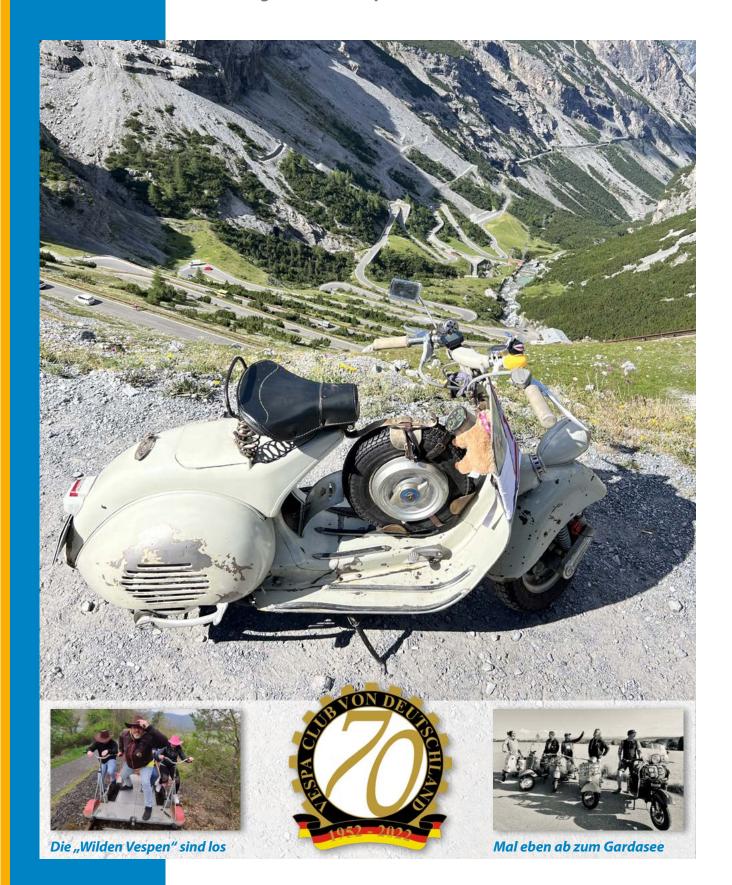




Das Magazin des Vespa Clubs von Deutschland e.V. (VCVD)





performance & style



TACHOS / DREHZAHLMESSER

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

























































Ycu



Moin,

unverhofft kommt oft. Zumindest öfter, als man denkt. Besser gesagt: ich gedacht habe. Als ich auf der Delegiertenversammlung von Bengt Lange aufgefordert, ja nahezu genötigt wurde, mich wieder für das Amt des Kommunikations-Chefs und auch wieder für das Amt des Vizepräsidenten zur Verfügung zu stellen, kamen mir mehr Tränen, als ich gedacht hatte. Nicht nur seine bewegende Rede, auch der donnernde Applaus darauf gaben mir Rückhalt.

Rückhalt, eine für mich schwere Entscheidung zu treffen. Über seinen eigenen Schatten zu springen und sich wieder in den Dienst einer Sache zu stellen, mit der ich eigentlich schon abgeschlos-



sen hatte, ist wirklich nicht so leicht. Sei es drum: Euer Rückhalt und eure Begeisterung haben den Ausschlag dafür gegeben. Herzlichen Dank an alle, die mich gewählt haben und unterstützen werden!

Dass ich nicht von allen geliebt und in diese beiden Ämter gewählt worden bin, das weiß ich. Ich weiß, dass ich kein einfacher Mensch bin. Um ehrlich zu sein, will ich das auch gar nicht! Denn das würde bedeuten, dass ich mich zum Spielball machen lassen würde für jeden, der etwas vom VCVD will. In der Position eines Vorstandsmitglieds kann man das aber nicht. Würde man es machen, hat man immer die andere Hälfte, die das nicht will, gegen sich. Und nimmt man auf die dann Rücksicht, wird die erste Hälfte sauer. Nein. Wir als Vorstand müssen immer einen Kompromiss aushandeln zwischen den verschiedenen Interessen. Und wir als Vorstand müssen auch dafür sorgen, dass Regeln, die von der Gemeinschaft gewollt sind, eingehalten werden. Und zwar von allen Clubs! Dafür stehen wir in der Kritik, wenn wir es nicht tun. Und zwar zu Recht.

Meinen Freunden und Unterstützern sage ich: Geht mit uns gemeinsam vorwärts, um den VCVD gut in die Zukunft zu führen! Meinen Gegnern sage ich das Gleiche und biete ihnen meine Hand an! Wenn sie das nicht wollen ... auch okay.

70 Jahre VCVD waren nur deshalb möglich, weil wir uns immer wieder behutsam verändert haben. Und nicht, weil wir auf alten Traditionen bestehen. Und erst Recht nicht, weil wir jeder Modewelle aufgesessen sind, die mit irgendwelchen spinnerten Ideen um die Ecke kam.

Kommt mit! Mit uns in die Zukunft! Auf die nächsten 70 Jahre Vespa-Leidenschaft in Deutschland!

Euer

7üte

Aus dem Verband	Sport
Editorial	Rohrlenker-Kurvenspaß über und rund um das Stilfserjoch
Korrektur des Protokolls zur Delegiertenversammlung 8 Impressum	60. Motorrad-Rallye Selztal
Aus den Clubs	Technik
Viviamo Vespa	Kaufberatung Vespa PX
On Tour	Historisches Register
Der Vespaclub Rothenburg auf einer fünfzehntägigen Rollertour nach Portugal	Registro Storico Vespa – Rovereto 2022
Vespina 2022 28 Vier Tage on Tour in Belgien und den Niederlanden 30	
vici rage on rour in beigien and den Niedenanden30	

Titelfoto: Olaf Just / Just Ride it

Die "Wilden Vespen" sind in Richtung Westernstadt los! . . 32



Termine

Termine 2022

September

02. – 03. 30 Jahre Scooter Center Scooterists Weekender

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 des Vespa Sport Club

Deutschland (VSCD) im Rahmen von Vesbeachi,

Rastede-Nethen

15. – 16. European Regularity Championship,

Montegrotto/Italien

Termine 2023

Mai

05. – 07. "Die Wespen im Wilden Westen",

VC Taunusvespen

07. 8. Lüneburger Vespa-Basar, VC Lüneburg

20. SIP Open Day

Juni

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



Weitere internationale Termine findet ihr auch unter www.vespaclubeuropa.com. Alle Termine verstehen sich selbstverständlich unter Corona-Vorbehalt.

Staffellauf des Jubiläumskoffers

Zu seinem 70. Geburtstag wollte der VCVD-Vorstand eigentlich eine kleine Party schmeißen. Dank der Unplanbarkeit durch Corona haben wir uns aber einstimmig dagegen ausgesprochen. Stattdessen

haben wir uns überlegt, dass wir einen Koffer auf eine Reise durch Deutschland schicken. In der Hoffnung, dass möglichst viele Clubs ihn empfangen, etwas Sinnvolles aus ihrem Club hineinpacken und ihn



an den nächsten Club weitergeben. Das Ziel soll sein, dass er zwischen Juni und Oktober einmal quer durch die Republik kommt.

Start des 70-Jahre-VCVD-Staffellaufs war Anfang Juni auf den Alp Days in Zell am See. Danke nochmals an dieser Stelle an Franz Schmalzl, dass wir seine Bühne kurz für den Startschuss nutzen durften. In Empfang genommen hat ihn Björn "Öhrni" Krügel vom Flensburger Rollerclub. Damit haben wir den Koffer an den nördlichsten im VCVD organisierten Club geben können.

Nach einer kleinen Durststrecke kurz nach dem Start ist der Koffer jetzt im Norden Deutschlands unterwegs. Vertreter des VAC Kiel, des VC Celle und des VC Hamburg haben ihn zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses schon gehabt. Ihr könnt die Reise des Koffers auf unserer Facebook-Seite verfolgen. Nehmt dort gerne auch Kontakt mit den jeweiligen Clubs auf, damit auch ihr den Koffer in Empfang nehmen könnt!

Nach Abschluss der Aktion soll der Koffer samt Inhalt für einen

guten Zweck versteigert werden!



Neuer Vorstand komplett



Auch wenn die letzte Bestätigung vom Amtsgericht noch aussteht, hat der VCVD-Vorstand beschlossen, ab sofort Jörg Hemker (Foto r.) als vollwertiges Vorstandsmitglied mit dem Aufgabengebiet "Historisches Register" in die Vorstandsarbeit einzubeziehen.

Neue Satzung in Arbeit

Der Vorstand hat sich dazu entschlossen, die inzwischen 12 Jahre alte Satzung des VCVD durch Stefan Wagner, Jurist und Vereinspraktiker, überarbeiten zu lassen. Er ist einigen von euch durch die ADAC-Seminare zum Vereinsrecht bekannt und gilt als ausgesprochene Koryphäe auf diesem Gebiet. Selbstverständlich werden wir den Entwurf mit euch diskutieren, bevor er auf der nächsten Delegiertenversammlung zur Abstimmung gestellt wird.

Neues vom Vespa World Club



Days statt, sondern anlässlich der European Vespa Days in Guimaraes/Portugal.

Zunächst gab der Generalsekretär Marco Manzoli eine kurze Einleitung und stellte den neuen Präsidenten Mauro Calestrini vor. Er betonte in seiner Ansprache eine weitere gute Zusammenarbeit mit allen nationalen Präsidenten. Wir wären alle eine große Vespa-Familie. Dann gab er eine allgemeine, aber wenig ins Detail gehende Aussicht. So wird es eine Überarbeitung der VWC-Homepage geben. Außerdem soll die Zusammenarbeit zum Vespa Club Europa gefördert werden.

Nun sah Marco Manzoli zurück auf das letzte Jahr. Er stellte fest, dass es wegen der Pandemie keine offiziellen VWC-Veranstaltungen gegeben habe und dankte dem Vespa Club Italien und dem Vespa Club Austria für ihre jeweiligen Ausstellungen "75 Jahre Vespa". Da auch in diesem Jahr außer VWD und EVD keine großen Veranstaltungen stattfinden, fiel die Vorstellung des Budgets sehr kurz aus.

Nun stellte Christoph Lüthi, Mitglied im Organisationsteam des Vespa Club Schweiz, den Stand der Planung für die VWD 23 in Interlaken vor. Die Veranstaltung findet vom 15. bis 18. Juni 2023 statt, der Start des Ticketverkaufes ist für November geplant. Das Vespa Museum und das Vespa Village werden am gleichen Ort sein. Es wird 2.000 Full-Entry-Tickets und 3.000 Light-Entry-Tickets geben.

Die Region Interlaken ist touristisch voll erschlossen – es sollte also kein Problem sein, eine Unterkunft für jede Portemonnaiegröße zu finden. Campingmöglichkeiten werden direkt am Village angeboten. Es folgte noch eine erste Vorstellung der geplanten Touren. Da sollte für jeden etwas dabei sein.

2024 werden die Vespa World Days in Canada stattfinden. Der Präsident des Vespa Club Canada, Jeff Schneider, berichtete, dass diese vom 4. bis 7. Juli in Brockville/Ontario stattfinden werden. Damit läge der Veranstaltungsort nahe Ottawa und Montreal, also gut mit dem Flugzeug zu erreichen. Weitere Informationen folgen.

Abschließend gab Cheforganisator Frannata Suryanto noch einen Rückblick zu den Vespa World Days 2022 in Bali. Auch wenn die europäische Beteiligung eher mäßig war, haben insgesamt gut 37.000 Personen an der Veranstaltung teilgenommen.



Neues vom Vespa Club Europa



Mit der European Vespa Regularity Championship wird die erste vom Vespa Club Europa initiierte Veranstaltung am 15. und 16. Oktober in Montegrotto Terme (PD) in der Region Venetien (Italien) stattfinden. Das Programm und das Nennformular wurden bereits am 4. August 2022 von Uwe Bödicker an eure Club-E-Mail-Adresse gesendet. Diese Veranstaltung ist vergleichbar mit der German Vespa Rally bzw. der Austrian Vespa Rally, allerdings gelten für den Trial/Parcours etwas andere Regeln.

"Team Deutschland"-Plaketten Zu den European Vespa Days wurde erneut eine Plaket-

te "Team Deutschland" aufgelegt. Wieder sind zwei Varianten (Antikgold und Antiksilber) jeweils In einer Auflage von 75 Stück mit Nummerierung auf der Rückseite erhältlich. Sie haben einen Durchmesser von 8 cm und ein Gewicht von ca. 95 Gramm. Die Farben sind aus Emaille. Einige Exemplare sind noch auf dem Postweg über Dirk Kubenke zu bekommen. Bitte direkt per E-Mail unter unter dirk@kubenke.de anschreiben. Die Plakette kostet 19 Euro, beide zusammen im Set 35 Euro.

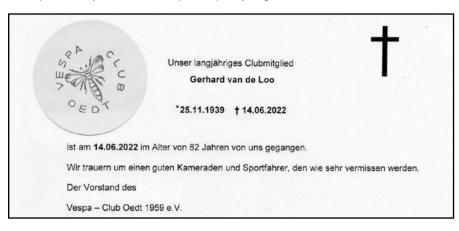
Der Versand erfolgt nach Vorabüberweisung zuzüglich der anfallenden Versandkosten als Einschreiben.







