitgliederbeitrages verwendet. **Eine Mitgliederliste ist nicht mehr notwendig.**

Auf die Erstellung von Mitgliedsausweisen wird in Zukunft ver-

zichtet. Wir haben uns mit den Kooperationspartnern Der Rollerladen, Scooter Center und SIP (in alphabetischer Reihenfolge) zusammengesetzt und ein neues Verfahren vereinbart. Alle Kooperationspartner gewähren mit 10 % Nachlass einen guten Rabatt, der natürlich nur den Mitgliedern zugutekommen soll. Wir waren im Vorstand gemeinsam der Meinung, dass die momentane Vorgehensweise mit den jährlichen Mitgliedsausweisen nicht optimal ist. Deshalb haben wir uns entschlossen, die Mitgliedsausweise wieder abzuschaffen.

Wir haben folgendes Verfahren vereinbart:

Wir stellen unseren Kooperationspartnern eine Liste mit den Clubs zur Verfügung, die uns berechtigt haben, ihre Clubdaten weiterzugeben. Deshalb haben wir Euch im letzten Monat Formulare zur Stammdatenpflege zukommen lassen. Diese Liste enthält die Mitgliedsnummer, den Clubnamen, den Namen des Ansprechpartners sowie die offizielle, uns bekannte E-Mail-Adresse. Bestellt nun ein Mitglied eines lokalen Clubs erstmalig etwas, wird im Rahmen der Bearbeitung des neuen Kundenstamms geprüft, ob der Ortsclub auf der VCVD-Liste steht. Ist dies der Fall, wird der Ansprechpartner des Ortsclubs um eine Bestätigung der Mitgliedschaft des Neukunden gebeten. Somit erhält er in seinem Kundenstammsatz das Kennzeichen, den VCVD-Rabatt zu Recht zu bekommen. Es liegt im Ermessen des Kooperationspartners, von Zeit zu Zeit nachzufragen, ob die Person nach wie vor Mitglied im Ortsclub ist.

Diese Vorgehensweise hat mehrere Vorteile. Zunächst einmal ist sie voll gesetzeskonform gemäß der Datenschutzgrundverordnung (DSGVO). Der VCVD verwaltet nur die Daten, die er für seine Arbeit auch benötigt. Außerdem entfällt die jährliche Arbeit, die Mitgliedsausweise zu erstellen und zu versenden (Zeit, Kosten). Dadurch wird die Verwaltung seitens des VCVD schlanker.



Tanja Schlemme
Schatzmeisterin

PS: der Rückfluss unserer Stammdatenpflegeaktion liegt erst bei gut 50 %



Weihnachtsaktion

Wir hatten um die Zusendung Eurer schönsten Weihnachts-Rollerbilder gebeten. Insgesamt haben uns 14 Bilder erreicht, die wir alle auf unsere Facebook-Seite zur Abstimmung gestellt haben. Dies sind die drei Siegerbilder. Die Sieger erhielten eines der drei freundlicherweise vom Motorbuch Verlag zur Verfügung gestellten Bücher.



VCVD-Shop

Wir haben uns dazu entschlossen, neue Aufnäher in Auftrag zu geben. Sie sind nun verfügbar und können für 5,00 € pro Stück erstanden werden. Der Vespa Club Europa hat eigene Aufkleber aufgelegt, die zu einem Stückpreis von 0,50 € bezogen werden können. Wie üblich verstehen sich die Preise zuzüglich Versandkosten. Beide Artikel können über die geschäftsstelle@vcvd.de bezogen werden.



Formelles

Aufnahme

Der Vespa Club Frankfurt e. V. hat sich zum Wiedereintritt entschlossen
Sven Kirchner
Walther-Nernst-Str. 3
60438 Frankfurt am Main
info@vespa-club-frankfurt.de

Auch der Vespa Club Essen wurde wiederbelebt.
Arndt Winter
Sachsenring 105a, 45279 Essen
0152/08 13 87 87
2-stroke@gmx.de

Vorstandsänderung

Vespa Club Baden
Karl Pfeifer
Schumacherstr. 44, 76275 Ettlingen
0160/97 91 15 13
vespaclub-baden@web.de

Austritt

Vespa Club Loud & Rusty Osnabrück, die Vespa PX-Veteranen Sandkrug und der Vespa Club Dippertz haben sich aufgelöst.

Und täglich grüßt das Murmeltier!

Vespa Sportmeisterschaften 2022



Eine amerikanische Filmkomödie mit Bill Murray zeigt einen Wetteransager, der in einer Zeitschleife festsitzt und ein und denselben Tag immer wieder erlebt. Ähnlich geht es uns mit den Sportmeisterschaften der vergangenen Jahre und der kommenden Saison.

Der Hauptcharakter Phil versucht seine Kollegin Rita zu verführen und erntet jeden Tag eine Ohrfeige für seine Bemühungen. Bei uns fühlt sich das ähnlich an.

Die meisten Treffen und Sportveranstaltungen befinden sich in der Schwebe oder wurden bereits abgesagt. Kein Veranstalter hat Planungssicherheit und vermeidet verständlicherweise große finanzielle und möglicherweise gesundheitliche Risiken. Wir haben uns also entschieden auch dieses Jahr keine Meisterschaftswertungen anzubieten. Es gibt einfach zu wenig belastbare Termine, die eine vernünftige Planung ermöglichen.

Wir hoffen, dass wir möglichst schnell die aktuelle Zeitschleife verlassen können und die ganze Geschichte wie im Film in einem Happy End mündet. Lasst euch nicht unterkriegen und genießt die sonnigen Tage in kleinen Vespagruppen. Wir werden auf jeden Fall 2023 wieder einen neuen Versuch starten.

*Eure Sportkommissare
Bernd Nicodemus und Till Kleinschmidt*

Touristische Wettbewerbe 2022

DeLorean mit Fluxkompensator gesucht

Manchmal wünscht man sich den DeLorean mit Fluxkompensator für eine Reise zurück in den Dezember 2019, um den Ausbruch dieser hartnäckigen Pandemie zu verhindern. Da die allermeisten von uns nicht mit einem DeLorean, sondern auf der Vespa unterwegs sind und in der Regel keinen Fluxkompensator in der sonst gut ausgestatteten Werkstatt zur Hand haben, bleibt das wohl ein unerfüllbarer Wunsch.

Deshalb muss ich Euch leider für das dritte Jahr in Folge mitteilen, dass wir die touristischen Wettbewerbe (Wesche, Stuck, Eichner sowie die Zielfahrtwertungen) wieder aussetzen - bei derzeit zwei geplanten touristischen Treffen macht alles andere keinen Sinn.

Es gäbe einige runde Geburtstage zu feiern, die Planungsunsicherheit hält viele Vereine - darunter auch den VCVD - davon ab, größere Veranstaltungen anzubieten.

Aber wir werden auch in diesem Jahr eine bundesweite touristische Aktion Coronakonform initiieren. Informationen dazu präsentieren wir Euch im März.

Es bleibt die Hoffnung, dass es in Sachen Pandemie bei einer Trilogie bleibt. Auf eine Fortsetzung im nächsten Jahr können wir alle verzichten.

Euer Touristik-Beisitzer Horst Höfling



Leider hat uns unser Mitglied

Jost Ringsdorf

in der Silvesternacht mit nur 54 Jahren verlassen.

Jost war ein Mitglied, der die Geselligkeit in unserem Kreise sehr mochte und wird uns in unserem Club fehlen.

R. I. P. Jost, roller da oben weiter auf deiner roten Vespa.

*Carmelo G. Chilà
1. Vorsitzender des Vespa Club
Wetzlar*

Der VC Lübeck trauert um

Renate Rubach

die am 12.8.2021 im Alter von 80 Jahren entschlief.

Fast 60 Jahre war sie der Vespa und dem Verein verbunden und hat Kontakte auf vielen Treffen gepflegt. Wir vermissen sie sehr und werden uns immer an ihre Fröhlichkeit erinnern sowie ihren unerschöpflichen Mut im mehrfachen Kampf gegen den Krebs.

Axel M.-Gebhardt

der am 14.11.2021 mit nur 65 Jahren vom Krebs aus dem Leben gerissen wurde.

Wir vermissen ihn sehr und sind in Gedanken bei seiner Frau und seinem Sohn. Uns bleibt die Erinnerung an ihn als außergewöhnlichen Menschen und Freund.

Günter Menze

der am 22.1.2022 kurz vor seinem 91. Geburtstag verstorben ist.

Günter war ein Gründungsmitglied und über Generationen ein guter Freund, den wir mitsamt seinen vielen Geschichten im Herzen behalten.

Vespa Club Europa

Der Vorstand des VCE trifft sich zurzeit im 14-tägigen Rhythmus via Zoom. Bei einer der letzten Sitzungen wurde ein Entwurf des neuen Regelwerks für die European Regularity Championship vorgestellt. Wettbewerbe für Gleichmäßigkeitsfahrten kennt Ihr z.B. von der German Vespa Rally. Dieser Entwurf wurde im Vorstand diskutiert, es wird an den Regeln noch die eine oder andere Änderung bzw. Ergänzung geben. Vermutlich wird bis zum Erscheinen dieser Vesbasta-Ausgabe das Regelwerk beschlossen sein.

Bereits sicher ist, dass nur Mitglieder aus den Dachverbänden, die dem VCE angehören, für die European Regularity Championship startberechtigt sind. Damit tritt genau das ein, was wir als Vorstand vor der Mitgliederbefragung als Argument für den Beitritt des VCVD in den VCE genannt hatten.

Obwohl der VCE nicht in die Organisation der European Vespa Days 2022 in Portugal eingebunden ist, wird aber auch immer mal wieder im Vorstand über die Veranstaltung gesprochen. Die



anderen Vorstandsmitglieder berichten übereinstimmend, dass auch sie derzeit keinen Kontakt zu den Portugiesen haben und ebenfalls auf Antworten warten.

Horst Höfling

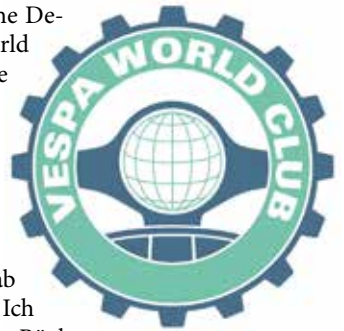
Vespa World Club

Am 18. Dezember 2021 fand die jährliche Delegiertenversammlung des Vespa World Club statt. Unter anderem standen die turnusmäßigen Vorstandswahlen auf dem Programm. Zunächst wurde der Präsident gewählt. Dabei gab es zwei Kandidaten und der bisherige Präsident Martin Stift unterlag seinem Mitbewerber. Anschließend wurden die restlichen vier Vorstandspositionen besetzt. Es gab neun Interessenten aus der ganzen Welt. Ich verpasste als Fünfter mit nur einer Stimme Rückstand knapp die Wiederwahl.