Auch in diesem Jahr hat der VCVD-Vorstand die deutschen Clubvertreter auf den European Vespa Days zu einem kleinen Umtrunk eingeladen. Am Freitag Abend haben Präsident Uwe Bödicker, Schatzmeisterin Tanja Schlemme und Touristik-Chef Horst Höfling die Gäste auf dem Treffengelände mit einer Runde Portwein überrascht. Das Clubtreffen, das erstmals bei den Vespa World Days in Celle 2017 angeboten wurde, kam bei den Besuchern wieder sehr gut an. Es wird auch in den kommenden Jahren entweder auf den Vespa World Days oder auf den European Vespa Days angeboten.



Kaskadenembleme mit dem 70 Jahr-Logo



Es gibt sie in den beiden Formen "Viereck" für die modernen Vespas und "Sechseck" für PX und Co. Sie kosten inklusive Unterbau 15,00 € zzgl. Versand und können bei der Geschäftsstelle bezogen werden.

Korrektur des Protokolls der letzten Delegiertenversammlung

Aus Versehen wurde in der letzten Vesbasta eine falsche Version des Sitzungsprotokolls der letzten Delegiertenversammlung abgedruckt. Wir bitten, diesen Fehler zu entschuldigen, und drucken hier nochmals die korrekte Fassung des Protokolls in voller Länge ab:

Protokoll zur Delegiertenversammlung vom 24. April 2022 - 10:00 Uhr in der Turnhalle des MTV Sportzentrum, Mainz

- 1. Um 10:20 Uhr eröffnete Präsident Uwe Bödicker die Versammlung und begrüßte die anwesenden Delegierten sowie die Ehrenmitglieder Dennis Biesen und Christian Laufkötter.
- 2. Der Präsident bat die Anwesenden sich für die Totenehrung zu erheben. Er verlas eine Liste mit den ihm bekannten Namen der Verstorbenen aus den Vespa-Clubs.
- 3. Die Einladung zur Delegiertenversammlung mit den Tagesordnungspunkten wurde fristgerecht zugestellt (04.02.2022). Der Termin wurde rechtzeitig veröffentlicht (Vesbasta Ausgabe 1/2022). Ebenso wurde die Einladung mit der Tagesordnung den Clubs termingemäß übergeben (02.03.2022).

Einige Delegierte bemängelten, dass die Antragsfrist in der Einladung verkürzt worden sei. Statt der in der Satzung verankerten 21-Tage-Frist (3. April) zur Einreichung der Anträge habe der Vorstand in der Einladung das Datum zur Antragseinreichung aber auf den 27. März gelegt. Dadurch hatten nach Auffassung der fragestellenden Delegierten die Clubs eine Woche weniger Zeit, Anträge fristgerecht einzureichen. Präsident Uwe Bödicker erläuterte, dass der Vorstand dieses Datum gewählt hätte, damit die Delegierten mehr Zeit hätten, über die Anträge zu beraten. Mit dieser Antwort gaben sich die fragestellenden Delegierten nicht zufrieden, wiesen aber darauf hin, dass sie keine Absicht hegen würden, deswegen die Versammlung in Frage stellen zu wollen. Von den derzeit 200 Ortsclubs mit den 227 Delegiertenstimmen waren 52 Delegierte anwesend. Hinzu kommt die Stimme des Präsidiums. Damit konnten maximal 53 Stimmen abgeben werden. Die Versammlung war gemäß §10 Ziffer 3 der Satzung unabhängig von der Anzahl der anwesenden Stimmberechtigten beschlussfähig.

- 4. Das Protokoll der Delegiertenversammlung vom 29.09.2019 in Schermbeck wurde einstimmig angenommen.
- 5. Der Präsident gab nachstehenden Rechenschaftsbericht ab:

Hallo Allerseits,

"Somit liegen ereignisreiche Jahre vor uns." Das waren meine Worte zum Abschluss der letzten Delegiertenversammlung. Man muss sagen, da habe ich wohl Recht gehabt, auch wenn es anders "ereignisreich" war, als es uns allen lieb war. Es fiel ein kleines Monster über die Welt her. Und es hat uns nach wie vor im Griff. Weder die Vespa World Days in Bali noch die ersten European Vespa Days in Portugal, beide für 2020 erstmals geplant, haben bisher stattgefunden. Beide Veranstaltungen können hoffentlich in diesem Jahr durchgeführt werden. Verbindliche Aussagen gibt es zurzeit noch nicht. Für die EVD sieht es aber etwas besser aus als für die VWD. Wir sind im Augenblick dabei, den kleinen Monstern ihre bestimmenden Einflüsse wieder entreißen zu können.

Dies hatte natürlich auch nachhaltigen Einfluss auf unser aller Clubleben. Es kam teilweise ganz zum Erliegen, konnte aber in der warmen Jahreszeit bei aller Vorsicht doch etwas gelebt werden. Nachdem 2020 völliger Stillstand herrschte, konnten im letzten Jahr wieder die ersten Veranstaltungen durchgeführt werden. Wir versuchten, mit unserem "Mittsommernachtstraum" einen ersten Impuls zur Saison 2021 zu setzen. Auch die German Vespa Rally wurde im August 2021 durchgeführt. Dafür noch einmal herzlichen Dank an den VC Hannover. Es war sehr schön, vielen Vespisti wieder direkt in die Augen sehen zu können. Die großen Geburtstagsfeiern allerdings mussten ein weiteres Mal abgesagt werden. Es war einfach unverantwortlich, ein geselliges Treffen für mehrere Hundert Teilnehmer zu organisieren.

Auch in diesem Jahr fahren wir noch etwas mit angezogener Handbremse. So werden wir leider keine große Geburtstagsfeier "70 Jahre VCVD" durchführen können. Wir haben aber schon Ideen, um das Jubiläum nicht komplett untergehen zu lassen. In der zweiten Jahreshälfte wagen sich aber mit dem VC Regensburg und dem VC Celle zwei Clubs an die Durchführung touristischer Treffen. Auch die German Vespa Rally als Sportveranstaltung geht wieder an den Start. Diesmal wird sie im Juli vom VC Düsseldorf ausgerichtet.

Unsere Verbandsarbeit kannte allerdings keine größere Pause. Die Geschäftsstelle bei mir im Keller funktionierte Corona-konform weiter. So konnten wir unsere Anzahl Mitgliedsclubs auf glatt 200 erhöhen. Wir vertreten nun gut 4.400 Mitglieder. Unsere seit 2019 herausgegebene Jahresplakette erfreut sich großer Beliebtheit. Und das Interesse an der Jubiläumsplakette "75 Jahre Vespa" hat uns schier überrannt. Deshalb entschlossen wir uns dazu eine zweite deutlich größere Auflage in Auftrag zu geben. Auch diese Plaketten sind bis auf wenige Exemplare alle verkauft. Außerdem haben wir uns entschlossen, neue Aufnäher mit dem VCVD-Logo produzieren zu lassen. Bei all diesen Arbeiten stand uns Dirk Kubenke vom VC Lippstadt mit Rat und Tat zur Seite. Dafür tausend Dank.

Nun zum Thema Verbandsmagazin. Sowohl die Anzahl der Anzeigenkunden als auch die Anzahl der Abonnenten blieb trotz Umbenennung des Magazins quasi unverändert. Ganz im Gegenteil – wir konnten sowohl neue Abonnenten als auch neue Anzeigenkunden hinzu gewinnen. In einem Punkte kann ich mich aber nur wiederholen. Nur wenn wir bei den Anzeigenkunden auch einkaufen, bleiben sie uns erhalten. Und damit sind nicht nur SIP und Scooter Center gemeint.

Ich möchte mich bei allen bedanken, die uns mit ihren Artikeln über die letzten beiden Treffens-raren Jahre geholfen haben. Ich denke, es ist uns gelungen, trotz aller widrigen Umstände umfangreiche Hefte zusammenstellen zu können. Wir sind auch weiterhin für jeden Artikel dankbar. Dabei spielt es überhaupt keine Rolle, ob es sich um einen Treffensbericht, einen Reisebericht, einen Sportbericht oder



Leise fahren.

Lärm ersparen!



einen Schrauberbericht handelt. Auch historisches und kurioses ist herzlich willkommen. Ein interessantes Heft lebt vom Mitmachen. Verschiedene Sichtweisen bereichern es nur!

Bei Facebook steigt die Anzahl der Follower auf über 5.200. Ich habe viele Seiten abonniert und bemühe mich, aktuelle Beiträge auf unsere Seite www.facebook.com/vcvd.ev zu teilen. Sollte ich mal einen interessanten Hinweis übersehen, sagt mir einfach Bescheid. Nur bei Bewegung auf der Seite bleibt sie interessant. Unsere Homepage wird weiterhin ca. 120.000 mal pro Monat besucht. Dort stehen allerdings eher statische Informationen allgemeiner Art.

Ich möchte mich bei meinen Vorstandskollegen Horst Höfling, Till Kleinschmidt, Bernd Nicodemus und Tanja Schlemme für die Arbeit in absolut ungewohnten und ungewöhnlichen Zeiten bedanken. Wir haben versucht, das Clubleben weiter aufrecht zu halten und ich denke, es ist uns auch im Rahmen unserer Möglichkeiten gelungen.

Besonders bedanken möchte ich mich bei Horst Höfling für seine Arbeit im Vorstand des Vespa Club Europa, wo er den VCVD vertritt. Wie wir es prognostiziert hatten, plant der VCE erste Veranstaltungen, an denen nur Mitglieder teilnahmeberechtigt sind.

Ich hoffe, dass wir die nächste Delegiertenversammlung wieder turnusmäßig im Herbst 2023 bei einem Abschlusstreffen werden durchführen können. Nun wünsche ich uns allen eine ansatzweise normale Saison 2022.

Vielen Dank für Eure Aufmerksamkeit.

Es gab keine Nachfragen.

6. Der Bericht der Sportkommissare fiel situationsbedingt kurz

In den Jahren 2020 und 2021 wurden keine Meisterschaftswertungen ausgetragen. Inklusive der German Vespa Rally im August 2021 gab es nur kleine Veranstaltungen unter freiem Himmel mit viel Wohlfühlcharakter.

Auch im Jahr 2022 wird es keine Meisterschaftswertungen geben weil keine Planungssicherheit besteht. Es gibt zwar einige Veranstaltungen, aber auch hier bleiben Fragezeichen offen.

Es gab keine Nachfragen.

7. Der Bericht vom Beisitzer Touristik war genauso kurz, er wies noch einmal auf den Mittsommernachtstraum von 2021 hin und erwähnte den für dieses Jahr geplanten "Staffellauf". Die Ortsclubs werden in Kürze darüber informiert werden.

Weiterhin sprach er über seine Arbeit im letzten Jahr gegründeten Vespa Club Europa, in dessen Vorstand er gewählt wurde. Auf Nachfrage sagte er, dass es eine Personenwahl war und ein Ausscheiden von ihm nicht unbedingt bedeuten muss, dass ein anderer Deutscher in den Vorstand gewählt wird.

Auf Nachfrage eines Delegierten, warum im Vorfeld der Delegiertenversammlung kein Kontakt mit dem VC Mainz aufgenommen wurde, der ja in diesem Jahr sein 70-jähriges Bestehen feierte, antworte der Vorstand, dass durch die andauernde Corona-Pandemie keine Planungssicherheit gegeben war und der Vorstand deshalb entschieden hatte, mit keinem Club Kontakt zur Durchführung der Delegiertenversammlung aufzunehmen.

8. Der Bericht der Schatzmeisterin wurde durch eine Powerpoint-Präsentation unterstützt. Hier wurden die Zahlen der Jahre 2019, 2020 und 2021 gezeigt.

Auf Rückfragen des Auditoriums erklärte sie die Unterschie-

de zwischen den drei Teilbereichen "ideeller Tätigkeitsbereich", "Zweckbetrieb" und "steuerpflichtiger wirtschaftlicher Geschäftsbetrieb". Eine weitere Frage bezog sich auf die Kosten bezüglich des Verbandsmagazins im Speziellen. Hier lautete die Antwort, dass sie sich lediglich bei den Druckkosten erhöht habe. Die Frage, ob nicht jemand im Auditorium hier helfen könne, blieb unbeantwortet. Die Frage in welchem Bereich was genau abgerechnet wird, blieb unbeantwortet, weil es in diesem Moment zu weit führe und wird dem Fragesteller nachgereicht.

Die Frage, warum der Vorstand die Finanzen nicht mit der Einladung verschicke, wurde beantwortet mit: Das zu normalen Zeiten die Delegiertenversammlung im Herbst stattfindet und damit im laufenden Betrieb stattfindet, was die Zahlen verfälschen kann.

Die Fragen, ob die Kasse geprüft worden ist und ob, da nur ein Kassenprüfer sie vorgenommen hat, die Prüfung überhaupt gültig wäre, wurden mit Ja beantwortet.

Die Schatzmeisterin hatte bei ihren Zahlen eine nennenswerte Spende erwähnt. Auf die Rückfrage, von wem die Spende käme, sagte sie, dass der Spender anonym bleiben will.

Die Fragen, wie das neue Verfahren bei SIP und SC mit den Rabatten funktioniert und das es ja jetzt mehr Arbeit für den einzelnen Ortsclubs bedeutet bzw. wie es bei Austritten funktioniert und ob nur noch SIP und SC betrachtet werden beantworteten der Präsident und die Schatzmeisterin gemeinsam.

Seitens der Delegierten wurde die Frage gestellt, wie hoch die Außenstände seien, da bekannt sei, dass zahlreiche Clubs ihre Beiträge nicht gezahlt haben bzw. trotz vorliegender Abbuchungserlaubnis Beiträge – trotz wiederholter Erinnerungen – nicht eingezogen wurden. Die Schatzmeisterin hatte die Zahlen ad hoc nicht parat und versprach, diese zeitnah nachzureichen.

Ein Delegierter regte daraufhin an, für den Rechnungsabschluss und die Kassenprüfung eine eigene Geschäftsordnung zu erstellen, um in Zukunft die angesprochenen Unklarheiten besser handhaben zu können.

- 9. Der Kassenprüfer sagte, dass er die Kasse geprüft hätte und zu jeder Position einen Beleg vorgelegen hätte. Er hätte keine Beanstandungen gefunden. Er beantrage damit eine Entlastung des Vorstandes.
- 10. Einem Delegierten waren die Antworten der Schatzmeisterin nicht präzise genug und beantragte die Entlastung des Vorstandes bis auf Präsident und Schatzmeisterin. Dies ist laut Satzung des VCVD §10 nicht möglich, auch eine einzelne Entlastung ist nicht möglich. Die anschließende Abstimmung ergab, bei 40 Ja-Stimmen, 8-Nein-Stimmen und 5 Enthaltungen, dass der Vorstand entlastet wurde.

An dieser Stelle gab es eine Pause, in der Warme/Kalte Getränke und Speisen gereicht wurden.

- 11. Der Präsident fragte die Delegierten, ob es Vorschläge für den Wahlleiter gäbe, Susanne Schaal (Los Piratos Voerde) stellte sich zur Verfügung.
- 12. Zur Wahl für das Präsidentenamt stand Uwe Bödicker (VC Düsseldorf), auf die Rückfrage ob es noch weitere Kandidaten gibt, wurde von einigen Delegierten Christian Laufkötter (Rollerfreunde Vest Recklinghausen) vorgeschlagen. Er stellte sich daraufhin ebenfalls zur Wahl. Bei der offenen Abstimmung gab es 25 Stimmen für Uwe Bödicker und 23 Stimmen für Christian Laufkötter. Uwe Bödicker nahm die Wahl an und bedankte sich bei allen für die Stimmen.

Für das Amt des Schatzmeisters stellte sich Tanja Schlemme (VC

Schwarze Schafe Mainz) wieder zur Wahl. Hier gab es keinen Gegenkandidaten. Sie erhielt 40 Ja-Stimmen, bei 9 Enthaltungen und 3 Nein-Stimmen. Auch Tanja Schlemme nahm die Wahl an und bedankte sich für das Vertrauen.

Für das Amt des Sportkommissars stelle sich zur Wiederwahl Bernd Nicodemus (Rollerfreunde Vest Recklinghausen). Hier gab es keinen Gegenkandidaten. Er erhielt 52 Ja-Stimmen, bei 0 Nein-Stimmen. Er nahm die Wahl an und bedankte sich für das Vertrauen.

Für das Amt des weiteren Sportkommissars stellte sich zur Wiederwahl Till Kleinschmidt (VC Herkules Kassel). Hier gab es keinen Gegenkandidaten. Er erhielt 51 Ja-Stimmen, bei 1 Enthaltung und 0 Nein-Stimmen. Er nahm die Wahl an und bedankte sich für das Vertrauen.

Als Beisitzer Touristik stellte sich Horst Höfling (VC Mannheim) wieder zur Wahl. Hier gab es keinen Gegenkandidaten. Er erhielt 50 Ja-Stimmen, bei 2 Enthaltungen und 0 Nein-Stimmen. Er nahm die Wahl an und bedankte sich für das Vertrauen.

Der vakante Beisitzer für Öffentlichkeitsarbeit wurde aus dem Auditorium angesprochen, hier wurde Christian Laufkötter (Rollerfreunde Vest Recklinghausen) vorgeschlagen. Er erklärte sich bereit, bei einer positiven Resonanz der Delegierten diesen Posten wieder zu übernehmen. Die Abstimmung ergab 38 Ja-Stimmen, bei 6 Enthaltungen und 8 Nein-Stimmen. Er nahm die Wahl an und bedankte sich für das Vertrauen.

Das Amt des Vizepräsidenten wird aus den 6 Personen des Vorstandes vom Vorstand vorgeschlagen und von den Delegierten bestätigt. Der neue Vorstand zog sich kurz zur Beratung zurück und schlug dann Christian Laufkötter (Rollerfreunde Vest Recklinghausen) vor. Die Abstimmung ergab 36 Ja-Stimmen, bei 7 Enthaltungen und 9 Nein-Stimmen. Er nahm die Wahl an und bedankte sich für das Vertrauen.

Als Kassenprüfer stellten sich zu Wahl: Thomas Brandherm (VC Gießen), Manfred Büxler (Blechvespen 2.0), Tim Feser (VC Mainz) und Heike Mainhardt (VC Celle).

Bei Abgabe seiner Stimme für eine Person ergab die Stimmauszählung:

Thomas Brandherm 14 Stimmen
Manfred Büxler 10 Stimmen
Tim Feser 10 Stimmen
Heike Mainhardt 15 Stimmen

Damit wurden Heike Mainhardt zum ersten und Thomas Brandherm zum zweiten Kassenprüfer gewählt. Sie nahmen die Wahl an.

Der amtierende Vorsitzende des Ehrenrates Jakob Röskes (VC Oedt) stellte sich nicht zur Wiederwahl. Da Thilo Tafelski (VC Grafschaft Bentheim) an seiner Seite dieses Amt bereits kennt und er sich im Vorfeld – im Falle seiner Wahl – bereit erklärt hatte, den scheidenden Vorsitzenden zu beerben, wurde diese Wahl vorgezogen. Er erhielt 38 Ja-Stimmen, bei 12 Enthaltungen und 2 Nein-Stimmen.

Für die weiteren Plätze im Ehrenrat stellen sich zur Wahl: Jens Haker (VC 400), Stefan Kilmer (MC Ruhrtal), Bengt Lange (VC Hamburg), Gisela Neusch-Höfling (VC Mannheim). Bei Abgabe seiner Stimme für eine Person ergab die Stimmauszählung:

Jens Haker12 StimmenStefan Kilmer14 StimmenBengt Lange12 StimmenGisela Neusch- Höfling13 Stimmen

Damit wurden Stefan Kilmer und Gisela Neusch-Höfling zu Beisitzern im Ehrenrat gewählt. Sie nahmen die Wahl an.

Das Historische Register wurde von Bengt Lange (VC Hamburg)

an Jörg Hemker (Vespa Veteranen Club Deutschland) übergeben, Bengt Lange beschrieb kurz seinen Versuch, dem Register Leben einzuhauchen, was aber misslang. Corona sei gepriesen. Da sich seine private Situation in der Zwischenzeit geändert habe, sieht er sich außerstande, diese Aufgabe weiter zuführen.

13. Antrag auf Satzungsänderung - Zweck des Vereins

Die Diskusion war sehr kontrovers. Von der Rückfrage ob "Clubs, die Piaggiofahrzeuge und nicht nur Vespas im Club haben, rausgeworfen werden" bis hin zu "wie sollen diese Fahrzeuge in den Touristikwertungen gewertet werden" wurden viele Aspekte beleuchtet. Von "dürfen diese Fahrzeuge in den Sportveranstaltungen genutzt werden" bis hin zu "wie sieht das mit der Ape aus" waren die Fragen sehr unterschiedlich.

Die Abstimmung ergab, dass 31 Stimmen auf Ja und 16 Stimmen auf Nein bei 6 Enthaltungen entfielen. Da eine Änderung des Vereinszwecks nur mit 100%iger Zustimmung der Mitglieder – in diesem Fall aller 200 Ortsclubs – möglich ist und bereits bei den anwesenden Delegierten 16 Stimmen auf Nein fielen, wurde dieser Antrag abgelehnt.

Antrag auf Satzungsänderung - Delegiertenversammlung

Auch hier gab es viele Stimmen, die den Sinn einer Änderung der Satzung nicht verstanden, von missverständlich bis hin zu "Wo liegt der Vorteil?"

Die Abstimmung ergab daher 7 Ja-Stimmen, 40 Nein-Stimmen und 6 Enthaltungen. Damit war der Antrag abgelehnt.

Antrag auf Satzungsänderung - Erweiterung des Vorstandes um die Position Beisitzer Historisches Register

Dieser Antrag war schon bei der Übergabe von Bengt Lange an Jörg Hemker andiskutiert worden und wurde daher sehr schnell entschieden. Es entschieden sich 47 Delegierte dafür, den Vorstand um diesen Posten zu ergänzen, 1 Delegierter war dagegen und 5 Personen enthielten sich.

Antrag auf Satzungsänderung - Verkleinerung des Vorstandes um die Position Beisitzer Öffentlichkeitsarbeit

Der Antragsteller zog diesen Antrag zurück, weil er durch die Wahlen hinfällig geworden war.

14. Antrag zum ordnungsgemäßen Beitragseinzug

Der Antrag musste in einem Punkt leicht abgewandelt werden, da er sonst gegen die Satzung verstoßen hätte. Punkt 7 des Antrages wurde von "Clubs, die nach zweimaliger erfolgloser Mahnung ihren Beitrag nicht entrichtet haben, werden mit sofortiger Wirkung aus dem VCVD e. V. ausgeschlossen." in "Clubs, die nach zweimaliger erfolgloser Mahnung ihren Beitrag nicht entrichtet haben, können nach Beschluß des Vorstandes aus dem VCVD e. V. ausgeschlossen werden." geändert.

Hierfür waren 52 Delegierte bei einer Gegenstimme und keiner Enthaltung.

15. Als erstes wurde Jakob Röskes (VC Oedt) für seine knapp 30 Jahre im Ehrenrat des VCVD mit dem Ehrenbrief und einer Erinnerungstafel gewürdigt.

In Anschluß erhielten folgende Clubs ihre Ehrungen für langjährige Zugehörigkeit zum VCVD.

25 Jahre Mitglied im VCVD Vespa Club "Drömling Vespen" Vespa Club Grafschaft Bentheim e.V. Vespa Club Minden Roller-Club Rendsburg e.V. Vespa Club "Hornissen" Rhein-Neckar Vespa Club Wuppertal "Wuppervespen"

60 Jahre:

Vespa Club Altötting

Vespa Club Bürgel 1960 e.V. im ADAC

Vespa Club Elm/Saar e.V.

Vespa Club Frankfurter Wespen 1960 e.V.

Vespa Club Osterholz-Scharmbeck

Vespa Club Rothenburg

70 Jahre

Vespa Club Bork-Selm e.V.

Vespa Club Gießen

Vespa Club Hagen

Vespa Club Hamburg 1950 e.V.

Vespa Club Hannover von 1950 e.V.

Vespa-und Autom. SC Kiel ADAC

Vespa Club Köln 1950

Vespa Club Mainz e.V.

Vespa Club Mannheim e.V.

Vespa Club Neuss/Rhein 52

Vespa Club Nürnberg

Vespa Club Pforzheim 1950 e.V.

Vespa Club Recklinghausen

Vespa Club Rüsselsheim

Vespa Club Stuttgart 1950 e.V.

Vespa Club Wiesbaden 1950

16. Der Präsident zeigte die Jubiläumsplakette "70 Jahre VCVD" und sagte, dass sie ab sofort erstanden werden kann. Die Delegierten hatten damit als kleines Dankeschön das Recht auf den ersten Erwerb.

Der Präsident dankte allen Anwesenden für ihr Kommen, schloss die Veranstaltung um 15:15 Uhr und wünschte allen eine gute Heimfahrt.

Leichlingen, 25.4.2022

Uwe Bödicker Sigrid Bödicker Präsident Protokollführerin

Herausgeber:

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

Redaktion:

Christian Laufkötter (V.i.S.d.P.), laufkoetter@vcvd.de, Adresse siehe oben, Silke Laufkötter, Leif Sturm

Mitarbeiter dieser Ausgabe:

Stefan Becker, Uwe Bödicker, Martina Both, Hans-Werner Both, Guntram Engelhardt, Rolf Grießmeier, Jörg Hemker, Olaf Just, Yvonne Klaum, Bengt Lange, Gerhard Lüllau, Andreas Michallek, Ina Preussner, Angelika Ritzdorf, Beate Steiner, Ulrich Trettin sowie Henne, Kalle, Marvin, Matti & Vini

Anzeigen:

Christian Laufkötter, Adresse siehe oben. Es gilt die Anzeigenpreisliste 2/2022

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

Das nächste Heft erscheint am 1. Dezember 2022, Redaktionsschluss ist der 1. November 2022.







abaefahren...

rollerladen Cossic Line

Art.-Nr. 680504

35,- bzw 38,für Hoffmann

Feder 8" chrom leicht verstärkt (auch für Hoffmann lieferbar) Art.-Nr. V80203



Gepäckkorb Bigframe deutsche Handarbeit (Exklusiv bei uns) Art.-Nr. V23014



Hoffmann -Emblem

D.: 21mm

Art.-Nr. V40200



Kronenmutter
Antriebswelle
VNA-Sprint
Deutsche
Fertigung

rollerladen Neuheten & Bestsele

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



Gepäckkorb Smallframe deutsche Handarbeit (Exklusiv bei uns)

Art.-Nr. AP3400



14,90

Handgriff Handstarter Ape Lampe Unten

Der Vespo - & Tele - Spezialist seit 1994

+ ein Poster für Deinen Kauf



mo. bis fr. 09°° - 13°° & 14°° - 18°°

sa. 10°° - 14°°

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



VIVIAMO VESPA

Viviamo Vespa, das ist der Leitspruch des Vespa Clubs "Förderverein Palliativarbeit Ruhrlandklinik Essen", der sich aus dem im Jahr 2020 gegründeten Förderverein zur Unterstützung der Palliativarbeit an der Ruhrlandklinik, Westdeutsches Lungenzentrum, Universitätsmedizin Essen, e.V., gegründet hat. Zwar gibt es den Club schon seit Januar 2021, aber erst im März 2022 hat er die Arbeit richtig aufgenommen und ein neues Logo und ein Beinschildbanner entworfen. "Wir lieben diese kultigen Blechroller aus Italien über alles und fahren sie mit Hingabe und Leidenschaft", sagt Clubpräsident Andreas Michallek.

haben nicht nur Benzin im Tank, sondern auch Benzin im Blut", so Andreas weiter.