Gewählt wurden:

Mauro Calestrini (Italien) als neuer Präsident
sowie die weiteren Vorstandsmitglieder
Bart Bergans (Belgien)
Rafael Culjak (Kroatien)
Josh Rogers (USA)
Laurent Mailliet (Luxemburg)

Ich wünsche dem neuen Vorstand auch auf diesem Wege alles Gute. Außerdem möchte ich mich für die lange Zusammenarbeit von über zehn Jahren bei allen Vorstandskollegen bedanken.



Uwe Bödicker



SCOOTERISTS WEEKENDER COLOGNE

02.-03.09.2022

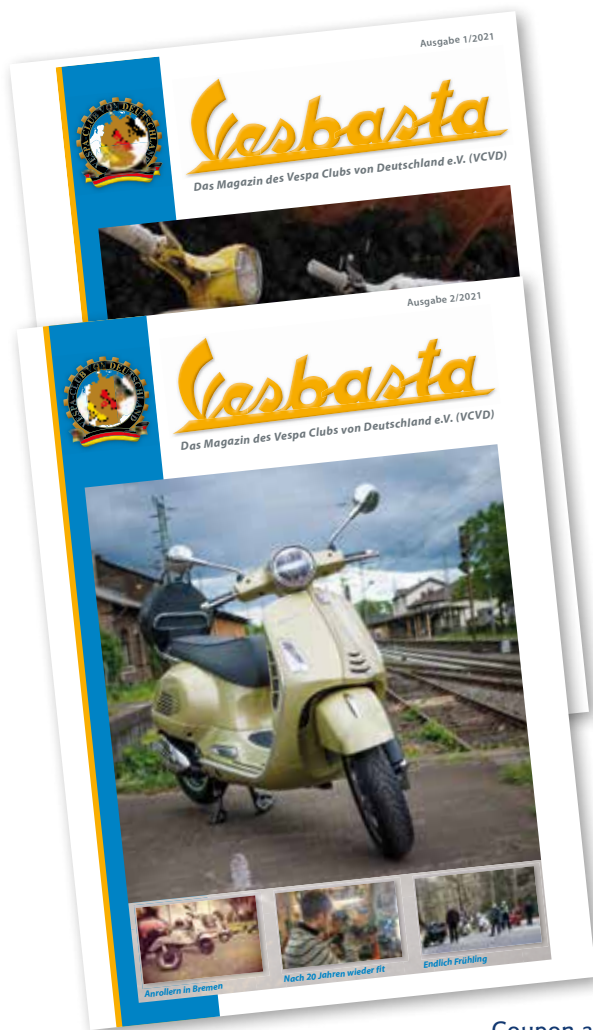
Internationale Customshow,
Teilemarkt und zwei Allnighter

30 JAHRE SC – weitere Infos folgen!
scootershow.de



**SC SAVE
THE DATE**

SCOOTER CENTER



Keine Ausgabe der **Vesbasta** mehr verpassen!

Viermal im Jahr:

- ✓ Aktuelle Infos aus den Clubs
- ✓ Neues aus dem VCVD
- ✓ Termine zu Treffen und Ausstellungen
- ✓ Reisetipps und -berichte
- ✓ Alles Rund um die Vespa Sportszene

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

Ich möchte die Vesbasta abonnieren.

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

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

Bank

IBAN

BIC

Kontoinhaber

Datum / Unterschrift

* Bitte zutreffendes ankreuzen.

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

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

Bitte schickt mir Vesbasta an folgende Adresse***:

Name

Straße

PLZ/Ort

Telefon

E-Mail

☐ * Ich bin bereits Mitglied im Vespa-Club:

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

ADAC:

Darf ich noch fahren, wenn ich nicht rechtzeitig umtausche?

Führerschein-Umtauschregeln

Rund 43 Millionen Führerscheine müssen bis zum 19.1.2033 in f Ischungssichere Exemplare umgetauscht werden. Motorrad- und Pkw-Führerscheine werden ohne Prüfung getauscht. Ab 2022 erfolgt der Umtausch nach Geburts- bzw. Ausstellungsjahr. Das Erwerbsdatum der Fahrerlaubnisklasse ist nicht entscheidend. Während Scheckkarten aktuellen Musters, die ab dem 19.1.2013 ausgestellt wurden, bereits ein Ablaufdatum beinhalten, ergeben sich die Umtauschtermine älterer Führerscheine unmittelbar aus dem Gesetz. Es gibt einen festen Stufen-/Fristenplan:

Graue, rosa oder DDR-Papier-Führerscheine (ausgestellt vor dem 1.1.1999):

Geburtsjahr des Fahrerlaubnisinhabers	Tag, bis zu dem umgetauscht sein muss
vor 1953	19.1.2033
1953 – 1958	19.1.2022
1959 – 1964	19.1.2023
1965 – 1970	19.1.2024
1971 oder später	19.1.2025

Scheckkarten-Führerscheine (ausgestellt ab 1.1.1999)*:

Ausstellungsjahr	Tag, bis zu dem umgetauscht sein muss
1999 – 2001	19.1.2026
2002 – 2004	19.1.2027
2005 – 2007	19.1.2028
2008	19.1.2029
2009	19.1.2030
2010	19.1.2031
2011	19.1.2032
2012 – 18.1.2013	19.1.2033

* Fahrerlaubnisinhabende, deren **Geburtsjahr vor 1953** liegt, müssen den Führerschein bis zum 19. Januar 2033 umtauschen, unabhängig vom Ausstellungsjahr des Führerscheins.

Der Umtausch ist verpflichtend. Das Ablaufdatum bezieht sich „nur“ auf das Führerschein-Dokument und nicht den Inhalt der Fahrberechtigung.

Pkw und Motor der dürfen weiter unbefristet gefahren werden. Das gilt auch, wenn die Umtauschfrist verstrichen ist.

Der Fahrer begeht dann eine Ordnungswidrigkeit (Verwarnungsgeld 10,00 €), jedoch keine Straftat („Fahren ohne Fahrerlaubnis“).

Was brauche ich für den Umtausch?

Personalausweis oder Reisepass, biometrisches Passfoto und den aktuellen Führerschein. Wenn der Papier-Führerschein nicht von der Behörde Ihres Wohnsitzes zum Umtauschzeitpunkt ausgestellt wurde, benötigen Sie eine sog. **Karteikartenabschrift** der Behörde, die den Führerschein ursprünglich ausgestellt hat. Diese lässt sich per Post, telefonisch oder häufig auch online beantragen.

Muss ich Gesundheitsuntersuchungen befürchten?

Beim Umtausch von Motorrad- und PKW-Führerscheinen gibt es keine obligatorischen Gesundheitsuntersuchungen. Der Antrag muss bei der Fahrerlaubnisbehörde gestellt werden. Wenn dabei körperliche Defizite (z.B. Benutzung Rollator/Krücken) ersichtlich sind, kann die Behörde im Einzelfall Bedenken wegen der Fahreignung haben und diese überprüfen. Der Führerscheininhaber muss dann seine Fahrtauglichkeit nachweisen. Bei nur bedingter Fahreignung kommen Auflagen/Beschränkungen in Betracht. Das ist unabhängig vom Umtausch.

Wie lese ich die Tabellen richtig?

1. Ich bin vor 1953 geboren?

Wenn ja, ist mein Stichtag immer der 19.1.2033.

2. Wenn nein, ist zu differenzieren:

- Ich habe einen **Papier-Führerschein** (grau, rosa, DDR): Der Stichtag richtet sich nach meinem Geburtsjahr. Tabelle 1: z.B. **Geburtsjahr** 1955 – Stichtag 19.1.2022
- Ich habe einen **alten Scheckkarten-Führerschein**. Der Stichtag richtet sich nach dem **Ausstellungsdatum** der Scheckkarte. Tabelle 2: z. B. **Ausstellungsdatum** 2000 – Stichtag 19.1.2026

Wie lange ist der umgetauschte Führerschein gültig?

15 Jahre

Welche Führerscheine sind betroffen?

Alle vor dem 19.1.2013 ausgestellten PKW- und Motorradführerscheine. Ein Umtausch von LKW- und Busführerscheinen erfolgt nicht nach dem Stufenplan. Dort müssen andere „echte“ Befristungen beachtet werden.

Wieviele kostet der Umtausch?

Der Umtausch kostet rund 25 Euro bei der Führerscheinstelle plus Kosten für das biometrische Passfoto.

Darf ich den alten Führerschein behalten?

Ja, er wird jedoch entwertet (gestanzt).

Quelle: ADAC e.V., Hansastraße 19, 80686 München

Mautboxen - vielleicht auch etwas für Euch für die Fahrt zu den EVD 2022 nach Portugal

Weil ich keine Lust mehr hatte in Italien im Stau vor den Mautstationen zu stehen und mir das nervige Rausfummeln von Kleingeld oder Kreditkarte zum Bezahlen der Mautgebühren lästig geworden ist, habe ich mich vor der Fahrt zum Telemarkt Mostra Scambio Novegro im November 2021 auf die Suche nach einer Mautbox gemacht (kurz erwähnt in der Vesbasta 4/2021).

Schnell war ich im Internet mit der ADAC Mautbox fündig geworden. Digitales Bezahlen der Mautgebühren auf den Autobahnen in Italien - und Frankreich, Spanien sowie Portugal! Optimal für die Fahrt zu den European Vespa Days 2022 in Portugal - vor allem als Verlader.

Bei der Service-Hotline für die ADAC Mautbox unter 089/45 35 35 70 habe ich vorab nachgefragt, wie denn die Mautgebühren in Frankreich für Fahrzeuge der Klasse 5 (Motorräder) berechnet werden. In Frankreich ist - wie ich von mehreren Fahrten mit der GTS zu unserem Partnerclub VC Toulon weiß - für zweirädrige Fahrzeuge in der Regel nur die hälftige Maut wie für Fahrzeuge der Klasse 1 (Pkws bis 3,5 Tonnen und maximale Höhe von 2 Metern) zu zahlen. Antwort der sehr netten, bayrisch sprechenden (aber auch für Norddeutsche zu verstehenden) Dame an der Hotline: "Das können Sie im Online-Portal angeben, dann wird das entsprechend berechnet". Dazu später mehr.

Kosten

Die ADAC Mautbox kostet 19,90 € Aktivierungsgebühr zuzüglich 3,90 € Stan-

dardversand. Angegeben wird beim Standardversand eine Lieferzeit von ein bis vier Werktagen. Die Jahresgebühr in Höhe von ebenfalls 19,90 € wird mit der ersten Monatsabrechnung und dann alle 365 Tage nach Versand fällig. Auf die Maut wird ein Aufschlag von 5 % erhoben, d. h. falls ihr bei Bar- oder Kartenzahlung an der Mautstation 10,00 € zahlt, kostet Euch die Maut mit der Mautbox 10,50 €. Dafür spart Ihr Euch den üblichen Stau vor den Mautstationen bei den Bezahlspuren, weil mal wieder jemand Probleme mit dem Kleingeld oder der Kreditkarte hat. Preisinfos findet ihr auch in der Tabelle am Ende des Berichts.