Kontakt: E-Mail: Vespa-Club@palliativarbeit.de, Internet: www.vespa-club-palliativarbeit.de

Text:



Anstelle von Mitgliedsbeiträgen geht der Betrag als Spende an den Förderverein. "Mit unserem Vespa Club versuchen wir, in der Vespa-Community mehr Aufmerksamkeit auf die Palliativarbeit zu richten. Unser Fokus richtet sich auf Herzenswünsche, die aufgrund der unheilbaren und zum Tode führenden Erkrankung auf einmal eine sehr große Bedeutung auf der Schlussetappe bekommen haben", so Andreas. Der Club will dazu beitragen, dass sich die Palliativpatientinnen und Palliativpatienten in der Ruhrlandklinik stets geborgen und angekommen fühlen. Und wenn es der Gesundheitszustand zulässt und eine Patientin oder ein Patient noch einmal eine Ausfahrt mit der Vespa erleben möchte, dann hält der Club für solche Fälle eine entsprechend umgebaute Vespa vor. Ein Clubmitglied hat nämlich ein Vespa-Gespann, und da darf gerne für eine letzte Fahrt Platz genommen werden. Und ja, das Thema Lebensende kann jeden von uns schneller treffen, als wir denken - egal wie alt man ist.

Und sobald es die Freizeit der Mitglieder zulässt, treffen sie sich in der clubeigenen Garage. Diese ist liebevoll mit vielen Vespa-Souvenirs und Roll-Up-Bannern dekoriert, denn für die Clubmitglieder ist die Vespa mehr als nur ein Fortbewegungsmittel. Und wie sollte es anders sein, natürlich gehört auch das Putzen und Schrauben in der Gemeinschaft zu dem

Hobby Vespa dazu. Andreas: "Und wenn wir mal etwas nicht selbst reparieren können, dann haben wir für die schwierigen Sachen unseren exklusiven Clubpartner Rück-MOTO in Bottrop an unserer Seite."

Wer eine Vespa fährt, egal ob Schalt- oder Automatik-Vespa, aus Essen oder aus einer der Nachbarstädte kommt, Interesse an schönen gemeinsamen Ausfahrten und Stunden mit jeder Menge Benzingesprächen hat, einfach mal dem Hobnachkommen möchte und dem stressigen Alltag entfliehen will, ist bei den Essenern herzlich willkommen, denn "unsere Mitglieder





Rück Palliativarbeit ist Herzensarbeit @ www.vespa-club-palliativarbeit.de

ENBLENE & MATERINGEN



www.V-Emblem.com

Der VC Bonn hatte zu einem Geschicklichkeitsturnier eingeladen

Glückliche Vespisti bei der 1. "Campionato di regolarità"

Obwohl der VC Bonn mit seinen Sportfahrern auf nationalen und internationalen Turnieren recht erfolgreich ist, hat die Mehrheit der Clubmitglieder in diesem Bereich bisher keine Erfahrungen sammeln können. Aus diesem Grund haben wir unseren Mitgliedern und Interessierten in diesem Jahr erstmalig mit einem Geschicklichkeitsturnier die Möglichkeit geboten, diese Disziplin kennenzulernen.



Hochkonzentriert auf dem Parcours: Jan Krüger

Bereits um 9 Uhr traf sich das Orga Team auf dem Parkplatz des Autohauses Thomas im Industriegebiet Beuel, um den Turnierplatz und die Technik vorzubereiten. Um 11 Uhr begrüßte VC Bonn Präsident Peter Buchbender die 20 Teilnehmenden und Gäste und freute sich über die gute Resonanz. Jeder Teilnehmer erhielt vor dem Start ein Spannband mit seiner Startnummer und diverse Werbegeschenke unserer Sponsoren. Und natürlich einen Teilnehmeraufkleber für den VC Bonn Pass. Peter bedankte sich mit einem kleinen Präsent bei Daniel Niemann, Geschäftsstellenleiter des Autohaus Thomas ŠKODA, der uns diese Location zur Verfügung gestellt hatte.

Nachdem Vizepräsident Stefan Becker den Parcours und die Regeln erklärt hatte, startete die Proberunde, in der die Fahrer/Innen die Strecke kennenlernen konnten. Es galt zunächst eine 8 um zwei Stangen zu fahren, um danach eine Wippe zu bewältigen, die in einen Slalom führte. Von dort ging es um eine Stange zurück zum Startpunkt. Nach einer kleinen Stärkung mit Kuchen

Jeder Teilnehmer erhielt ein Spannband mit seiner Startnummer und eine Teilnehmerurkunde.



Oliver Lohrum nahm spontan an dem Turnier teil und erzielte den 2. Platz.

und Würstchen wurde die 1. Wertungsrunde gefahren und die Zeiten mittels einer Lichtschranke auf die hundertstel Sekunde genau ermittelt. Außer Konkurrenz fuhr Silke in ihrem Rollstuhl mit, geschoben von ihrem Assistenten Gottfried. Gefreut haben wir uns auch über die Teilnahmen von Maryzabel. Die gebürtige Kolumbia-



Nach wochenlanger Vorbereitungszeit zeigten sich VC Bonn Tourenwart Gregor Schorn (l.) und Präsident Peter Buchbender sichtlich zufrieden mit dem Ablauf des Turniers.





Am Start: Peter Schumacher auf seiner Rally 200 von 1972.

nerin aus Bogotá war als Vertreterin des Scooter Centers auf ihrer PX von Köln angereist. Vor Ort war auch ein Redakteur des Bonner General-Anzeigers, so dass am darauffolgenden Montag die Lokalzeitung einen ausführlichen Artikel über unsere Veranstaltung veröffentlichte. Im zweiten Wertungslauf ging es darum, die Zeit aus dem ersten Lauf möglichst nahe zu treffen. Zeitmess-



Die Wippe war für viele Fahrer/Innen eine Herrausforderung – hier souverän gemeistert von Iris Jusen.



Die Gewinner des Tages v.l.: Platz 3 erreichte Oliver Lohrum, Platz 1 für Marc Dackweiler und den 2. Platz erzielte Theo Jansen.



Auch die Lokalpresse war vor Ort: VC-Bonn-Vizepräsident Stefan Becker im Interview mit Niklas Schröder, Redakteur des Bonner General-Anzeiaers. Für den Traditionsverein war es nach lanaer Pause das erste Geschicklichkeitsturnier dieser Art. "Wir hatten im Vorfeld alle Clubs in der Umgebung eingeladen. Leider war die Resonanz sehr verhalten - vielleicht weil man auch nicht so genau wußte, was einen erwartet. Trotzdem sind wir mit 20 Teilnehmenden sehr zurfrieden", so Becker.



Als Vertreterin des Scooter Centers war die Kolumbianerin Maryzabel angereist und ließ es sich nicht nehmen, auf ihrer PX am Turnier teilzunehmen.

Platz 3 freute sich Oliver Lohrum mit einer Zeit von 0,57 Sekunden. Schnellster Fahrer - auch wenn es hierfür keinen Preis gab - war Marc Germscheid, der die Strecke in einer Zeit von 28,51 Sekunden bewältigte.

Wir danken allen, die dieses Turnier mit viel persönlichem Engagement ermöglicht haben. Und natürlich unseren Sponsoren: Autohaus Thomas ŠKODA, Raumausstatter Krüger, Zweirad Kübler, Scooter Center, Paul Pietsch Verlag, Genussvoll Leben, L'Osteria Bonn Rheinwerk, HUK Coburg Versicherung und unserer Fotografin Ulrike Runge.

Aufgrund der guten Resonanz wird im kommenden Jahr wieder eine "Campionato di regolarità" veranstaltet werden. Weitere Infos und Fotos unter www.vespa-club-bonn.de und www.facebook.com/VespaClubBonn.



Über

Sekunden.



European Vespa Days European Vespa Days 30 Jun - 3 Jul 2022

Vier Freunde des Vespaclubs Rothenburg machten sich auf den Weg. Ziel der langen Reise waren die European Vespa Days in Guimaraes/Portugal.

Dieses Treffen war schon 2020 geplant, aber pandemiebedingt musste man zwei Jahre warten, bis es letztendlich stattfinden konnte. Der erste Tag ging über Mulhouse-Besancon Richtung Lyon und war gleichzeitig die längste gefahrene Etappe über 630 km. Schon der zweite Tag brachte, was Rollerfahrer lieben. Es ging durch die Ardèche, ein wunderschönes Gebiet mit vielen Serpentinen.

Am folgenden Tag ging es in die Cevennen. Es ging stundenlang bergauf und bergab durch eine traumhafte Gegend, teils zerklüftet, manchmal bewaldet. Kleine Bergdörfer und ihre Cafes am Straßenrand luden immer wieder zu einer kurzen Rast ein. Wir hatten bis auf Portugal keine Übernachtungen gebucht und das machte jeden Abend die Suche spannend, ob etwas Passendes zu finden war. Diesmal entdeckten wir weit abseits der engen Gebirgsstraße einen einzeln gelegenen Bauernhof, umfriedet von alten Steinmauern und Hecken. In einem kleinen Nebengebäude waren wir vier untergebracht. In vielen Jahren hatten die Besitzer den alten Hof in eine gemütliche Pension umgebaut und legten dabei Wert auf ursprüngliche Materialien und Einrichtungen. Wir wollten gar nicht mehr weg, so schön war es dort, aber wir mussten ja weiter.

Der Vespaclub Rothenburg auf einer fünfzehntägigen Rollertour nach Portugal

Die nächste Etappe führte uns vorbei an Millau, dort kann man mit 2460 m die längste Schrägseilbrücke der Welt bewundern. Bei einer maximalen Pfeilerhöhe von 343 m ist sie die größte Brücke der Welt, gleichzeitig das höchste Bauwerk Frankreichs und die höchste Brücke in Europa. Weiter ging es über Toulouse nach Lourdes zu unserer nächsten Unterkunft. Ein Rundgang zur Sanctuaire Notre Dame de Lourdes und der Grotte de Massabielle (Marienwallfahrtsstätte) durften genauso wenig fehlen wie ein Spaziergang durch die engen Gassen. In den Geschäften wurden Unmengen von Utensilien über die Marienerscheinung verkauft.

Über 450 km ging die abwechslungsreiche Strecke teils am Golf von Biscaya und an der Atlantikküste entlang über San Sebastian, Bilbao in die Nähe von Santander. Dort konnten wir uns in einer Pension einquartieren. Der kleine Ort entpuppte sich als Anziehungspunkt für Touristen. Historische Gruppen mit ihren Darbietungen durchzogen die mit Kopfsteinpflaster versehenen engen Gassen. In den teilweise versteckten Hinterhöfen der Gaststätten konnte man bei gutem Essen den Tag noch einmal Revue passieren lassen.

Am nächsten Tag ging es teils im Regen aber auch Sonnenschein nach Santiago de Compostela. Die Kathedrale von Compostela war überwältigend. Ein Reiseziel in Europa, das über Jahrhunderte durch Tra-

dition, Mythen und Legenden gerade in der heutigen Zeit viele Pilger auf dem Jakobsweg anzieht.

Zu unserer Freude trafen wir auf der Treppe zur Kathedrale ein befreundetes Ehepaar aus der Schweiz, das auch auf dem Weg zum Vespatreffen war. Gleich wurde ein Essen ausgemacht, das man am Abend sofort in die Tat umsetzte. Bei einer Pa-

ella und einem Wein feierten wir das Wiedersehen. Die Ankunft in Fisterra am nächsten Tag war ein weiterer Höhepunkt. Nach 2980 km war es das westlichste Ziel unserer Reise. Das Kap Fisterra mit seinem weitreichenden Leuchtfeuer, übt eine besondere Anziehungskraft auf die Pilger des Jakobsweges aus, die ihre Reise nur als beendet empfinden, wenn sie hier angekommen sind. Weiter ging es zum Vespatreffen nach Guimaraes, das im Norden Portugals liegt, dem eigentlichen Ziel unserer langen Reise.

Auf dem Treffen begegneten sich viele Gleichgesinnte aus ganz Europa. Wir waren stolz darauf, zu den Vespisten zu gehören, die diese lange Strecke auf eigener Achse zurückgelegt hatten. Da Porto nur 59 km entfernt lag, machten wir einen Abstecher in diese sehenswerte Küstenstadt am Atlantik. Ein Rundgang durch die Altstadtgassen führte uns zur bekanntesten Sehenswürdigkeit von Porto, die eiserne Brücke. Sie überspannt den Fluss Douro und lässt sich auf zwei Ebenen überqueren. Miterbauer war Gustav Eiffel (Erbauer des Pariser Eiffelturms). Wieder in Guimaraes eingetroffen, ließen wir den Tag auf auf einer Piazza mit gutem Essen im Kreise unserer Schweizer Freunde ausklingen.

Am 10. Tag mussten wir uns wieder auf die Rückreise machen. Es ging durch Kastilien nach Burgos. Das bekannteste Wahrzeichen der Provinzhauptstadt ist die im





Stil der französischen Gotik erbaute Kathedrale. Nach einem Mittagessen und einem kleinen Rundgang war es wieder Zeit zu unserem Ziel Pamplona aufzubrechen.