Bestellung

Also, dann mal eben die ADAC Mautbox online am 29. Oktober nachts um 01:30 Uhr bestellt, bei der Bestellung im Online-portal noch das Kennzeichen des Fahrzeugs angegeben, das Ganze per Kreditkarte bezahlt und am 30. Oktober lag die ADAC Mautbox bereits im Briefkasten. Nach der denkbar einfachen Montage - an der Box ist ein Klettband befestigt, das mitgelieferte Gegenstück wird an der Wind-

schuttscheibe neben dem Rückspiegel angebracht, die Mautbox wird aufgesteckt - war das Teil einsatzbereit.

Box im Einsatz

Am Morgen des 6. November, kurz nach 06:00 Uhr der Test, ob alles wirklich so funktioniert wie versprochen. Wenige Kilometer nach dem Grenzübertritt bei Chiasso/Como kommt man auf der A9 Richtung Mailand zur ersten Mautstation - Como Grandate. Also ganz links auf der gelb markierten Fahrspur eingereiht und mit 30 km/h gemächlich unter dem ebenfalls gelben Schild mit der Aufschrift "riservata clienti TELEPASS" durchgefahren. Ein Pieps beim Reinfahren und ein weiterer Pieps beim Rausfahren aus der Mautstation - die Durchfahrt wurde registriert. Man fühlt sich auch ohne Caffè schon fast wie ein Italiener. Auch bei allen anderen Mautstationen, die wir passiert haben, gab es keine Probleme.

Abrechnung

Auf der ersten Rechnung von maut1.de (dem Herausgeber der ADAC Mautbox) am 29. Oktober standen die einmaligen Kosten für die Mautbox zuzüglich der Versandkosten, am 3. Dezember wurden die Jahresgebühr und am 30. Dezember die Fahrten in Italien abgerechnet. Alles komplett transparent und nachvollziehbar.

Mehrere Fahrzeuge - eine Mautbox

Ihr könnt die ADAC Mautbox auch für mehrere Fahrzeuge nutzen - ähnlich wie ein Wechselkennzeichen. Dafür ändert Ihr im Online-Portal nur das Kennzeichen des Fahrzeugs, in dem Ihr die Mautbox nutzen möchtet. Und nun zu der Aussage von der netten Dame bei der Service-Hotline. Es ist nicht möglich im System zu hinterlegen, dass das Fahrzeug ein zweirädriges Gefährt ist. Ich habe deshalb bei der Service-Hotline von maut1.de (wie bereits erwähnt ist maut1.de der Herausgeber der ADAC Mautbox) nochmal nachgefragt: Für Fahrten mit der Vespa in Frankreich wird immer die Mautgebühr von Fahrzeugen der Klasse 1 berechnet.

Free Flow

Auf bisher einigen wenigen Strecken der norditalienischen Autobahnen wird mittlerweile ein neues System für die Erhebung von Mautgebühren eingesetzt: Free Flow. Dieses Verfahren soll die traditionellen Mautstellen langfristig ersetzen. Das Kennzeichen des Fahrzeugs wird bei der



Auffahrt und der Abfahrt registriert, die Mautgebühr wird automatisch berechnet. Ich habe bereits mit diesem System Erfahrungen sammeln können. Im November 2016 war ich - ohne es zu bemerken - auf einer solchen Strecke unterwegs. Im Oktober 2021 habe ich dann - nach immerhin knapp fünf Jahren - ein Schreiben von Nivi SpA mit der Forderung über 11,00 € ungerade erhalten, 2,30 € für die nicht entrichtete Mautgebühren zuzüglich den Kosten für die Halterfeststellung. Mit der Mautbox wäre die Fahrt automatisch ohne Zusatzkosten abgerechnet worden.

Zwischenfazit

Ich habe den Einsatz der Mautbox bisher noch nicht bereut. Die Kosten sind überschaubar, die Abrechnung durch maut1.de war korrekt. Und doch stört mich etwas - ich werde mal testen, ob ich auf den französischen Autobahnen mit der Vespa nicht doch einen günstigeren Tarif bei Nutzung der ADAC Mautbox bekomme. Der Mitbewerber BIP&GO verspricht mit seiner Mautbox, die ebenfalls in Frankreich, Italien, Spanien und Portugal genutzt werden kann, einen besseren Tarif für uns Zweiradfahrer - zumindest für Frankreich. Auch das werde ich testen. Den Bericht über die Mautbox von BIP&GO lest Ihr

Preise der Mautbox von ADAC/maut1.de

Kosten ADAC Mautbox	19,90 €
Standardversand	3,90 €
Expressversand	35,00 €
Jahresgebühr	19,90 €
Aufschlag Mautkosten	5 %
Bezahlung	Mastercard, Visa, PayPal, Sepa Lastschrift
Vertragslaufzeit	Jeweils ein Jahr, wird die Box nicht zurück gesendet, verlängert sich der Vertrag automatisch um ein weiteres Jahr
Kündigung	Durch Rücksendung der Mautbox
Kosten Deaktivierung	40,00 € (z. B. bei Diebstahl)

Bemerkungen

Die Nutzung der ADAC Mautbox ist für Pkws - auch mit Anhänger - und Wohnmobilen bis 3,5 Tonnen und einer maximalen Höhe von 3 Metern sowie Motorrädern in Italien, Frankreich, Spanien und Portugal uneingeschränkt möglich. Beachtet in jedem Fall die Regelungen für Eure Fahrzeugklasse bei der Wahl der Telepass-Spur. Für alle die mit einem Dickschiff unterwegs sind bietet der ADAC in Kooperation mit der DKV Mobility voraussichtlich ab 2022 die ADAC XXL Mautbox an.

rechtzeitig vor der Fahrt nach Portugal in der nächsten Vesbasta. Deshalb ist dies auch nur ein Zwischenfazit.

Links

- www.adac-mautbox.de
- www.maut1.de
- www.adac-xxl-mautbox.de

Anmerkung: Die Infos über die Preise sind den Internetseiten der Anbieter entnommen, Stand 01/2022.



Horst Höfling

Text und Fotos: Horst Höfling,
VC Mannheim / Beisitzer Touristik des VCVD



KÜBLER

alles für Rollerfreunde





Adventsgrillen der „Ruhrpott Vespisti - Chapter Süd & Friends“

Pünktlich zum vierten Advent am 19. Dezember 2021 fand das Adventsgrillen des „Chapter Süd & Friends“ statt. Hervorgegangen ist dieses Treffen aus den langjährigen freundschaftlichen Kontakten einzelner „Vespa Cowboys“ aus Solingen und einigen „Chapter Südern“. Die Idee war ein offenes Treffen auch für andere Vespafahrer in der Region zu gestalten.

Mit acht Vespas und einer Honda reisten bei erfrischenden Temperaturen um sieben Grad neun Ruhrpott Vespisti aus Wuppertal, Solingen, Hilden, Düsseldorf, Wülfrath, Oberhausen, Duisburg sowie ein Vespa Cowboy aus Solingen an den Grillplatz am Bootshafen des Unterbacher Sees. Der ursprüngliche Plan, mit der Fähre „Urdenbach - Zons“ überzusetzen und die Aussicht auf den Rhein von der Zonser Seite aus beim Grillen zu genießen, musste leider aufgegeben werden. Die Fähre hatte, (wohl nicht wegen des Wetters?), den Betrieb eingestellt. Schnell war jedoch ein Ersatzplatz, nämlich der zentral gelegene Unterbacher See, gefunden und nach kurzer Absprache von allen Anreisenden angefahren. Am Bootshafen war sogar noch Betrieb und wir bekamen von den Mitarbeitern mehrfach guten Appetit gewünscht. Vielen Dank dafür! Dank der Würstchenspende unseres Vespa Cowboys und dem zur Verfügung gestellten, Vespa-tauglichen Gasgrills konnte für diese Saison abgegrillt werden. Hier bei uns im Ruhrpott/Rheinland können wir aufgrund der meist vespatourentauglichen Witterung die Saison vom 1. Januar bis zum 31. Dezember ausdehnen ;-)

Jeder Teilnehmer brachte etwas zu essen und/oder zu trinken mit, sodass sich ein sehr erquickliches Mittagessen mit viel

Benzingerede ergab. Natürlich wurden die gemeinsamen Touren für das kommende Jahr geplant, die gefahrenen Touren des vergangenen Jahres reflektiert sowie über die zumeist wöchentlich stattfindenden Treffen der Ruhrpott Vespisti am Motorradtreff am Duisburger Kaiserberg gesprochen. Dort treffen sich sonntags regelmäßig Vespisti von uns ab ca. 10 Uhr am Parkplatz Zoo in Duisburg - Kaiserberg zum Quatschen und zu gemeinsamen Ausfahrten. In den letzten beiden Jahren konnten wir trotz der coronabedingten Einschränkungen Touren nach Wetzlar und nach Mainz starten. Dabei nahmen wir wunderbare kleine Landstraßen unter die 12 Zoll Räder und kamen jedes Mal mit einem fetten Grinsen im Gesicht nach Hause zurück. Davon gerne mehr...

Nach dem leckeren Grillen war erst mal Weihnachtspause angesagt und alle konnten sich auf die bevorstehenden Weihnachtsfeiertage konzentrieren. Aber

wie gesagt, die Saison bei uns ist ja relativ lang und der eine oder die andere wurden schon wieder zwischen den Jahren auf der Vespa gesichtet. Die oben erwähnte Honda war übrigens dabei, weil die Vespa defekt in der Garage stehen musste und wir für



alle kreativen Lösungen offen sind :-)

Wir wünschen Euch allen ein knitter - und gebührenfreies Jahr 2022 und freuen uns Euch auf dem einen oder anderen Treffen zu sehen.

Text & Fotos:



Dirk Marquardt,
Ruhrpott Vespisti - Chapter Süd



ADAC CLASSIC MEETS TRAUNSEE »

ADAC

NEU

16.–18. SEPTEMBER
2022

TRAUNSEE-ALMTAL
ÖSTERREICH

AB 150 €

WEITERE INFORMATIONEN:

[ADAC.DE/ACM](https://adac.de/acm)

[KLASSIK@ADAC.DE](mailto:klassik@adac.de)

FACEBOOK: /ADACKLASSIK





300 Kilometer Fahrspaß unter Freunden

„Giro Senza Confini II“

Am 17. und 18. Juni 2022 findet unser zweiter GIRO SENZA CONFINI statt. Dieses Jahr haben wir eine neue Location und die Route komplett überarbeitet.