Am nächsten Tag ließen wir Spanien hinter uns und erreichten nach 350 km durch die dortigen Weinbaugebiete Bergerac. Eine Unterkunft war bald gefunden und wir ließen den Tag gemütlich zu Ende gehen.

Nach einer wunderschönen Fahrt durch die Auvergne erreichten wir tags darauf Clermont-Ferrand. Diesmal übernachteten wir in einer Hütte auf einem Campingplatz, dies hatte seinen ganz besonderen Reiz. Auf unserer Reise wollten wir eigentlich öfter so nächtigen, aber es ergab sich leider nie die Gelegenheit.

Weiter ging es dann durch die ostfranzösische Region Burgund, eines der bedeutendsten Weinregionen des Landes nach Dijon. Am vorletzten Tag überquerten wir die Grenze nach Deutschland und übernachteten in der Jugendherberge Schloss Ortenberg gelegen in der Ortenau. In einem herrlichen Ambiente und einem grandiosen Rundum-Blick vom Schloss-

berg aus konnten wir zum Abschluss noch einmal die Seele baumeln lassen.

Nach dieser letzten Übernachtungsstation fuhren wir Vespafreunde mit vielen unvergessenen Eindrücken und Erlebnissen zurück nach Rothenburg. Diese lange Strecke von 5.700 km durch Frankreich, Spanien und Portugal, dem Auf und Ab über teilweise schmalen Straßen, war ein unvergessliches Erlebnis. Jeder Kilometer dieser langen Tour über 15 Tage war ein Genuss, geprägt von vielen Eindrücken, von denen die Teilnehmer noch an manchen Clubabenden zu erzählen haben.

Text:

Rolf Griesmeier VC Rothenburg o.d.T.





FREITAG & SAMSTAG 07. & 08.10.2022

Beachclub Nethen | Bekhauser Esch 170 · 26180 Rastede

FREITAG: ALL INCLUSIVE SOUL NIGHTER SAMSTAG: MARKENOFFENES BLECHROLLERTREFFEN

INFOS & TICKETS AUF WWW.VESBEACHI.DE



Irgendwann im Coronawahn ... Alle Veranstaltungen abgesagt, was tun? Henne wollte zu seiner Karosseriewerkstatt nach Trient (Keimzelle der Erstauslieferung seiner VBB anno 1964) und es war die Idee einer echt alpinen Unternehmung geboren. Viele Pässe sollten es sein, aber wie viel Pässe vertragen unsere Drehzahldiven. Der Umkehrpunkt stand auch gleich fest. Das Nordufer des Lago di Garda sollte erreicht werden.

Fahren wir ab Braunschweig oder komfortable Anreise mit Trailer bis nach Obergünzburg. Von dort aus sollte es aber spätestens losgehen. 13 Pässe mit einer Gesamthöhendifferenz von 20.310 HM und absoluten 966 km. Also nur für die, die nicht so crazy waren und ab Braunschweig losgefahren sind. Henne und Vini waren so drauf, einer mit Klingelmotor in seiner 61èr Misa und der andere mit Kreuzbandriss im Knie. Irgendwie beides ein Handicap, allerdings sollte sich nur das Klingeln zu einem Problem entwickeln. Nach kappen 600 km war es dann soweit, aus die Maus-Misa. Die zwei Trailer hatten somit Servicefahrzeug-Charakter und konnten einsammeln. In Obergünzburg angekommen, haben wir uns sortiert und den VC in Kempten um Hilfe angeschrieben, ein Ersatzmotor musste her. Keine Antwort ... Urlaubszeit. Aber der Retter Andi war zur Stelle. Selbstlos opferte er seinen Kids-Day-Sonntag und es konnte geschraubt werden. Nach gut drei Stunden summte ein originaler 150er in der Misa. Ohne Choke, ohne Bumms, aber zuverlässig für die kommenden Aufgaben. Ein herzlicher Dank an Casa Vespino.

Der Startpunkt Obergünzburg wurde von unserem Tourenwart Matti akquiriert. Dort wohnten Ulrike und Achim, nicht nur super nett, sondern auch super Amateur-Fotografen. Das bescherte uns nach einer ersten kleinen Ausfahrt von 154 km im Oberallgäu nicht nur Vergaser-Einstellungen (Höhenanpassung), sondern auch echt coole Fotos. Sogar ne Drohne war mit am Start und einige neidvolle Betrachter auf ihren Monsterbikes.

Nun war es soweit; Hantkenjoch und Timmelsjoch gleich in einem Abwasch. Geht klar, mit jedem Höhenmeter geht die Leistung in der max. Drehzahl in den Keller, bis nach bester Werner-Manier Gräten und Muttern aus dem 30er PHBH fliegen. Okay, die Leistung bei 4400 min reicht noch für die 2474 Höhenmeter, aber wir waren froh, oben zu sein. Entspanntes Downcruisen aus dem Hochnebel bei 10 °C im 4. Gang bis ins mediterrane Lana bei Meran. Die Palmen und 33 °C empfangen uns. Ein Espresso und ne Zündkerze später geht die Sonne unter bei Caroline, der wohl besten Biker-Pension (Danke an den VC Ulm für diesen tollen Tipp). Herzlich und familiär und ne Tiefgarage gibt's für unsere Schätzchen.

Der große Tag; wir müssen früh los. Mit einer Gesamtfahrzeit vom mindestens



6,5 Std. und der Auswahl von abgelegensten Bergstraßen war der Trip schon vor dem Antritt eine Herausforderung. Nach einem ausgiebigen Frühstück ging es gleich nach 150 Metern nach dem Start nach oben. Und zwar richtig nach oben. Der Gampenpass war zügig erreicht und der 4. Gang war überflüssig geworden. Die Pagnella hat dann mehrheitlich den 2. Gang gefordert. Der Blick vom Molvensee hoch zur Brenta war einmalig schön. Die Abkühlung im Bergsee war erfrischend und das klare grüne Wasser lädt zu mehr ein, als nur zu einem Kurzbesuch.

Bergab entspannen, anbremsen und in die Tornato (Kehren) reinlegen. Schnell hörten wir auf zu zählen. Kurve auf Kurve, bis der Seitenspiegel am unteren Beinschild



anfängt den Asphalt zu kratzen. Und mit jedem Meter tiefer wurden die Schweißplakate unter den Armen größer; nur Kalle hatte seine Motorradjacke noch vorbildlich bei 34 °C an. Endlich war der Gardasee erreicht und wir erlebten den pulsierenden Tourismus am Tor zum Süden. Eine Pizza zur Stärkung, denn die Rückfahrt war über Arco und den Santa-Barbara-Pass ebenbürtig anstrengend, sodass wir nach exakt 8:43 reiner Fahrzeit erst wieder in Lana in unsere Tiefgarage rollten. Die Einsamkeit dieser Bergregion ließ uns fast über eine Stunde keinen Gegenverkehr begegnen, dafür aber unzählige Schlaglöcher.

Es ist Ruhetag und es ist Zeit für ein spontanes Clubtreffen mit dem VC Merano. Ein herzlicher Empfang, ein kühles Forst-Bier und ein paar Chips später. Wir möchten gar nicht mehr los aus dem beeindruckenden Clubkeller bei Paolo und es werden Erinnerungsfotos ausgetauscht und ein Treffen auf den VWD 2023 in Interlaken vereinbart. Der obligatorische Bannertausch darf nicht fehlen und wir rollern beseelt durch die Südtiroler Weinstraße ins Quartier. Morgen starten wir ja die Rückreise und es muss noch gepackt werden.

Es ist Rückreisetag. Leider ist die intensive Vespa-Roll-Zeit fast vorbei und wir hoffen, dass wir alle gut daheim ankommen.



Vini und Henne fahren wieder komplett mit den Rollern nach Norddeutschland, der Rest über Obergünzburg via Trailer. Wir rollen auf Garmisch zu und wollen Jesko (Wotox) bei SIP noch einen Abstecher bescheren. Aber so weit kommen wir nicht. Kurz vor Landsberg am Lech streikt die Pearl von Matti und wir stellen fest: die Zündspüle ist durch. Huckepack geht es die letzten 60 km nach Obergünzburg. Der Rest ist Geschichte.

Es gibt nur grinsende Gesichter, angefahren – angekommen – rübergemacht und zurückgewinkt.

Text und Fotos:



VC Vesparados Braunschweigerland e.V.





Farbenfrohe Vespen besiedeln Guimaraes

Treffen seinen "eigenen" Charakter und eigene Highlights hat. Das macht die jährliche Zusammenkunft erst recht spannend und abwechslungsreich.

Ca. 2.500 Vespas hatten sich in Guimaraes eingefunden und die Kleinstadt "besiedelt". Mit insgesamt fünf Vespas sind Bengt, Ole und Frank ab Hamburg in Richtung Westen gestartet. Alle sind nach ca. 2.400 Kilometern und 36 Stunden Fahrt sicher dort ange-

kommen. Andrea und ich sind hinterhergeflogen.

Und da waren sie!! Vespas und Teilnehmer aus ganz Europa, sogar aus Australien und Mexiko. Was für eine Augenweide. Jede Vespa sah anders aus – mal kunterbunt/gestreift, mal verrückt, mit Girlanden, Banner, Accessoires und Fahnen geschmückt. Jedes Baujahr war vertreten, einfach nur herrlich anzusehen. Der Phantasie sind da keine Grenzen gesetzt.

Alle Teilnehmer jeden Alters haben sich

einfach nur auf dieses Event gefreut und die Emotionen sprühten nur so über. Was mich so beeindruckt hat, ist die Tatsache, dass bei so einem Treffen die Mentalität der Vespa-Fahrer, die Religion und der Job völlig egal sind – alle haben eine Leidenschaft: Die Vespa!

Der Höhepunkt der Veranstaltung war die gemeinschaftliche Ausfahrt über ca. 45 Kilometer in die Umgebung von Guimaraes, die wir in zwei Etappen zurückgelegt haben. Am Samstagmorgen fanden wir uns mit allen Vespas um etwa neun Uhr

am Veranstaltungsplatz ein. Hier fand ein reger Austausch statt und die Vorfreude war schon sehr groß. Plaketten, Banner, Aufkleber und viele andere Club-Accessoires wurden rege getauscht, begleitet von vielen Gesprächen. Dank der hervorragenden Organisation vor Ort haben alle Vespen einen Platz für sich gefunden. Das Wetter spielte super mit. Es kündigten sich ca. 30 Grad und viel Sonnenschein für den Tag an. Um etwa zehn Uhr fiel der Startschuss. Aufgeregt spran-

gen alle Teilnehmer auf ihre Vespen und los gings. Unterschiedliche Motorengeräusche umgaben uns, was in meinen Ohren wie Musik klingt. Reihenweise fuhren wir dann los, umgeben von Abgaswolken der Zwei-takter ...

Unterwegs winkten uns jederzeit begeistert einheimische Portugiesen zu und wir antworteten mit unterschiedlichen Hupgeräuschen und winkten zurück. Was für ein irres Gefühl, so vielen Menschen mit dem Anblick von vorbeibrausenden Vespas ein Lächeln ins Gesicht zu zaubern. Der Verkehr wurde dadurch komplett lahmgelegt.



Die meisten Autofahrer nahmen es gelassen hin und schauten sich ebenfalls dieses Spektakel an. Die schwierigen Stellen in den Kreisverkehren und an Kreuzungen wurden so gut abgesichert, dass wir unterwegs nicht auseinandergerissen wurden. Viele Vespa-Fahrer haben während der Fahrt angehalten, um selbst den Corso zu filmen oder zu fotografieren.

Am ersten Stopp wurden wir stürmisch von Einheimischen, in typisch portugiesischen Trachten, tanzend und singend in Empfang genommen. Alle durften wir über einen roten Teppich fahren. Vor Ort war die Stimmung grenzenlos und wir wurden alle mit einem kleinen Snack und Getränken versorgt.

Die zweite Etappe ließ nicht lange auf sich warten und wir setzten unsere Fahrt durch die herrliche Landschaft und kurvige Straßen fort. Schließlich erreichten wir eine Kirche mit einem großen Vorplatz in einer Anhöhe, die einen wunderbaren Ausblick in die Umgebung/Landschaft ermöglichte. Auch dort wurden wir mit einem Snack und Getränken versorgt und schließlich wurden alle Vespa-Fahrer auch vom dort ansässigen Pastor gesegnet. Mir



Die Vespa Alp Days in 2020 und 2021 hatten mich bereits geflasht, aber die European Vespa Days haben dies noch einmal getoppt. Für mich war das eines der schönsten Erlebnisse in meinem Leben!!!

Da diese Veranstaltung in jedem Land von einem Vespa Club organisiert wird und nicht von einem professionellen Eventmanager, weiß man vorher schon einmal nicht genau, was auf einen zukommt. Das bedeutet, dass jedes internationale Vespa-











wurde erklärt, dass das typischerweise von den Katholiken so zelebriert wird.

Vielen Dank an den Vespa Club Guimaraes für die super Organisation, Versorgung, Live-Musik, Merchandising, vielen tollen Begegnungen, Stimmung und natürlich nicht zuletzt dem abschließenden Galaabend. Wir fühlten uns jederzeit wohl und werden diese Tage so schnell nicht vergessen.

Text:

Beate Steiner Vespa Club Hamburg

Fotos:





10. PragoVespa

Vespa-Fahrt nach Prag vom 15. bis 21. Juni 2022

Nach zwei Jahren Pause war es im Juni endlich wieder so weit, die 10. Prago Vespa sollte stattfinden. Das wollten wir erleben und starteten am 15. Juni mit Anja, Jörg und Rico, Carsten, Rolf, Hans und Michael um 9.00 Uhr vom vereinbarten Treffpunkt.

Das Wetter war sehr gut und als wir Uelzen erreicht hatten, ließ auch der Verkehr deutlich nach. Über Salzwedel, an Gardelegen vorbei und durch Haldensleben machten wir die erste Pause in Wanzleben. Über Aschersleben, Naumburg und Zeitz kamen wir gegen 16.30 Uhr im gebuchten Hotel in Altenburg an. Den Abend genossen wir gleich nebenan auf der Terrasse eines Restaurants.

Der Donnerstag verlief ähnlich. Auf der B 180 kamen wir gut voran. Im Erzgebirge war es oft sehr kurvenreich, es folgte in Tschechien eine Schnellstraße, bevor wir im letzten Teil auf einer kleinen Landstraße gegen 14.30 Uhr das Hotel erreichten. Im Restaurant gleich um die Ecke besprachen wir bei Kaffee und Erdbeertorte den weiteren Verlauf des Tages. Dieses Restaurant wurde für drei Tage unser Stammlokal. Wie geplant, fuhren wir anschließend mit der U-Bahn ins Zentrum. Über den Wenzelsplatz spazierten wir durch die Altstadt an die Moldau und landeten in einem Biergarten.

Später gesellten wir uns zu den vielen Besuchern auf der Karlsbrücke und ließen den Abend in einem Restaurant direkt an der Brücke ausklingen. Das war schon mal Tschechien trafen wir Vespa-Freunde aus allen deutschen Landesteilen, aus Polen, Österreich und Italien. Wir fanden noch schattige Plätze, und nach kurzer Zeit besuchte uns Karolina Hornová und ich konnte ihr als Dank für ihre Unterstützung eine Vespa-Tasche überreichen. Abends nahmen wir an einer Ausfahrt mit ca. 20 Vespas teil.

Der Höhepunkt der PragoVespa war die Corsofahrt mit über 400 Vespa-Fahrern bei sommerlichen 35 °C. Ein Polizeimotorrad



ein schöner Tag bei angenehmen 26 Grad.

Der Freitag war noch abwechslungsreicher. Am Vormittag besuchten wir wieder die Innenstadt mit dem Wenzelsplatz, dem Altstädter Ring und landeten diesmal in einem Café an der Moldau. Zu Fuß, 2,5 km immer an der Moldau entlang, erreichten wir am Mittag das Hotel.

Um 14 Uhr war die Eröffnung der 10. PragoVespa im Central Camp. Der Platz war schon gut besucht und die Stellplätze für die Vespas wurden langsam knapp. Neben den vielen Vespa-Fahrern aus ganz

mit Blaulicht führte die ca. zwei km lange Kolonne an und Vespa-Fahrer mit gelben Warnwesten hielten die Kreuzungen frei.

Überall winkten Menschen und fotografierten mit ihren Handys die hupende, bunte Vespa-Truppe. Zuerst ging es bergauf zum Fußballstadion, danach wieder bergab über die Moldau zum Wenzelsplatz, der ein großer Vespa-Parkplatz wurde. Es war Zeit genug, alles im Bild festzuhalten und ein leckeres Eis zu genießen, bevor es zurück zum Central Camp ging. Im Restaurant, diesmal im klimatisierten Innen-







raum, ließen wir den besonderen Tag ausklingen.

Am Sonntag traten wir die Rückreise über Karlsbad und Klingenthal nach Plauen an. Das Hotel am Klostermarkt 4 war das kleinste und zugleich beste Hotel auf der ganzen Fahrt. Die Vespas parkten wir direkt vor der Tür. Obwohl die Innenstadt

wegen des "Plauener Spitzenfestes" für den Verkehr gesperrt war, ließ uns die Polizei durch. Mit einem Bummel über die vielfältige Festmeile, bei dem wir verschiedene Köstlichkeiten probierten, endete dieser Tag.

Am nächsten Tag, auf der Fahrt nach Wernigerode, hatten wir zum ersten Mal einige Stunden Regen. In einer Auto werkstatt zogen wir Regenzeug an und wurden mit heißem Kaffee und netten Gesprächen überrascht. Der Besitzer fuhr selbst eine Vespa. Wernigerode erlebten wir wieder im Sonnenschein, aßen leckeres Eis und ließen im Hofbräuhaus den Abend ausklingen.

Dienstag war der letzte Tag unserer Reise. Wie besprochen, verließen uns Carsten, Rolf und Michael noch vor Helmstedt, um auf der kürzesten Strecke nach Buchholz zu fahren. Kurz nach Mittag waren alle wieder wohlbehalten, nach 1430 Kilometern, in ihrem Heim.

Fazit dieser Fahrt: Nach dem Sprichwort: "Wenn einer eine Reise macht, dann kann er was erzählen." Wir haben viel gesehen und Schönes erlebt.

Text:



Fotos: VC Lüneburg





Vorletztes Jahr jubilierte der Vespa Club Hannover mit einem beeindruckenden Clubbestehen von satten 70 Jahren Vespa-Geschichte. Bekanntermaßen mussten die Feierlichkeiten erst um ein Jahr verschoben werden.

2021 plante man dann hoffungsvoll, das 70+1-Jubiläum und zusätzlich die German Vespa Rally auszurichten. Möglich war dann leider nur die GVR. Rück-

blickend war das ein echter

Club-Kraftakt. Sowas ohne Planungssicherheit und nur mit hoher Motivation und Flexibilität zu ermöglichen, verdient auf jeden Fall allen Respekt.

Da ich in der vergangenen Zeit so gut wie keine Vespa-Treffen besuchen konnte, war es für mich sowas von klar, dass ich mir das diesjährige Sommerfest des VC Hannover

Mitte Juni nicht entgehen lassen durfte. Freitagabends gegen 22 Uhr bin ich mit der Vespa in Springe angekommen. Schöne 260 km Landstraße, ganz wenig Verkehr, angenehme Temperaturen.

Summer Drive`n`Drink beim Sommerfest des VC Hannover

Nach einer ruhigen Nacht fuhr ich dann Samstagmorgens zum Treffen und wurde fröhlich von den Mitgliedern des VC Hannover in der im Wald gelegenen "Deisterhütte" begrüßt. Nach und nach füllte sich der Vorplatz des Naturfreunde-Geländes mit 2- und 4-Taktern. Diverse Umbauten wie etwa von der PX zur VBB oder einer PK-Benziner zum Stromer, das maßgeschneiderte Vespa-Hemd und Hose von Till, die individuellen Vespa-Gestaltungen, das neu designte Vereinsloge und und und zeigten wieder einmal mehr, wie kreativ und inspirierend die richtigen Leute sind. Alex, der die Ausfahrt anführte, hatte sich eine Fuffi-taugliche abwechslungsreiche Strecke für den Nachmittag ausgesucht. 45 Roller, ca. 90 km in knapp 3 Stunden, mit einem Tankstopp und einem Raucher-Päuschen. Auf der Strecke durch das schöne Schaumburger Land, vom herrlichen Wetter ganz zu schweigen, war alles dabei, was das Vespa-Herz begehrt. Nach der Rückkehr war natürlich wieder für das leibliche Wohl gut gesorgt. Das Motto "Summer Drive'n'Drink" wurde, von den 60 bis 70 Teilnehmern, soweit es möglich war, entsprechend umgesetzt.

Am Sonntag habe ich mir nach einem geselligen und ausgiebigen Frühstücksbrunch die zweite Ausfahrt geschenkt. Ich musste mir nochmal das zwischen Springe und Bad Münder gelegene 245 Meter Mega-Windkraftrad Typ N163/5.x mit einem Rotordurchmesser von 163 Metern aus der



der Nähe betrachten, bevor ich mich dann auf den Heimweg machte.

Herzlichen Dank an Florian und alle seine fleißigen Helfer vom Vespa Club Hannover. Euer schönes Treffen hat mir gut gefallen.

Text:

Yvonne Klaum Vespa Club Giessen





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



Drei Tage durch die Schwäbische Alb

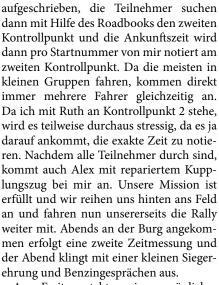
Vespina 2022

Nachdem ich 2019 das erste Mal die Vespina in der Schweiz mitgefahren bin und damals echt begeistert war, stand für mich klar fest, auch die nächste Vespina im Jahr 2021 mitzufahren. Leider musste die Veranstaltung coronabedingt auf 2022 verschoben werden, was der Vorfreude aber keinen Abbruch tat. Die Vespina wurde wieder von Roland Küng und Ruth Gamper mit viel Herzblut organisiert. Unterstützung bekamen sie bei der Zeitmessung von Markus Tomasini und seinem Sohn.

Dieses Mal fand die Vespina nicht in der Schweiz, sondern in Deutschland auf der Burg Wildenstein statt. Es handelt sich hierbei um eine Burg, die zur Jugendherberge umgebaut wurde. Ziel war es dieses Mal, an drei Tagen die Schwäbische Alb zu erkunden und an einem Tag bis nach Singen zum Bodensee zu fahren.

Ich hatte in 2019 Alex aus Leinfelden-Echterdingen kennengelernt und da wir uns damals gut verstanden haben, entschieden wir beide als Zimmergenossen wieder gemeinsam an der Vespina teilzunehmen. Es gibt viele bekannte Gesichter zu begrüßen, es waren aber auch neue Fahrer am Start. Am Donnerstagmorgen findet das erste Zeitfahren statt. Es gilt hierbei eine einfache Strecke abzufahren und eine Lichtschranke am Ende des Parcours zu einem bestimmten Zeitpunkt zu durchfahren. Hierbei geht es um Genauigkeit und Fingerspitzengefühl und nicht um Geschwindigkeit. Alex und ich sind

unter den ersten Startern. Roland hatte uns gebeten, ob wir den ersten Zwischenstopp auf der ersten Etappe für ihn übernehmen können. Zumindest wir beide müssen uns beeilen und fahren nach Koordinaten zum ersten Kontrollpunkt. Die Zeit sitzt uns im Nacken, da die weiteren Starter direkt nach uns starten, aber natürlich die genauen Koordinaten nicht kennen. Auf dem Weg zum Kontrollpunkt reißt der Kupplungszug von Alex. Verdammt! Warten und helfen ist ausgeschlossen, Roland verlässt sich auf uns. Zum Glück sind wir zu viert. Alex hilft sich selbst und wir anderen drei fahren weiter. Ziel der ersten Kontrolle ist es, ab dem Kontrollpunkt eine bestimmte Strecke über mehrere Kilometer mit einer bestimmten Durchschnittsgeschwindigkeit zu fahren. Die Teilnehmer wissen aber nicht nach welcher Entfernung der zweite Kontrollpunkt kommt, Konzentration ist daher gefordert. Die Startzeit eines jeden Teilnehmers wird bei Kontrollpunkt 1



Am Freitag steht mein persönliches Highlight an. Die Tour führt nach Singen Richtung Bodensee. In Singen gibt es eine Zementbahn, diese hatte Roland für











uns gebucht. Ich hatte von Zementbahnen schon einiges gehört, war aber selbst noch nie eine gefahren. An der Zementbahn angekommen bin ich schon etwas eingeschüchtert. Die Bahn ist relativ kurz und dadurch sehr steil. Es gibt eine eingezeichnete Ideallinie und je schneller man fährt, desto höher wird man nach oben getragen. Wir erhalten ausführliche Anweisungen und ich hadere noch mit mir, ob ich mir das wirklich antun soll. Die ersten Fahrer starten und dürfen immer 4-5 Runden drehen. Es sind maximal fünf Roller gleichzeitig in der Bahn, wenn die Zeit um ist, werden die Fahrer per Flagge raus gewunken, so dass andere Fahrer in die Bahn starten können.

Ich überwinde meinen Schweinehund und auf geht's. Die ersten Runden sind anstrengend und hochkonzentriert. Ich orientiere mich an der Ideallinie und es funktioniert ganz gut. Zeit auf den Tacho oder in den Spiegel zu schauen gibt es nicht, die Anspannung ist zu groß. Nach fünf Runden werde ich abgewunken, geschafft!

Kurz innerlich gesammelt und Resümee gezogen. Das macht richtig Spaß! Also ein paar Minuten später direkt wieder rein. Mit jeder Runde wird man besser und mutiger und plötzlich ist man auch mal oberhalb der Ideallinie, wenn man dann doch etwas schneller fährt. Für das kulinarische Wohl ist ebenfalls gesorgt an der Rennbahn, es gibt Spanferkel vom Grill. Nach der Mittagspause geht es über Land zurück zur Burg Wildenstein. Der zweite Tag klingt entspannt aus mit Benzingesprächen und wir gehen zeitig ins Bett, um für den finalen Tag fit zu sein.

Der Samstag startet wie gehabt mit einer Zeitmessung direkt an der Burg und Alex und ich fahren als eine der ersten Teilnehmer los, die heutige Etappe soll ca. 190 km betragen. Alex fährt vor mir und ich bin einige hundert Meter hinter ihm.