Die zentralen Punkte bleiben aber die alten: Start in Krefeld, Frühstück beim Scooter-Center in Bergheim und Mittagessen kurz hinter der Grenze bei Selfkant, dem

westlichsten Punkt Deutschlands. Da die Route mit knapp 300 Kilometern deutlich kürzer als 2019 ist, werden wir das Galadinner am Samstagabend veranstalten.

Der Giro richtet sich an Fahrer mit Vesparollern, die mindestens 80 ccm Hubraum besitzen. Die Route ist so gewählt, dass sie ohne Probleme mit einem Oldie bewältigt werden kann. Die vorgegebene Durchschnittsgeschwindigkeit beträgt 35 km/h, es wird keine Autobahnpassagen geben. Die Startreihenfolge richtet sich nach dem Alter der Roller, Sonderwünsche können aber berücksichtigt werden.

Das Startgeld beträgt voraussichtlich 99,00 €. Darin enthalten sind:

- Teilnahme am Giro Senza Confini (18. Juni 2022)
- Roadbook und Zeitkarte
- Starterkit mit Banner und T-Shirt der Veranstaltung
- Softdrinks und Snack für unterwegs
- Kleines Frühstück vor dem Start, Frühstückspause am Scootercenter, Mittagessen unterwegs mit einem Getränk, Galadinner
- Besenwagen
- Unfallversicherung für alle Teilnehmer

Natürlich findet die Veranstaltung unter Beachtung der Corona-Regeln statt. Weitere Informationen und Anmeldung unter www.schaltkreuzritter.de

Text & Grafik:



Leif Sturm
VC Schaltkreuzritter

Programm GSC II

Freitag, 17.06.2022

ab 16 Uhr
Zusammenkunft der Fahrer und
Benzingespräche
Abholung der Starterpakete

18:30 Uhr
Fahrerbesprechung

Ab 19 Uhr
Optionale Grillparty (Fleisch, Salat, Brot
satt für 15 Euro pro Person)



Samstag, 18.06.2022

ab 6 Uhr
Abholung der Starterpakete,
Kaffee und Croissant am Start

6:30 Uhr
Fahrerbesprechung

7:00 Uhr
Start des GIRO SENZA CONFINI im
Minutentakt

ab 17:15
Zieleinfahrt in Krefeld

18:30 Uhr
Sekttempfang

19:00 Uhr
Galadinner mit anschließender
Siegerehrung

abgefahren... www.rollerladen.com

rollerladen Classic Line

Art.-Nr. 680504



35,- bzw 38,-
für Hoffmann

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

Art.-Nr. V80203



129,-

Gepäckkorb Bigframe
deutsche Handarbeit
(Exklusiv bei uns)

Art.-Nr. V23014



39,-

Handgriffe mit
Hoffmann -
Emblem
D.: 21mm

Art.-Nr. V40200



15,-

Kronenmutter
Antriebswelle
VNA-Sprint
Deutsche
Fertigung

rollerladen Neuheiten & Bestseller

Art.-Nr. 050670



95,-

Tank V50
1. Serie mit
kurzem Rahmen
bis 1965

Art.-Nr. 790220



29,-

Kronenmutter -
schlüssel
Antriebswelle
VNA-Sprint

Art.-Nr. V80201



99,-

Gepäckkorb
Smallframe
deutsche Handarbeit
(Exklusiv bei uns)

Art.-Nr. AP3400



14,90

Handgriff
Handstarter Ape
Lampe Unten

Der Vespa- & Teile - Spezialist seit 1994

der Tuning & Classic Parts
rollerladen

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

Elsaßtour vom 13. bis 16. September 2021

VC Mittelbaden - 700 km Tour durch das Elsaß

Das Einzugsgebiet des VC Mittelbaden liegt nahe der französischen Grenze entlang des Rheins. Schon viele Tagestouren führten uns ins ruhige, schöne französische Elsass. Es lag daher nahe, auch mal eine Mehrtagestour zu planen. Wir suchten uns die elsässische Weinstraße Route des Vins und die Vogesenkammstraße Route des Crêtes als eine in vier Tagen machbare Tour aus.

Schon im September 2020 wollten wir die Tour im benachbarten Elsass fahren, jedoch zwang uns die Corona-Pandemie dazu, die Tour abzusagen. Also planten wir die Tour ein Jahr später wieder ein.

Am 13. September 2021 war es dann soweit. Wir (Charly Nadarzy PX 200, Joe Lang PX 125, Patrick Marteau PX 125 und Reiner Karcher PX 200) trafen uns morgens um 08:00 Uhr in unseren Dorf Gaggenau-Hörden zur Abfahrt. Bei schönem Wetter fuhren wir über die nördlichen Ausläufer des Schwarzwalds durch Teile des Badischen Weingebiets zur Rheinfähre nach Greffern/Drusenheim. Dort setzten wir ins Elsass über. Wir suchten uns kleinere Sträßchen bis zum Einstieg in die Route des Vin bei Molsheim aus. (Wer mal da ist, kann sich in Molsheim das Bugatti-Museum anschauen). Ab Molsheim ist die Route des Vins sehr gut beschildert. Man fährt entlang der Vogesenausläufer mal durch weite Weinberge, mal durch kleine Fachwerkdörfer. Das Schöne an der Route ist, dass man durch die Städtchen und Dörfer geleitet wird. Eines schöner wie das andere. Und überall finden sich in den Patisseries leckere süße Teilchen oder feine Eclairs mit Vanillecreme. Alles gut für die Figur.

Die erste Nacht verbrachten wir in Eguisheim. Seit langer Zeit gab es zum Abendessen als Vorspeise mal wieder Wein-



bergschnecken. Und dazu natürlich einen Elsässer Edelzwicker.

Am zweiten Tag ging es die Route de Vin weiter bis nach Cernay, hier ist dann der Einstieg zur Route des Crêtes. Von nun an ging es bergauf bis auf ca. 1.350 Meter. Erstes Ziel war die Gedenkstätte am Hartmannswillerkopf. Hier wird einem der Irrsinn des 1. Weltkriegs sehr anschaulich vor Augen geführt. Das sollte man sich unbedingt anschauen und sich dann im Klaren sein, wie schön es heute ist, friedlich durch Europa reisen zu können.

Weiter ging es über den Grand Ballon bis zum Lac de Gérardmer, der etwas abseits der Route des Crêtes liegt, aber einen

Abstecher wert ist. Dort verbrachten wir unsere zweite Nacht. Wir waren frühzeitig da und hatten genügend Zeit, um das schöne Städtchen zu besichtigen. Das ein oder andere Craftbier gab es auch schon mal, bevor wir uns eine typische elsässische Sauerkrautplatte mit viel Kochwurst und Salzfleisch gönnten. Das fette Essen mussten wir dann mit einem leckeren Mirabell verdauen.

Am Morgen des dritten Tages hat es geschüttet wie aus Gießkannen. Wir zögerten das Frühstück etwas raus, zogen dann aber

unsere Regenklamotten an, da es nicht aufhören wollte zu regnen. Petrus war uns aber wohlgesonnen und pünktlich zur Abfahrt lies der Regen nach. Die Straßen waren zwar noch nass, aber zumindest wir blieben trocken. Zurück auf der Route des Crêtes ging es vorbei an einigen Skihängen, bis zum Ende der Strecke bei Saverne. Dort bezogen wir unsere dritte Übernachtungsstation direkt am Rhein-Marne-Kanal.

In der Nähe liegt das Schiffshebewerk Arzwiller, welches wir am Morgen des vierten Tages besichtigten. Für Technikfreaks eine sehr schöne Anlaufstation. Weiter führte uns die Tour über schmale Pässe, vorbei an vielen Aubergen an denen man





Die Vespen schnurrten problemlos pannen- und unfallfrei.

Informationen über die beiden Streckenabschnitte gibt es unzählig im Internet. Wir empfehlen, die Übernachtungen vorab zu buchen. Die schönste Reisezeit ist der September. Und als Aperitiv sollte man einmal ein Amère probieren, ein Bier mit Orangenlikör. Schmeckt aber nur mit französischem Bier. Nicht zu vergessen, die

Elsässer Küche und einen Wein aus dem hiesigen Anbaugebiet. Daher am Abend immer genügend Zeit für ein gutes Essen einplanen.

Text & Fotos:



Reiner Karcher
VC Mittelbaden



eigene Produkte wie leckeren Käse und Schinken kaufen kann. Weiter ging es durch das nördliche Elsass zurück in unsere badische Heimat.

Es waren vier sehr schöne Tage, an denen wir circa 700 Kilometer zurücklegten.

Wir sind seit einem Jahr für euch da!

Zweitaktöle zum einmaligen Jubiläumspreis!

In einer Two Stroke Loft-Mehrweg-Dosierflasche.

Abholpreise nur gültig bis 31.03.2022 mit dem Aktionscode „TSL-Jubi“.

Sorte	Inhalt	Preis
MOTUL 510 2T	250 ml €	5,00
MOTUL 510 2T	500 ml €	7,50
MOTUL 510 2T	1.000 ml €	10,00

Wir kümmern uns seit dem 16.02.2021 mit Freude um eure Schätze: Vespa von V98 bis PX.

Gern könnt ihr auch einfach mal auf ein Getränk vorbei kommen.

#mehralsnurwerkstatt
#twostroke loft



TWO STROKE LOFT UG (haftungsbeschränkt)

Elsastraße 39a • 22083 Hamburg • Telefon: +49 40 300 36 960 • www.two-stroke-loft.com • E-Mail: info@two-stroke-loft.com



www.facebook.com/TwoStrokeLoft



www.instagram.com/two_stroke_loft.vespa



Eine Reise in den Iran

Als begeisterter Vespafahrer recherchierte ich in Vorbereitung meiner Iranreise online zum Thema „Vespas im Iran“ und stieß recht schnell auf die Facebook-Seite des VCs. Meine Anfrage wurde umgehend durch Masoud, dem Präsidenten des Clubs mit Sitz in Teheran, erwidert und schnell

entwickelte sich ein reger Austausch. Eine persönliche Begegnung in Teheran wurde vereinbart. Im Oktober 2021 wurde die pandemiebedingte Einreisebeschränkung im Iran aufgehoben – nun stand einer Reise nichts mehr im Weg.

Nach viereinhalb Stunden Direktflug landet man in einer anderen Welt: Das „Land aus 1001 Nacht“ verzaubert durch unbeschreiblich schöne Landschaften, reichhaltige Kultur und überaus gastfreundliche Menschen, die sofort das Gespräch und den Austausch suchten. Das Land ist riesig und unsere Reisezeit war beschränkt. So setzte ich auf herkömmliche Verkehrsmittel wie Überlandbusse und Nachtzüge, um Isfahan, Shiraz, Persepolis und Yazd zu erkunden. Ein Highlight jagte das andere.