Nach ca. drei km ist die Rally für uns beendet und der persönliche Alptraum beginnt. Ich komme aus einer Kurve und sehe vor mir, wie Alex mit seinem Roller verunfallt ist und rechts in einer Böschung liegt. Es hat ihn aus der Kurve getragen und er ist schwer gestürzt. Zwei weitere Rollerfahrer halten an und ich bitte sie, einen Rettungswagen zu rufen. Da der Unfall an einer einsamen Stelle passiert ist, kommt erst der Rettungswagen und anschließend ein Rettungshubschrauber, der Alex nach Stuttgart ins Krankenhaus fliegt. Erfreuli-

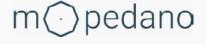
cherweise gibt es unter den Teilnehmern auch einen Rettungssanitäter, der Alex vor Ort hilft. An dieser Stelle noch einmal ein dickes Dankeschön an Sven aus Frankfurt! Ich werde auf die Verletzungen hier nicht eingehen, es geht Alex aber inzwischen zum Glück wieder besser.

Für Alex und mich ist die Rally damit gelaufen, ich verspreche ihm, mich um seine Sachen an der Jugendherberge zu kümmern und hole meinen Caddy, um die verunglückte PX zu bergen. Dieses Ereignis hat wieder einmal gezeigt, dass man immer konzentriert fahren muss und wie wichtig die korrekte Schutzkleidung ist.

Am Sonntagmorgen geht es dann zurück ins Münsterland. Fazit, mit Ausnahme des letzten Tages, war es wieder einmal eine super Veranstaltung. Ich hoffe, dass Ruth und Roland noch weitere großartige Ideen für die Zukunft haben und dass es eine weitere Vespina gibt. Ich bin auf jeden Fall wieder dabei.

Text und Fotos:





www.mopedano.de

Versicherungskennzeichen 2022/2023

21,60€*

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

Kurz mal an die holländische Nordsee-Cadzand

Vier Tage on Tour in Belgien und den Niederlanden

Mitte Juni machten sich fünf Mitglieder (Stefan B., Bine, Chris, Petra und Angelika) des VC Bonn auf nach Cadzand. Vize Stefan hatte die Tour für den VC Bonn organisiert, nachdem er schon öfters in Zeeland und Belgien unterwegs war.

Tag 1: Start

Wir trafen uns bei Petra zu einem schnellen Frühstück und fuhren bei schönstem Sonnenschein los. Wir überquerten den Rhein und dann ab auf die Autobahn 565, A555, A4, wo wir in Eschweiler einen ersten Tankstopp einlegten. Dann ging es weiter Richtung Nordsee auf der A4. Den Julianakanal überquerten wir und waren dann auch schon in Belgien, wo wir die Maas querten. Nun ging es auf der E314 weiter. Bei Zolder legten wir eine längere Pause ein. Wir mussten unsere alten Knochen etwas in Schwung bringen und unsere Zweiräder wieder auffüllen.

So fuhren wir weiter gen Westen, wo wir dann kurz vor Antwerpen nochmal die Tanks füllten. Da wussten vier von uns noch nicht, was jetzt auf sie zukommen sollte. Genau, die E313/ E34 von wo aus wir auf den Antwerpener Ring auffuhren. Wir hingen im Stau!! Jetzt erkannten wir auch Sinn und Zweck von Stefans Nautilus-Hupe. In gemäßigtem Tempo fuhren wir auf der teils fünfspurigen Autobahn

zwischen der Blechlawine durch. So fuhren wir gefühlte "Stunden" durch den Stau, mal gut, mal etwas eng, aber wir schafften es ohne Blessuren durch den "Wald" von Blech und Gummi, dank Stefan. Nachdem der Rl wieder in die E34 überging, löste sich der Stau auf.

Kurz vor der niederländischen Grenze fuhren wir von der A11 ab und fuhren nur noch auf Landstraßen unserem Ziel entgegen. Einige Kilometer vor Cadzand fuhren wir noch einen Campingplatz an, auf welchem Ulrike uns mit einem kühlen Bier (0,0 % natürlich) und Barbecue überraschte. Ach, tat das gut, im Liegestuhl die Beine auszustrecken, die Seele baumeln lassen. Nachdem wir uns erholt hatten, bedankten wir uns bei Ulrike für die nette Gastfreundschaft und fuhren die letzten Kilometer unserem Ziel entgegen. Jetzt war es nur noch ein Katzensprung bis Cadzand. Endlich!! Angekommen!! Das Haus wurde im Schnelldurchgang begutachtet, die Zimmer aufgeteilt und sich frisch gemacht. Der anstrengende Tag fand seinen Ausklang bei einem Sundowner



Freudiges Wiedersehen: Freudy und Stefan v.l. hatten sich 2021 beim VC Brügge auf dem Halletorenrit kennengelernt. In diesem Jahr lädt der VC Brügge zum 4. Zwaenerit

im Strandlokal "DE PIRAAT". An diesem ersten Tag 358 km gefahren, reine Fahrzeit sechs Stunden und 12 Minuten.

Tag 2: Brügge

Nachdem alle ausgeschlafen hatten, traf man sich auf der Terrasse zum Kaffee und besprach den Tagesablauf. Chris brauchte den Morgen für sich, stieß gegen Nachmittag wieder zu uns. Stefan, Petra, Bine und Angelika fuhren nach Breskens zum Fischfrühstücken. Vorbei führte die Strecke über den Deich am Leuchtturm von Breskens, welcher seit 1867 sein Signalfeuer über die Nordsee wirft. Dann endlich erreichten wir unsere "Frühstücksbude" in Breskens und ließen uns den Kibbeling und Matjes munden.

Nun wurde es Zeit, sich auf den Weg nach Brügge zu machen, wo Freddy Zutterman vom Vespa Club Brügge/Vespafriends Blankenberge bereits auf uns wartete. Er war so freundlich und hat sich bereiterklärt, mit uns auf "geheimen Pfade" Brügge und Umgebung zu erfahren. An unserem Treffpunkt wurden noch Club-Banner und Patches ausgetauscht. Fred hat uns soviel Geschichte und Gegenwart gezeigt, dass es einem schwindlig wurde. So u.a. den ehemaligen Bischofssitz und eine Kunstausstellung auf dem Gelände des Klosters "Ter Doest". In dem Örtchen Lissewege konnten wir auf öffentlichen Wegen, Gebäuden und Wohnhäuser die Kunstgegenstände der heimischen Künstler bestaunen.

Weiter ging es zum Hafen von Seebrügge und zur Seepromenade von Blankenberge. Nach dieser tollen Sightseeing-Tour kehr-



v.l. Angelika, Sabine, Freddy, Petra und Chris vor dem ehemaligen Sitz des Bischofs in Brügge

ten wir noch im Stammlokal der Vespafriends Blankenberge ins "Kruiskalsijde" ein. Dann mussten wir uns leider von Fred verabschieden.

Wir hatten noch ein Date mit der Historischen Innenstadt von Brügge. Dort kehrten wir in einer der ältesten Restaurants Brügges, der "Herberghe Vlissinghe", ein. Ulrike gesellte sich auch wieder zu uns und so konnten wir in geselliger Runde die Spezialitäten des Hauses genießen. Nachdem wir gesättigt waren, machten wir einen Verdauungsspaziergang durch die Altstadt von Brügge. Uns liefen die Augen von so viel gut erhaltenen alten Bauwerken über. Einfach grandios. Hier trifft der Slogan zu "Brügge muss man erlebt und gesehen haben". So schlenderten wir von einer Sehenswürdigkeit zur nächsten und vergaßen die Zeit. Zum Abschluss kehrten wir noch in die urige Kellerbar "Le Trappiste" ein - 24 Biere vom Fass!

Nein, das war nicht der Abschluss: Was "muss" man essen, wenn man Belgien besucht? Richtig: "Fritten"! So steuerten wir zielstrebig die "Frituur De Gentpoort" an, und bestellten bei Kurt und Valerie die laut Stefan besten Fritten der Stadt. Man merkte, er war nicht das erste Mal hier:-)

Gegen 22 Uhr ging es dann zurück nach Cadzand-Bad. Gefahrene Strecke 170 km.

Tag 3: Regen

Am nächsten Tag sollte eigentlich die Ausfahrt zum "Vespa Club Koksijde" stattfinden. Das Wetter machte uns aber leider einen Strich durch die Rechnung, so dass wir schweren Herzens per Pieter, dem Präsidenten des VC Koksijde, absagen mussten. Am Abend zuvor war es schon recht windig geworden, aber am Sonntag Vormittag kam noch heftiger Regen dazu.

Mittag Gegen starteten wir dann trotz Regens eine kleine Tour in die Umgebung. erstes fuhren wir den Ort Sluis an, bummelten durch die Stadt und kauften hier und dort Leckereien ein Danach steuerten wir die Bikerkneipe "Het Kleine Cafe" in Aardenburg an. Inzwischen öffnete sich der Himmel und es goss in Strömen. So genossen

wir unsere Getränke, aßen "Dreierlei Kroketten" und warteten, bis der Regen aufhörte. Dann ging es weiter zum Strandcafé "Beach House 25", wo Bine und Chris wieder dazustießen. Zum Abendessen zauberte unser Koch Chris eine köstliche "Pasta Bolognese" und am Abend sahen wir uns den Filmklassiker "Brügge sehen... und sterben?" an. Am 3. Tag waren wir 54 km unterwegs.

Tag 4: Rückfahrt

Und zack sind am vierten Tag die Tage an der Nordsee schon wieder vorbei. Dieses Mal ging es mit weitem Abstand an Antwerpen vorbei. Ein großes Aufatmen in der Gruppe. In Sint-Niklaas vor dem grandiosen Rathaus war unser erster Stopp. Dann ging es weiter zum "Fort Breendonk", einer Anfang des 20. Jahrhunderts errichteten Festung bei Willebroek. Unsere Mittagspause legten wir bei strahlender Sonne auf dem "Grote Markt" in Mechelen ein. Da-



Kleines Bier-Tasting in der Kellerkneipe "Le Trappiste" in Brügge vl. Angelika, Chris, Sabine, Ulrike und Stefan

nach ging es bis Aachen in einem durch. Dort verabschiedeten wir uns von Bine. Der Rest fuhr noch in die Innenstadt auf einen Cappuccino und eine leckere Erdbeerschnitte mit dick Sahne. Ach tat das gut. Stefan konnte noch eine "Vesbasta" an den Mann bringen und dann ging es auch schon Richtung Bonn.

Fazit: Eine gelungene Fahrt, ein toller Tourguide, viel gesehen, uns gefragt was essen die Holländer/Belgier (nur Kroketten??), bis auf Sonntag tolles Wetter und das Wichtigste: alles Un(m)fallfrei. Wir freuen uns schon auf nächstes Jahr!? Ach ja, die gefahrene Strecke der Rückfahrt betrug 376 km.

Weitere Infos und Fotos unter www. vespa-club-bonn.de und auf Facebook: www.facebook.com/VespaClubBonn.

Text und Fotos:



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

Die "Wilden Vespen" sind in Richtung Westernstadt los!

Die von Ralf und seinem Team wundervoll ausgearbeitete Fahrt startete in Hofheim am 22. April. Bei gutem Wetter rollerten die Vespen in Richtung Mittelhessen. Das Ziel: Die Westernstadt "Zündstoff City".

Die mit viel Liebe zum Detail in Holzbauweise errichtete Unterkunft liegt in unmittelbarer Nähe des Edersees und bietet Übernachtung mit Flair des Wilden Westens. Seit 2019 sind die Tore geöffnet. Alle Zimmer besitzen von außen eine eigene Identität. Während die äußere Erscheinung der einzelnen Zimmer an kleine Westernhäuser aus vergangener Zeit erinnert, hält das Innere eine moderne Ausstattung bereit.

Gott sei Dank bestätigte sich die Wettervorhersage nicht, die eigentlich Regen vorausgesagt hatte. Die Taunusvespen waren wieder mit den Gästen aus Bayern und denen der Region Mannheim am Start.

Im gemütlichem Tempo fuhren wir an wunderbaren Eindrücken vorbei. Gute Straßen, schöne Wiesen, Frühjahrsblüten überall. Besonders hervorzuheben ist die kurvenreiche Strecke zwischen Marburg und Edertalsperre, die ein echtes Vespen-Feeling hervorbrachte. Ziel war es, abends trocken in den Wilden Westen zu kommen. Deshalb wurden nur wenige Pausen eingelegt. Der Temperaturwechsel machte sich gegen Abend bemerkbar, so wurde es doch deutlich kälter und stellte die Damen auf eine harte Probe.

Fin kurzer Schreckmoment galt Ralfs Gefährt. Gerade Marburg hinter sich gelassen und ein kurzer Boxenstopp eingelegt, sprang Ralfs Vespa nicht mehr an. Der Tankwart bot schon Hilfe an, indem er die Vespa hätte abschleppen können. Das schien der Vespa zuwider, so dass sie in letzter Sekunde ansprang und die Fahrt konnte,

zur Erleichterung aller, wieder fortgesetzt

Angekommen in der Westernstadt "Zündstoff City" suchte jeder seinen "Stall" auf. Erfreulicherweise hatte man seine Vespa direkt vor der Tür, damit der Trennungsschmerz nicht so groß wurde. Abends trafen wir uns in lockerer Runde. Wer wollte, konnte sich den Westernburger schmecken lassen und das Bierchen hat auch nicht gefehlt.

Die Vespen haben sich in dieser

en miteinander zu genießen. Das nächste Highlight nahte. Eine Draisine-Fahrt stand auf dem Programm. Es wurde geschnauft, gestrampelt und gelacht, um dann dem nächsten Event entgegenzusehen: eine Schifffahrt auf dem Edersee. Diese begann an der Edertalsperre, die 400 m lange ist und in den Jahren zwischen 1908 und 1914 erbaut wurde. Bis heute sichert die Edertalsperre die Weserschifffahrt in den



Sommermonaten, dient dem Hochwasserschutz und der Stromerzeugung. Mit einem Stauvolumen von 200 Millionen m³ ist der Edersee der drittgrößte Stausee Deutschlands.