Mein Höhepunkt der Reise war allerdings eindeutig die persönliche Begegnung mit Masoud in einem landestypischen Restaurant in Teheran. Auf den Tisch kam ein köstlicher Lammeintopf – eine Spezialität, die vor unseren Augen angerichtet wurde. Mit Händen und Füßen und Online-Übersetzungs-Programm wurde dieser Restaurantbesuch eine kurzweilige Reise durch die Geschichte der Vespa im Iran. Masoud ist seit 15 Jahren vom „Vespa-Fieber“ infiziert. Trotz der Sanktionen sammelt er jegliche Exponate, die sich im Land befinden und richtet Blechroller der 60er und 70er Jahre aus Garagenfunden wieder her. Die Ergebnisse kann man sich auf der Facebook-Seite des Clubs mit 270

Mitgliedern und ihrem Teheran Vespa Day parallel zu den Vespa World Days in Ungarn 2019 ansehen.

Eine Einladung zur Werkstattbesichtigung und zur Ausfahrt durch die 16 Millionen Stadt mit ihrem für europäische Verhältnisse extrem chaotischen Verkehr musste ich aus Zeitgründen leider ablehnen. Aber ich komme wieder und dann steht neben der Werkstattbesichtigung auch folgende Ausfahrt auf dem Programm: Durch das Elburs-Gebirge bis ans Kaspische Meer soll es gehen – am liebsten mit Masoud und seinen Blechrollern. Den Helm bringe ich dafür aus Deutschland mit, da die Einheimischen meist oben ohne (!) fahren. Generell gilt im Stadtverkehr von Teheran: mitschwimmen und auf keinen Fall stoppen, sonst entstehen sehr gefährliche Situationen. Nix für gesetzestreue Seelen.

Die Freundschaft mit dem VC Iran wird auf jeden Fall von den VFn Mittelbaden weiterhin gepflegt und vielleicht ergibt sich ja ein Gegenbesuch von Masoud zu den Vespa World Days 2023 in



Interlaken (CH) – Inshallah!

Text & Fotos:



Stephan Langreder
VC Mittelbaden





UNTERNEHMENSINFORMATION

HEIDENAU 
REIFEN - MADE IN GERMANY 

AUS LEIDENSCHAFT: WIR WAPPEN UNS FÜR ALLES, WAS DA KOMMT

Passender und besser kann man wohl kaum zusammenfassen, welche Zeit hinter uns liegt. Und in gleichem Maße ist es ebenfalls die Beschreibung für das, was noch kommen mag. Genauso für HEIDENAU - als etablierte und renommierte Marke sowie als verlässlicher Arbeitgeber.

Die weltwirtschaftlichen Herausforderungen und die Auswirkung auf uns als real produzierendes Unternehmen sind immens. Verzögerte Lieferketten, eine Knappheit von Materialien sowie die Abwesenheit von Mitarbeitern machen eine zuverlässige Produktionsplanung schier unmöglich.

Um die bestehenden Aufträge mit den vorhandenen Kapazitäten zu realisieren, ist eine klare Fokussierung auf bestimmte Produktsegmente unumgänglich. Wir wissen: dies ist ein harter Schritt, sowohl für uns aber auch für Sie als langjähriger Kunde.

Diese Situation birgt aber auch enorme Chancen, wenn man mutig voranschreitet. Das werden wir tun, mit einem Ziel - unsere Produktion am Standort Deutschland zu sichern!

Für unsere Kunden, unsere Mitarbeiter und wir danken all denjenigen, die uns die Treue halten.

 Heidenau Reifen  Heidenauer_Reifen

Scooter des indischen Herstellers Bajaj Auto

Bajaj Chetak – Die Alternative zur Vespa?!

Für nicht wenige Vespisti endet die große Zeit der „echten“ Vespa-roller mit dem Aufkommen der PX und dem Produktionsende von Rally und GTR. Da die Preise für ältere Vespen aber seit Jahren steigen und teilweise unerschwinglich geworden sind, bietet es sich an, die häufig als „Vespa-Kopie“ angepriesene Bajaj Chetak anzusehen. In diesem Artikel soll untersucht werden, ob die Bajaj nur ein minderwertiger Nachbau des Originals oder eine echte Alternative zum kleineren Preis ist.

Die Firma Bajaj mit Sitz im indischen Pune ist inzwischen zu einem bedeutenden Zweiradproduzenten geworden, gehörte zwischenzeitlich zu den größten Motorradproduzenten der Welt. Zwischen 1960 und 1971 stellte Bajaj „richtige“ Vespa-roller in Lizenz von Piaggio her. Um 1972 begann Bajaj mit der Produktion der Chetak. 1974 endete die Kooperation zwischen Piaggio und Bajaj im Streit, die Chetak wurde bis Ende der 90er Jahre weitergebaut, am Ende mit einer stark veränderten Karosserie und Viertaktmotor. 2009 entschied Bajaj die Produktion von Motorrollern zu Gunsten

der Motorradproduktion einzustellen.

Die ersten Bajajs in Deutschland wurden Anfang der 80er Jahre von Fritz Röth aus Hammelbach im Odenwald importiert. Diese Roller sehen der Sprint zum Verwechseln ähnlich, haben aber, vermutlich für den amerikanischen Markt, eine Vierfachblinkanlage verbaut, die etwas klobig wirkt und häufig schnell zugunsten Lenkerendenblinkern entfernt wurde. Die Bordspannung dieser Roller beträgt noch 6 V. Mit 2.399,00 DM war die Bajaj über 500,00 DM billiger als eine PX 150 (2.950,00 DM). Da Röth aber nach einem Rechtsstreit mit Piaggio das Handtuch warf, kamen nur wenige Bajajs dieser frühen Baujahre nach Deutschland.

In den 1990er Jahren wurde die Berliner Firma MZ-B offizieller Importeur der Bajaj und viele Roller wurden über die Baumarktkette Praktiker vertrieben. Die Chetak mit 125 ccm Motor kostete 2.995,00 DM. Von diesen Rollern finden sich regelmäßig Exemplare bei einschlägigen Kleinanzeigenportalen. In Deutschland finden sich vor allem zwei Modelle: Die „Classic“ besitzt die schöne Blechnase und hat Einzelsitze sowie eine Vierfachblinkanlage wie die Modelle aus den 1980ern, das Modell „Standard“ hat eine Hupennase aus Kunststoff, bei der die Blinker integriert sind. Außerdem sind bei diesem Roller die hinteren Blinker ähnlich der PX in die Seitenhauben integriert.

Alle Chetaks der 90er Jahre besitzen eine elektrische Anlage mit 12 V Bordspannung und elektronischer Zündung. Die Karosserie



sieht der Sprint ähnlich, hat aber einige Unterschiede aufzuweisen. Das Beinschild ist etwas breiter, der Kotflügel hat zusätzliche Sicken an der Seite. Die Seitenbacken haben keine Lüftungsschlitze. Der Lenker ähnelt der Rally oder der Sprint Veloce, die Schalter sind aber ganz anders. Auch gibt es Kontrolleuchten, die in einem Plastikgehäuse untergebracht sind. Im riesigen Handschuhfach lassen sich leicht zwei Sechserpackungen Bier unterbringen. Großes Manko sind die Trittleisten, die zugunsten sehr klobig wirkender Fußmatten entfallen sind.

Die subjektive Einschätzung des Autors hinsichtlich der Qualität fällt gemischt aus. Das Motorgehäuse sieht sauber gegossen aus, der Vergaser stammt wie bei der PX von SPACO. Züge sollten gegen Teflonzüge getauscht werden. Das Blech wirkt dicker als bei der Sprint, der Lack des hier beschriebenen Rollers hat an wenigen Stellen eine leichte Orangenhaut, ist aber mit der Lackierung einer Vespa vergleichbar. Altersbedingt finden sich Lackschäden an den Kanten des Tanks. Die verbauten Chromteile zeigen Rost, die Chromschicht wirkt dünn, wie man es von den asiatischen Chromfelgen her kennt. Problematisch, wie auch bei den LML-Motorrollern, ist die Qualität von den Gummiteilen. Kickstartergummi, Backengummis, An-



saugschlauch – viele Gummis wirken porös oder lösen sich in ihre Bestandteile auf. Ersatz, allerdings nicht immer in besserer Qualität, ist kein Problem. Die originalen Reifen waren ebenfalls problematisch, sollten aber wegen des Alters der Fahrzeuge inzwischen alle getauscht sein. Der BGM Classic Reifen harmoniert mit Fahrwerk und Optik hervorragend.

Das Starten erfolgt wie bei der klassischen Vespa mit dem Kickstarter. Der Motor beschleunigt den Roller auf eine Spitzengeschwindigkeit von etwa 85 km/h. Um dem Roller etwas mehr Leistung zu verschaffen, bietet sich der Wechsel auf einen PX-Auspuff an. Manche Chetaks haben leider eine Auspuffbefestigung wie die letzten Cosamodelle oder die T5. Hier muss entweder mit einem Adapter oder einem PX-Zylinder gearbeitet werden, will man einen PX-Auspuff montieren.

Das Fahrwerk ist überraschend straff, vermutlich um den indischen Straßenverhältnissen Rechnung zu tragen. Problematisch sind die Bremsstrommeln: Viele Fahrer haben Probleme mit unrundern Trommeln und einer damit verbundenen stotternden Bremsen. Ersatz findet sich aber

ohne Probleme bei den einschlägigen Onlineshops. Vorsicht ist bei Ersatzteilen von Internethändlern mit Sitz in Indien geboten: Neben den originalen Bajaj-Teilen gibt es auch nachgemachte Teile, die zwar optisch gleich aussehen, deren Lebensdauer aber stark eingeschränkt ist. Die Qualität von Bajaj-Originalteilen ist in Ordnung.

Beim Kauf eines Rollers sollte der Interessent unbedingt auf gültige und vollständige Papiere achten. Die Roller, die über MZ-B nach Deutschland kamen, wurden alle per Einzelabnahme in den Verkehr gebracht. Die meisten Chetaks in Deutschland haben eine eigene, zusätzliche Fahrgestellnummer neben der FIN hinter dem Motor, wie bei der PX. Diese Roller sollten auch ein Typenschild am Tunnel bei der Backenbefestigung der Motorbacke haben. Bei Importfahrzeugen direkt aus Indien oder auch den europäischen Nachbarländern kann es Probleme bei der Beschaffung der Daten, besonders der Abgasdaten geben.

Zusammenfassen lässt sich folgendes: Eine Bajaj Chetak ist keine echte Vespa. Minderwertig ist sie aber auch nicht. Für jemanden, der einen klas-

sisch aussehenden Motorroller mit Handschaltung sucht, kann die Bajaj eine echte Alternative sein. Im Vergleich zu einer klassischen Vespa sind die Bajaj-Roller preiswert, Spitzenexemplare dürften kaum mehr als 2.500,00 € kosten – ein Preis für den man kaum eine Sprint als Restaurierungsobjekt finden dürfte. Model-

le ohne Blechnase sind deutlich günstiger. Dafür bekommt man dann einen Roller, der mit wenig Einsatz alltagstauglich und zuverlässig ist und echtes Vespa-Feeling bietet – ohne eine echte Vespa zu sein

Text & Fotos:



Leif Sturm
VC Schaltkreuzritter



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

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



Mehr als 25 Jahre...

...ist es her, dass Piaggio die Vespa ET Baureihe als 2- und 4-Takter der Öffentlichkeit vorstellte. Die grundsätzliche Abkehr von manuellen Schaltvorgängen und dem typischen Rängdängdäng der größeren Hubräume polarisierte und spaltete die Vespagemeinde. Wurden die zarten Versuche der Automatisierung bei der PK noch still als Nischendasein hingenommen, führte die ET4 zu vielen Grundsatzdiskussionen zwischen Puristen und Progressiven.

Ich persönlich zählte mich in der Dekade natürlich auch zu denen, die die Tugenden der bewährten Technik mit unerschütterlicher Selbstverständlichkeit huldigten.

Unabhängig davon hat sich der von Piaggio eingeschlagene Weg in den vergangenen Jahrzehnten durchaus bewährt. 4-Takt-Automaten haben sich etabliert und die nächste Antriebsvariante wird auch schon munter produziert.

Zurück zur ET4: Die 125er wird angetrieben von einem Öl-/Luftgekühltem Einzylinder mit Naßsumpfschmierung und 10,7 PS (7,9 kW). Die stufenlose

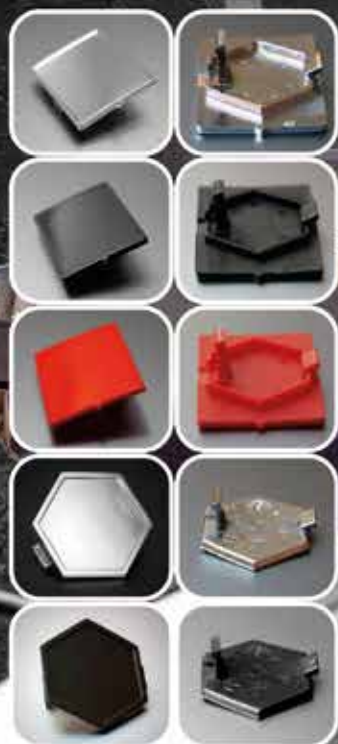
Riemenautomatik sorgt für durchgehenden Vortrieb ohne die bei Schaltgetrieben zwangsläufig vorhandene Schubunterbrechung während des Schaltvorgangs. Die Karosserie ist vespatypisch selbsttragend aus Stahl, wobei ein paar Kunststoffteile das Gesamtbild vervollständigen. Kotflügel, Gepäckfach, Trittbrett, Lenkerverkleidung und weitere Kleinteile stammen nicht aus der Blechpresse sondern aus der Spritzgussform.

Durch das überarbeitete Fahrwerk lassen sich schneller gefahrene wellige Kurven entspannter durchrollen und die längst überfällige Scheibenbremse am Vorderrad funktioniert auch mit zeitgerechter Intensität. Das Cockpit im Retrodesign mit integriertem Vespaschriftzug zeigt alle notwendigen Informationen klar und unmissverständlich.

Vespa Kalender 2002 Peter Beard.



EMBLEME & HALTERUNGEN



15%

**RABATT-CODE
FÜR MITGLIEDER:
vesbasta2022**



**Auch
individuelle
Umsetzungen!
Perfekt für Clubs!**



www.V-Emblem.com



Im Vergleich zum Verkaufsschlager PX (in diesem Fall auch als 125er) kann die ET4 auf dem Papier fast alles besser. Mit mehr Motorleistung und weniger Gewicht ist die Beschleunigung bis 80 km/h erheblich besser und zudem schafft der Automat sogar eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Da fehlen der PX doch glatt erstaunliche 15 km/h. Die Reichweitenchallenge entscheidet die ET4 wegen des größeren Tanks und des geringeren Verbrauchs auch eindeutig für sich. Bezüglich Wendigkeit und Zuladung hat die leicht rechtslastige PX kleine Vorteile gegenüber der ET. Auch im Falle einer Reifenpanne kann der PX-Pilot nach wenigen Handgriffen fröhlich seine Fahrt fortsetzen. Mit der ET kann man gemütlich auf den Pannendienst warten oder schon mal in Richtung Reifenhändler schieben. Klarer Vorteil für die PX mit gleichen Reifen vorne und hinten und der Möglichkeit ein Ersatzrad mitzuführen.

Optisch ist die ET-Reihe runder gestaltet als die PX. Während die PX im Bereich Lenkkopf, Kaskade und Seitenbacken klare Kante zeigt, wirkt die ET fast überall glattgelutscht. Ob es gefällt oder nicht muss jeder mit sich selbst ausmachen.

Letztlich wurde die PX noch über zehn Jahre länger gebaut als die ET. Abgelöst von der GT-Baureihe war es ihr nicht vergönnt den Kultstatus der PX zu erreichen, bevor diese den immer strenger werdenden Abgasnormen geopfert werden musste. In den letzten Jahren hat sich aber auch rund um die ET eine Fangemeinde entwickelt, die ihre mittlerweile alte Vespa hegen und pflegen. Ich finde das ist gut so.

Am Ende ist es doch auch eigentlich wurscht ob klassische oder moderne Vespa, jeder soll es so halten wie er mag. Öffnet man die Garagentore eingefleischter PX-Reiter so leuchtet in vielen Fällen auch gerne mal ein Automatscheinwerfer zwischen seinen Schaltkollegen.

Der Spagat zwischen Historie und Moderne ist offenbar möglich und wird immer öfter praktiziert. Ich bin übrigens auch seit Jahren mit dieser akrobatischen Übung beschäftigt und genieße jede Fahrt mit Schaltung oder Automatik.

Text:



Till Kleinschmidt

Fotos: Sigrid Bödicker, VC Düsseldorf e. V.; Vespa Kalender 1999, Agentur BBDO.

50
1968/2018
Vespa
Primavera

LIVE
MORE
Vespa

1986-2016
30 Jahre

**MOTORRADWELT
HANNOVER** **ITALMOTO**

Ausnahmslos deutsche
offizielle Modelle mit voller
Herstellergarantie

Größter Roller Stützpunkt-
händler im Norden

Alle Roller auch zum
Probefahren

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

Besuchen Sie uns unter:
www.motorradwelt-hannover.de

aprilia

 **PIAGGIO**

Vespa

Elektroumbauten für alte Schaltvespen

Viehausen – ein kleiner Ort nahe Regensburg. Wenn man Wikipedia bemüht, erfährt man, dass es ein Schloss Oberviehausen gibt. Auch Teile einer Burg stehen noch in Niederviehausen. Bestens bekannt ist Viehausen tatsächlich den Besuchern des Sommerfests des VC Regensburg, wenn der Korso am Gerätehaus der örtlichen Freiwilligen Feuerwehr seine Wassereispause einlegt. Mehr Sehenswürdigkeiten hat der Ortsteil der Gemeinde Sinzing wenige Kilometer westlich von Regensburg nicht zu bieten. Noch... denn Florian Menzl und Lorenz Fischer haben sich dort mit Ihrer Firma MEM Motors niedergelassen und entwickeln Elektroumbauten für alte Schaltvespen. Erste Bekanntschaft durften wir vom VC Regensburg bereits im vergangenen Jahr auf der einen oder anderen Ausfahrt und beim Austesten auf unserem Teilemarkt im November machen.

Eine kleine Mensentraube bildet sich am Treffpunkt einer Ausfahrt um eine apfelgrüne 50er. Die Szene in und um Regensburg ist sehr groß und vielfältig, sodass ich eigentlich sehr überrascht war. Ist es doch nichts ungewöhnliches, dass jemand mit einer frisch restaurierten Vespa auftaucht. Doch bei genauerem Hinsehen war mir sehr schnell klar, was das Besondere war, dass das Interesse der Mitfahrer geweckt hatte. Die alte Fuffi hatte ein E-Nummernschild. Florian Menzl ist im Club ja kein Unbekannter und schraubt seit vielen Jahren an alten Rollern, aber diesmal hat er uns wirklich alle überrascht. Es ist nicht nur eine Bastelei aus Jux und Dollerei. Nein, dahinter steckt unglaublich viel professionelle Entwicklungsarbeit. So professionell, dass sich daraus mit der MEM Motors GmbH ein Geschäftsmodell entwickelt hat.

Grund genug für mich, der ganzen Sache mal auf den Grund zu gehen. Ich durfte Florian und Lorenz Löcher in den Bauch fragen und daraus entstand ein hochinteressantes Interview... Aber lest selbst:

Joachim vom VC Regensburg (VCR): Wer seid Ihr eigentlich und wo kommt Ihr her? Stellt Euch doch selbst kurz einmal vor.

Florian: Wir kommen beide aus Regensburg. Ich bin gelernter Kfz-Mechaniker mit Zusatzausbildung für Elektrofahrzeuge. In diesem Bereich habe ich gute 15 Jahre gearbeitet. Vor etwa fünf Jahren habe ich dann angefangen, in Vollzeit Vespas zu reparieren und zu restaurieren. Ein Elektroumbau einer Vespa hat mich schon lange gereizt. 2019 habe ich mit der Entwicklung

des ersten Elektro-Prototyps begonnen. Die umfangreiche Kommunikation mit Zulieferern und der Umfang an digitalen Arbeiten neben der Werkstatt war mir bald zu viel und ich habe Lorenz dafür ins Boot geholt.

Lorenz: Ich habe Chemie studiert und hatte beruflich viel mit Materialwissenschaft und auch mit Einkauf/Verkauf zu tun. Mit Florian bin ich seit gut 20 Jahren befreundet. 2020 hat er mich das erste Mal gefragt, ob ich ihm beim Entwurf des Akkus helfen kann. Ich war sofort überzeugt von dem Projekt Elektro-Vespa und habe gleich begonnen, mich intensiv mit der Akkutechnologie zu beschäftigen.

VCR: MEM Motors ist ja nicht Euer erster Kontakt mit Vespas. Wie fing denn alles an?

Lorenz: Ich bin tatsächlich erst 2020 von Florian in den „Vespa-Strudel“ gezogen worden. Aber seitdem ziemlich intensiv.

Was die Modelle und Originalmotoren betrifft, lerne ich von Florian jeden Tag etwas Neues dazu. Er ist in diesem Bereich ein wahres Lexikon.

Florian: Ich hatte meine erste Vespa schon, als ich 15 war; da hatte ich noch nicht einmal einen Führerschein. Seitdem hat mich das Thema aber nicht mehr losgelassen. Bereits vor meiner hauptberuflichen Arbeit als Vespa-Mechaniker, habe ich nebenbei alte Vespa-Roller repariert, restauriert und umgebaut. Über die Jahre habe ich natürlich einen kleinen Fuhrpark angesammelt – von originalen Lampe- und Reso-Auspuffen bis Smallframe mit FALC-Zylinder und Reso-Auspuff.

VCR: Vespas oder allgemein Fahrzeuge elektrifizieren. Da seid Ihr ja nicht die ersten mit dieser Idee. Wie kamt Ihr darauf und was unterscheidet Eure Entwicklung von den anderen? Gerne dürft Ihr auch etwas technischer werden.

Florian: Das Thema Elektromobilität allgemein hat in den letzten Jahren sehr an Bedeutung gewonnen. Eine Vespa zu elektrifizieren, lag da für mich einfach nahe – vor allem, da ich mich beruflich schon einige Jahre mit Elektrofahrzeugen befasst hatte. Es gab 2019 bereits zwei bis drei Umbaukonzepte auf dem Markt. Diese haben mich allerdings technisch nicht überzeugt. Die Leistung war zu schwach, die Reichweite zu gering oder die Eingriffe in die Originalsubstanz des Rollers zu groß. So wollte ich keinen meiner eigenen Roller umbauen. Daher habe ich angefangen, selbst einen Umbausatz zu entwickeln: Die Elektromotoren, die dafür in Frage kamen, sind alle ähnlich, zumindest was Qualität und Leistung betrifft. Das Konzept eines Nabenmotors hat sich für Elektroroller zweifelsohne durchgesetzt. Man spart Platz im Rahmen und es sind keine zusätzlichen mechanischen Komponenten nötig, um die Kraft auf das Hinterrad zu bringen. Der Hersteller QS hat sich bei Nabenmotoren in diesem Sektor als Marktführer etabliert. Die Motoren werden in fast allen derzeit verfügbaren Elektroumbausätzen für alte Vespas verwendet. Was unser Produkt jedoch von den bisherigen Umbausätzen abhebt, sind andere Komponenten – angefangen bei unseren leistungsstarken Akkus.

Lorenz: Wir haben ein spezielles Akkugehäuse entworfen, welches in den originalen Rahmen passt. Nur das Halteblech des Chochebels im Inneren muss entfernt werden. Sollte man tatsächlich irgendwann mal wieder auf Zweitaktmotor zurückrüsten wollen, gibt es das Blech neu als günstiges Ersatzteil im Handel. Unser Akku besteht dabei im Inneren aus einzelnen zy-





lindrischen Zellen, die zu Paketen zusammengefasst werden. Die Zahl der Zellen in einem Paket ist durch die benötigte Spannung vorgegeben. Je mehr dieser Pakete man unterbringt, desto mehr Kapazität – und damit mehr Reichweite – erzielt man.

Florian: Zu ergänzen ist, dass wir nicht nur eine 50er-Version entwickeln wollten, sondern unbedingt auch eine 125er – also zulassungsrechtlich für die Fahrzeugklasse L3e. In diesem Segment sind wir die einzigen Anbieter. Auch wenn die 50er-Version bereits ordentlich Beschleunigung hat, ist hier gesetzlich bei 50 km/h Schluss. Da wollten wir einfach noch etwas Schnelleres. Das erforderte jedoch einen leistungstärkeren Akku. Die Akkus der 50er-Modelle unterscheiden sich folglich von denen der 125er-Modelle. Die Akkus in der 125er-Vespa enthalten daher entsprechende Zellen, die problemlos höhere Stromstärken bereitstellen können.

Lorenz: Zudem läuft unser System mit 72 Volt. Die höhere Spannung ermöglicht eine gleiche Leistung bei geringerer Stromstärke. Mit anderen Worten: Die Motoren erreichen deutlich bessere Leistungswerte als mit niedrigeren Spannungen. Unterm Strich bietet unser Umbausatz also ein höheres Drehmoment, mehr Leistung und eine größere Reichweite als die Konkurrenz.

Florian: Richtig. Aber auch die übrigen Details darf man bei so einem Konzept nicht aus dem Blick verlieren. Sie waren uns bei der Entwicklung deshalb ebenso wichtig – wie auch dem TÜV. Allem voran ging es um den Vespa-Rahmen, der so wenig wie möglich bearbeitet werden und vollständig rückrüstbar bleiben sollte. Diesbezüglich haben wir den Umbausatz aktuell nochmals optimiert und es ist jetzt nur noch ein einziges 8,5 mm großes Bohrloch an einer von außen nicht sichtbaren Stelle und die Entfernung des Chokeblechs nötig. Zudem verwenden wir ein Minimum an Plastikteilen und verbauen ein kontaktloses Zündschloss, das unsichtbar an der Lenkerunterseite angebracht ist. Sicherheitseinrichtungen, wie ein Ständerschalter und ein Schutzschalter, sind natürlich ebenfalls vorhanden. Die originale Vespa-Optik wird möglichst wenig gestört. So bleibt bei uns auch der Gasgriff original.

VCR: Nun kann ich mir natürlich auch einen E-Roller fertig kaufen. Mit der Elettrica ja sogar eine echte Vespa. Wie überzeugt Ihr mich von MEM-Motors?

Florian: Wer den Kauf eines Baumarkt-Elektrorollers in Erwägung zieht, ist bei uns sicher falsch. Die Elettrica spricht ebenfalls eine andere Zielgruppe an, da sie schlicht ein moderner Vespa-Roller mit vielen Plastikteilen ist – sicher nicht schlecht, aber eben nicht mit einer alten Blech-Vespa zu vergleichen. Wir richten uns an Liebhaber, die mit viel Elektroleistung unter altem Blech unterwegs sein möchten.

VCR: Es reicht ja nicht, einfach, irgendeinen Motor umzubauen und dann loszufahren. Das wissen ja auch alle unsere Schrauber und Tuner. Gab es Hürden, den Umbau entsprechend legal auf die Straße zu bringen? Wie ist das denn alles abgelaufen?

Florian: Die gesamte Entwicklung ist von Anfang an vom TÜV begleitet worden. Wir haben alle nötigen Sicherheits-

einrichtungen: einen Ständerschalter, eine Wegfahrsperre in Form eines kontaktlosen Zündschlosses, eine Akkuanzeige im Sichtfeld des Fahrers, etc. Alle Kabel sind sicher verlegt sowie geschützt. Die Stecker sind verdrehsicher und wenn nötig gedichtet. Nach dem Umbau muss eine Einzelabnahme des Rollers beim TÜV durchgeführt werden. Ein TÜV-Gutachten mit entsprechender Stellungnahme attestiert unserem Umbausatz die Straßentauglichkeit. Bei der Abnahme dient dies jedem Prüfer als sichere Orientierung. Die Entscheidung liegt letztlich beim einzelnen Prüfer. Eine Ablehnung ist jedoch mit der Stellungnahme sehr unwahrscheinlich.



VCR: In der Vespaszene gibt es reichlich Zuspruch für Euer Projekt, aber auch viele – nennen wir sie Dogmatiker – die sich mit ihrer Kritik nicht zurückhalten. Was haltet Ihr denen entgegen?

Lorenz: Wir haben natürlich Verständnis für die „2-Takt-Puristen“. Es muss kein „entweder ... oder“ sein. Beides hat



seine Berechtigung: Zweitaktlärm und Öl sind schön, aber leise elektronische Beschleunigung, die das Vorderrad abheben lässt, eben auch. Wichtig ist letztendlich, dass nichts von der originalen Substanz verloren geht. Wir verkaufen die Elektroumbausätze nicht vor dem Hintergrund fadenscheiniger grüner Argumente. Der Elektroantrieb bietet einfach hohen Fahrspaß und hat darum seine Daseinsberechtigung.

VCR: *Ihr habt ja Euren Roller schon bei Ausfahrten dabeigehabt. Für mich selbst erst einmal sehr lustig, einen Blechroller mit E-Kennzeichen zu sehen. Dann wart Ihr im November 2021 auf unserem Teilemarkt mit der „50er“ und der „125er“ vertreten, wo man die Roller einmal richtig im Detail ansehen konnte. Die Resonanz war ja sehr positiv und Ihr habt jedem Interessenten sofort Probefahrten angeboten. Was war denn hier das direkte Feedback an Euch? Wie hat sich die Situation bisher entwickelt? Kamen weitere Nachfragen?*

Florian: Das Interesse ist aktuell sehr groß und die Rückmeldungen sind durchwegs positiv. Jeder, der bisher Probe gefahren ist, kam mit einem Grinsen zurück. Im Februar beginnen wir mit dem regulären Verkauf in unserem Onlineshop und es stehen die ersten Vorführfahrzeuge bei den ersten Händlern. Wir erhalten täglich Anfragen und konnten dieses Jahr schon ein paar Elektro-Vespas verkaufen. Mit dem nahenden Saisonstart könnte die Nachfrage nochmals steigen.

VCR: *Ich selbst bin ja nicht gerade zierlich und muss feststellen, dass ich auf der Special meiner Frau aussehe wie Donkey Kong in den Supermario-Spielen. Mir sind meine Largeframes einfach lieber. Ist dahingehend*

schon etwas geplant und wenn ja, habt Ihr da schon Eckdaten, die Ihr verraten könnt?

Florian: 😊 Ja, der Umbausatz für die Largeframe ist gerade in Arbeit. Wir schätzen, dass er in einem halben Jahr marktreif ist. Wir werden den gleichen Motor mit 4 kW Nennleistung verwenden wie in der 125er-Version. Dieser hat mehr als ausreichend Leistung bei 72 V, was Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit angeht. Das Entscheidende ist wie üblich der Akku. Er ist mit Abstand das teuerste Teil im Umbausatz. In einer Largeframe ist dafür natürlich mehr Platz, zum Beispiel für zwei separate Akkus in den beiden Seitenbacken. Mit einem zusätzlichen Steuergerät kann man diese auch gut regeln und entsprechend hohe Reichweiten erzielen. Wir wägen hier gerade noch den Aufwand und die Kosten ab, um eine technisch möglichst gute und für den Kunden auch finanziell ansprechende Lösung anzubieten.

VCR: *Wenn nun jemand den Artikel liest und sich selbst überzeugen möchte, was könnt Ihr ihm anbieten? Wie und wo kann er sich denn informieren?*

Lorenz: Auf unserer Homepage und auf den sozialen Medien natürlich, aber darüber hinaus kann jede/jeder Interessierte auch gerne einen Termin zum Probefahren bei uns vereinbaren. Sämtliche Fragen richtet man am besten per E-Mail oder Telefon direkt an uns. Auch die Zahl an Händlern wollen wir 2022 erhöhen, damit es leichter wird, eine Probefahrt in seiner Nähe zu machen.

VCR: *Am letzten Juliwochenende findet – wenn es die Situation mit dem großen C zulässt – endlich wieder unser Treffen des VCR in Bad Abbach statt. Werdet Ihr Euch in die Höhle der Verbrennermotorlöwen trauen?*

Florian: Ja klar, wir freuen uns darauf! Wir werden dort mit einem Stand und natürlich mit Testrollern zum Ausprobieren vor Ort sein. Purist hin oder her. Wir freuen uns, wenn sich jemand ansieht, was wir machen. Vielleicht wird ja der eine oder andere 2-Takt-Hardliner nach einer Probefahrt weich (wäre nicht der Erste 😊).



VCR: *Wenn Ihr für die Zukunft etwas rumspinnen dürft, was gäbe es noch für interessante Ideen? Eine E-Ape vielleicht oder ein E-Gespann?*

Lorenz: Wir haben für beides schon Anfragen erhalten und uns Gedanken dazu gemacht. Die Stückzahlen, die davon existieren, sind bei Ape und bei Beiwagen jedoch viel geringer. Wirtschaftlich gesehen ist das also weniger attraktiv. Wir haben aber einfach auch Lust auf solche Einzelanfertigungen, sofern es die Zeit zulässt. Das erste E-Ape-Projekt läuft gerade an.

VCR: *Haben wir denn noch etwas vergessen? Was fällt Euch für die Leser noch ein?*

Florian: Wir machen das aus Freude an Vespas. Wir haben unsere Firma gerade frisch gegründet und würden uns freuen, wenn Ihr uns unterstützt, indem Ihr uns auf den sozialen Medien folgt, weiter erzählt und uns direkt besucht!

VCR: *Florian, Lorenz, ich bedanke mich herzlich für das Interview. Wir werden uns ab Saisonbeginn hoffentlich bei vielen Ausfahrten treffen. Euch beiden wünsche ich viel Erfolg und noch viele neue Ideen!*

Weitere Informationen zu MEM Motors sowie Links zu Facebook, Instagram und Youtube gibt es auf der Seite www.mem-motors.de und natürlich live vor Ort vom 29. bis 31. Juli 2022 auf dem Jubiläumstreffen des VC Regensburg in Bad Abbach. Die Jungs werden mit ihrem Stand vertreten sein und Euch Rede und Antwort stehen. Die ganz Mutigen unter Euch dürfen sich auch auf Probefahrten freuen.

Interview:



Joachim Meister
VC Regensburg

Veröffentlichung: Vesbasta / Magazin des VCVD e.V., www.vespaclubregensburg.de
Bildrechte: MEM Motors GmbH, VC Regensburg



WE LOVE

Vespa!



Nostalgic Art

MERCHANDISING

UNSERE *original Vespa Merchandise* ARTIKEL SIND BEI
SIP SCOOTERSHOP, SCOOTER CENTER,
IN ALLEN GUT SORTIERTEN VESPA SHOPS
UND AUCH ONLINE ERHÄLTICH.



WWW.

NOSTALGIC-ART

.DE



Verhalten beim Fahren in Gruppen



In einer Gruppe funktioniert es am besten, wenn bestimmte Regeln beachtet werden und alle Rücksicht aufeinander nehmen. Wir haben uns im VC Hannover von 1950 e. V. auf folgendes Verhalten geeinigt:

Die wichtigsten Grundregeln beim Gruppenfahren:

- Kein Wettbewerb
- Keine Überholmanöver innerhalb der Gruppe

- Kein Drängeln
- Wer auch mal schneller fahren will, fährt nach Absprache mit dem Tourguide einfach voraus zu einem vereinbarten Treffpunkt.
- Wer langsamer fahren möchte, fährt auch langsamer. Der Tourguide passt die Geschwindigkeit der Gruppe entsprechend an.

Sicher fahren in der Gruppe heißt: **Abstand halten** und auf gerader Strecke **versetzt fahren**. Die versetzte Fahrweise muss in Kurven aufgehoben werden, hier fährt jeder seine eigene Linie.

Grundsätzlich gilt bei unseren Touren

- Jeder fährt **freiwillig** und **eigenverantwortlich** mit.
- Die **Straßenverkehrsordnung** (Ampeln, Stoppschilder, Abstand, Alkohol, Vorfahrt usw.) ist zu **beachten**.
- Die geplante Strecke ist nicht zwingend zu fahren.

Wer gegen die Regeln verstößt, wird vom Tourguide ermahnt und, wenn erforderlich, von der Tour ausgeschlossen.

Überholen und überholt werden

Ein Überholvorgang darf erst dann gestartet werden, wenn es die Verkehrssituation zulässt. Nach dem Überholvorgang fährt man nicht wieder auf seine Position der versetzten Fahrweise zurück, sondern zunächst so weit als möglichst rechts, um dem/der folgenden FahrerIn den Raum zum Einscheren zu lassen und reiht sich erst danach wieder in die eigentliche Position ein!

Wenn die Gruppe überholt wird, gilt besondere Vorsicht. Seid rücksichtsvoll, nutzt den Rückspiegel und macht, wenn nötig, Platz zum Einscheren.

Reihenfolge

Der Tourguide führt die Gruppe an. Er/sie trägt möglichst eine Warnweste. Das Tempo der Gruppe richtet sich immer nach der langsamsten Vespa.

Die Reihenfolge sollte wie folgt vor dem Start festgelegt werden: Das „schwächste“ Glied reiht sich hinter dem Tourguide ein, bis zum Schluss dann der-/diejenige, der/ die die stärkste Vespa in Verbindung mit

dem höchsten Fahrkönnen fährt. Auf der letzten Position sollte die geplante Route bekannt sein und ebenfalls eine Warnweste getragen werden.

Sollte jemand mit seiner/ihrer Position unzufrieden sein, kann das beim nächsten Halt zur Sprache gebracht werden. Der Tourguide kann dann die Reihenfolge ändern.

Anschluss halten

Jeder Teilnehmer beobachtet seinen Hintermann im Rückspiegel, so dass keiner verloren gehen kann. Ist dies doch einmal der Fall, wird kurz gehupt und angehalten, sobald das die Verkehrsverhältnisse zulassen. So ist sichergestellt, dass die Gruppe nicht getrennt wird. Das bedeutet auch, dass an einer Abbiegestelle immer gut sichtbar und legal auf den Hintermann/die Hinterfrau gewartet wird.

Tanken

Zum Start kommen **immer alle mit vollem Tank!** Die Tankstopps werden so gelegt, dass die Vespa mit der kleinsten Reichweite die Strecke bequem schafft. Es tanken alle Teilnehmer mit, die nicht mindestens doppelt so weit kommen, wie die Vespa mit der geringsten Reichweite.

Verfahren

Es kann dem besten Tourguide passieren, dass er/sie sich einmal verfährt, vor allem bei Baustellen, Umleitungen und geänderten Straßenführungen. In diesem Fall sucht der Tourguide eine Möglichkeit, wo die ganze Gruppe gefahrlos anhalten kann, während er/sie die Karte/das Navi studiert und die weitere Route festlegt.

Wenn alle diese einfachen Regeln berücksichtigen, steht einer entspannten gemeinsamen Tour nichts mehr im Weg!

Text:



Steffen Rowold

VC Hannover von 1950 e. V.

Verlosung von zwei DVDs „Killers 's Bodyguard 2“

Sie sind wie Hund und Katze, Whitney und Britney: Bodyguard Michael Bryce (Ryan Reynolds) und Auftragskiller Darius Kincaid (Samuel L. Jackson)! Das seltsamste tödliche Paar der Welt begibt sich erneut auf eine lebensgefährliche Mission. Bryce – immer noch ohne Lizenz und gerade in einem absolut notwendigen Sabbatical – wird von Kincaids noch unberechenbarer Ehefrau, der gesuchten Verbrecherin Sonia (Salma Hayek), zurück in den Dienst gezwungen. In

kürzester Zeit treiben ihn seine hochgefährlichen Schützlinge einmal mehr in den Wahnsinn und darüber hinaus findet sich das Trio plötzlich in einen globalen Konflikt verwickelt: Europa gegen einen rachsüchtigen und gefährlichen Irren (Antonio Banderas). Dabei nutzen die Protagonisten in einer spektakulären Verfolgungsjagd nicht etwas ein aufgemotztes Motorrad, sondern eine Vespa, mit der sie ihren Verfolgern entkommen. Wir verlosen zwei DVDs des Films. Wer interessiert ist, schreibt einfach an die E-Mail Adresse: redaktion@vcvd.de, Stichwort „Bodyguard“.





LET YOUR RIDE
DO THE CHARGING

charga.de

CHARGA

CHARGA C1



Der Charga C1 ist das einzige USB-Ladegerät weltweit, mit dem du Elektrogeräte wie dein Smartphone während der Fahrt auf deiner Vespa oder deinem Vintage-Motorbike laden kannst. Dein Roller oder Motorrad benötigt hierfür keine Batterie! Die Bordspannung wird einfach angezapft und umgewandelt, egal ob 6 oder 12 Volt, Gleich- oder Wechselspannung. Der Charga C1 verarbeitet es, liefert 5 Volt USB Spannung und ist mit jeder Vespa kompatibel. Aber auch Besitzer von Zweirädern mit eingebauter Batterie können sich auf die volle Ladepower freuen. **Easy as that!**

Erhältlich im Fachhandel und unter charga.de

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 5

Scooter Center GmbH

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

PLZ 8

• Vespa-Verkauf • Reparatur • Schrauber-/Kochkurse



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 ★

Zweirad Kübler

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

der rollerladen

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

PLZ 3

Italmoto GmbH

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

**SIP Scootershop GmbH**

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

PLZ 4

Zweiradcenter Bückner

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

PLZ 7

Ortema GmbH

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

PLZ 9

Korrosionsschutz-Depot

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

Die-Oldie-Garage

Oldtimer
Diagnostik &
Ersatzteile
0171 7685396

Sven Modell, Lange Gasse 17, 93183 Kallmünz



Roststopper

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



Karosserie- werkzeuge

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

Motor- und Getriebeöl

für Oldtimer und Youngtimer von Millersoils

Die erste Liebe vergisst man nicht...



Achs- und Chassislacke

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

Speziallacke

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

Hohlraum- und U-Schutz

Mike Sanders Fett, Hohlraumwache, Fluid-Film Kriechöl



**KORROSIONSSCHUTZ
DEPOT®**

**Fachhandel für Rostschutz
und Fahrzeugrestauration**

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

THIS IS IT!



BGM PRO 12V Touring

*conversion to electronic ignition, 1600g
Vespa V50, V90, PV, ET3, PK S*

BGM666PV – **269 €**

*RRP, incl. VAT (IVA)