Der Tag gestaltete sich sehr erholsam, mit diesen wunderschönen Eindrücken. Das war jedoch noch nicht alles. Am frühen Abend empfing uns die Folk & Bluegrass Band "The Blue Ales" und brachte eine gute Stimmung in die Vespa-Runde.

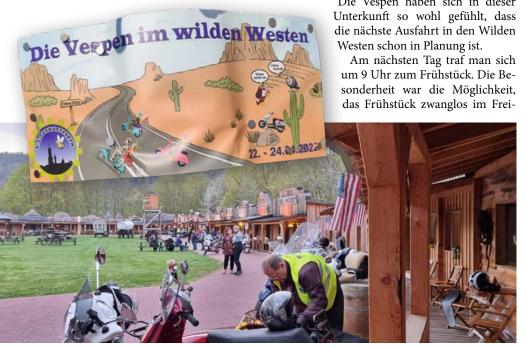
Am Sonntagvormittag gab es noch Spielraum für weitere Highlights, jedoch entschloss sich die Runde aufgrund des Wetterumschwungs, lieber trocken nach Hause zu kommen und ließ die eine oder andere Sehenswürdigkeit aus. Ein kulturelles Highlight war jedoch der Besuch des Polizei-Museums in Marburg, das nicht ausgelassen werden durfte.

Danach wurde flott die endgültige Heimreise angetreten, die uns dann auch trocken in die Heimat führte. Alle Vespas und Vespa-Fahrerinnen und -Fahrer haben tapfer durchgehalten. Ein Hoch auf Ralf und die Taunusvespen in Vorfreude auf das nächste Jahr, wenn es wieder heißt: "Auf in den wilden Westen".

Text:

Ina Preussner **VC** Taunusvespen

Fotos: VC Taunusvespen





1. Corsa Otto - Faro Basso Race Days



Rohrlenker-Kurvenspaß über und rund um das Stilfserjoch

Vom 14. bis 17. Juli 2022 fanden zum ersten Mal die von Franz Schmalzl (Zell am See) neu ins Leben gerufenen CORSA OTTO Faro Basso Race Days am und rund um das Stilfserjoch statt. Es ist eine neue fünfteilige Rally-Serie für Rohrlenker-Vespas der Baujahre 1946 bis 1957, bei dem jeweils an zwei Tagen eine Achter-Rundstrecke auf "berühmt-berüchtigten" Alpenpässen gefahren wird.

Bei der Premiere am Stilfserjoch stand ein rund 180 Kilometer langer Rundkurs in Form einer Acht an, der mit acht Passüberquerungen und rund 5.250 Höhenmetern zweimal (in unterschiedlichen Richtun-



Maschine an, um die 180-Kilometer- Runde über und rund um den höchsten asphaltierten Gebirgspass Italiens (Nummer zwei der höchsten Alpenpässe) an zwei Tagen zu fahren. Die 30 Startplätze waren im Übrigen innerhalb kürzester Zeit alle "vergriffen".

Treffpunkt mit Start und Ziel des Corso Otto 2022 war das historische Berghotel Franzenshöhe auf 2.188 m Höhe – mit direktem Blick auf die Stilfserjoch-Passhöhe. Nach Ankunft am Donnerstag wurden die Maschinen für die Rally in dieser Höhe vorbereitet. Einigen juckte bereits die "Gashand" – sie testeten schon einmal auf den 21 verbleibenden Kehren zur Passhöhe des Stilfserjoch.

180 Kilometer lange Achter-Runde bei "Kaiser-Wetter"

gen) auf Zeit gefahren werden musste. In die Rally-Wertung wurden vier Zeiten aufgenommen:

- Korrekte Startzeit Freitag
- Korrekte Startzeit Samstag
- Gesamte Fahrzeit Freitag
- Identische Fahrzeit Samstag zu Freitag

30 Vespisti aus fünf Ländern (Belgien, Deutschland, Italien, Österreich, Schweiz) folgten dem Aufruf von Franz und nahmen die Herausforderung für Mensch und Bei bestem Wetter wurde am Freitag pünktlich um 9:00 Uhr der erste Fahrer auf die 180 Kilometer lange Achter-Runde geschickt. Jeweils in Minuten-Abständen starteten die insgesamt 30 Rohrlenkerfahrer, die auf die 100stel-Sekunde genau mit Überfahren der Startlinie ihre vorgegebene Startzeit treffen mussten.

Die mit zwei Checkpunkten versehene Strecke führte am Tag 1 über das Stilfserjoch und rund 25 Kilometer hinunter nach Bormio – weiter über den Passo Foscagno (2.291 m) und dem Passo Eira (2.208 m) nach Livigno. Natürlich wurden die Passhöhen und einzelne imposanten Kehren für Foto-Stopps und kurze Pause genutzt – angesichts der großen Hitze auch wirklich nötig.

Vorbei an Livigno und dem Lago di Livigno wurde nach dem Grenzübergang in die Schweiz (Checkpoint 1) der La Schera Tunnel durchfahren, um über den Ofenpass (2.149 m) und danach das erste Mal über den Umbrailpass (2.503 m) zu fahren. Nach weiteren Kehren erreichte man zum zweiten Mal die Passhöhe des Stilferjoch. Kurzes Durchschnaufen und Stärken für den letzten Streckenabschnitt – beim herrlichen Blick auf die anstehende Talabfahrt.

Talabfahrt vom Stilfserjoch – Kurvenspaß mit Bedacht

Nachdem der erste Teil der "8" geschafft war, wurde sich die 48 Kehren hinab nach Prad "gestürzt" – aber immer mit Bedacht. Die Enge der Kehren und der teilweise viele Gegenverkehr bedufte doch etwas Achtsamkeit – aber auch wegen der Gefahr des "Glasieren" der Bremsbeläge – was leider einem der Vespisti fast zum Verhängnis wurde …

Vom Checkpoint 2 in Prad über Glurns wurden die letzten Anstiege und Höhenmeter in Angriff genommen – bei Tempe-







raturen über 35 Grad Celsius im Tal. Daher freute sich jeder ab Müstair wieder den 15 Kilometerlangen Anstieg mit 33 Kurven des Umbrailpasses und weiter zur Passhöhe des Stilfserjoch hinaufzufahren.

Die letzten 22 Kehren von der Passhöhe in Ziel am Berghotel Franzenshöhe haben alle nochmals abschließend genossen. Nach 180 Kilometer und rund 6-7 Stunden Fahrzeit (je nach Tempo des Einzelnen) mit rund 5.520 Höhenmetern war nach Durchfahren der Zeitmessung der 1. Rally-Tag geschafft. Bei kühlenden Getränken und stärkendem 5-Gänge-Menü wurde sich von der 1. Rally-Runde und vereinzelten Vespa Check-ups und Reparaturen erholt und gestärkt.

In Gegenuhrzeigerrichtung starteten die Fahrer ab 9.00 Uhr erneut auf die 8er-Runde. Möglichst auf die 100stel-Sekunde genau musste die Startlinie wieder überfahren werden, um die 2. Rally-Runde in Angriff zu nehmen. Die Strecke führte nun wie folgt: Stilfserjoch – Umbrailpass – Prad – Stilfserjoch – Umbrailpass – Ofenpass – Livigno – Passo Eira /Passo Foscagno – Bormio – Stilfserjoch – Ziel am Berghotel Franzenshöhe.

Die Sieger aus Italien und Deutschland

Besonders genau und schnell fuhren zwei Vespisti, die mit den Platzierten bei der anschließenden Come-together und Siegerehrung durch Franz Schmalzl und Nicole Egger sowie allen Teilnehmern gefeiert wurden. Sieger der 1. CORSA OTTO Faro Basso Race Days wurde Marco Ricci vom Vespa Club Arezzo, Italien. Die weiteren Platzierungen: Dominik Schmid (Nido di Vespa Bad Abbach, Deutschland) und Stefan Grießmann (Deutschland). Der schnellste Fahrer beider Tage kam aus Deutschland von der Hoffmann-Rennstaffel: Thomas Knickmeier. Die weiteren Plätze: Chris Debusscher (Vespa Club Diest, Belgien), Stefan Grießmann (Deutschland).

Aber auch alle anderen Teilnehmer wurden von Franz und Nicole bei der Siegerehrung geehrt, sich dieser Herausforderung auf der anspruchsvollen Strecke mit ihren sehr alten Rohrlenker-Vespas gestellt zu haben – natürlich auch die vier Vespisti, die leider mit Defekt aufgeben mussten. Ganz lieben Dank an Franz Schmalzl und

Nicole Egger sowie dem Helfer Team vor Ort für die wieder hervorragende Planung und Organisation. Die Vorfreude auf 2023 ist bei allen Teilnehmern schon jetzt sehr groß!

2023 – Rundum die Sella Ronda / Dolomiten (Italien)

Im nächsten Jahr finden die 2. CORSA OTTO Faro Basso Race Days vom 14. bis 15. Juli 2023 rund um die Sella Ronda in den Dolomiten / Italien statt. Die weiteren Termine und Orte sind: Andermatt / Schweiz 2024, Val d'Isere / Frankreich 2025, Zell am See, Großglockner / Österreich 2026.

Text:



Fotos: Olaf Just, JustRide it / Andreas Krenn, Blechbild.com





7. Falk Hartmann Gedächtnisrallye / 60. Motorrad-Rallye Selztal

Nach zwei Jahren Pause durften wir wieder nach Ingelheim. Mehr als 20 Teilnehmer hatten sich angekündigt, und bei bestem Wetter standen letztendlich sogar 28 am Start. Soviel waren es zuletzt bei der 50. Rallye. Beim Wetter hatte mit Sicherheit Falk Hartmann seine Beziehungen bei einem höheren Wesen spielen lassen.

Die Anlage in Pferdsfeld (Kartbahn) war nicht mehr zu nutzen, also hatten sich die Selztaler etwas anderes einfallen lassen. Es sollte den Berg hinauf nach Henschhausen gehen. Aber nicht wie früher volle Lotte, sondern nach vorgegebener Zeit mit einer erträglichen Durchschnittsgeschwindigkeit.

Allerdings hatten wir bei der Erprobungsrunde am Freitag festgestellt, dass die Zeit für brustschwache Roller nicht so einfach zu schaffen war. Am Samstagmorgen erhielten die Teilnehmer in der kleinen Rollerklasse bis 250 ccm mehr Zeitvorgabe. Bei den großen über 250 ccm, ja die gibt es auch, blieb alles beim Alten.

Die Gleichmäßigkeitsprüfung, die zu Beginn und Ende der Veranstaltung auf Zeit gefahren werden musste, hatte sich von Geradeausfahren in einen Pylonenslalom verändert. Die morgendliche Zeit musste am Nachmittag bestätigt werden. Jeder für sich und ohne auf die Uhr zu schauen.

Bei bestem Sonnenschein ging es um 9 Uhr los. Traditionell eröffneten Sigrid und Uwe Bödicker die Veranstaltung. Danach alle anderen Teilnehmer. Insgesamt 28 waren am Start, einige hatten noch am Morgen nachgenannt. Es ging über Trechtinghausen am Rhein längs in Richtung Bacharach. Dann links ab nach Henschhausen. Schon war die erste Prüfung zu fahren. Die Stoppuhr aufs Fahrzeug und im Minutenabstand den Berg hoch.

Der Fahrtleiter Jürgen Hartmann hatte morgens noch erzählt, dass er einige Anrufe von Verantwortlichen der Ämter längs der eingereichten Strecke erhalten habe. Alles neue Leute, die erst noch erklärt haben wollten, was wir denn dort vorhätten. Zuletzt habe er die Strecke eingereicht und die Dame beim Amt habe alles weitere gemacht.

Bei der Prüfung vor Henschhausen fuhr dann auch die Polizei in den Berg. Direkt vor mir. Eine Verschiebung meiner Fahrt ging nicht. Also hinterher und schauen. Mittendrin musste ich mich entscheiden. Entweder dahinter bleiben und die Zeit verfehlen oder vorbei und oben die Zeit passend machen. Ich wählte die zweite Variante und hatte oben noch jede Menge Zeit. Was tun? Ich hatte mich verschätzt. Ich wartete die Zeit vor dem Endeschild



ab und fuhr zu meiner Zeit daran vorbei. Danach auf Wilfried warten und weiter. Von Henschhausen nach Hennweiler zur Durchfahrtskontrolle am Sportplatz. Über Langscheid, Wiebelsheim, Bubach, Alterkülz, Keidelheim, Simmern, Tiefenbach, Kreershäuschen (die legendäre Sonderprüfung früherer Rallyes) beim Schinderhannes vorbei, Seesbach und Kellenbach über schönste kleine Straßen, fast immer alleine (zu zweit) auf der Straße dem Ziel entgegen. Wilfried und ich hatten eine Abkürzung Richtung Simmern gewählt und waren in Hennweiler die ersten.

Dann weiter über Kirn, Hundsbach, Jeckenbach, Odenbach, Becherbach, Gangloff und Schönborn nach Rockenhausen. Dort zur Zeitkontrolle hatten wir ein wenig Zeit, um einen Eisbecher zu verzehren. Wenn sich der Stempelmann vor Ort ein Eis gönnt, warum nicht auch die Teilnehmer. Die nachfolgenden Roller- und Motorradfahrer hatten nicht alle die Zeit dafür.

Weiter ging es nach Gau-Odernheim, (genannt RocK-Oil-hausen) benannt nach dem Sponsor der Veranstaltung, der dort sein Domizil hat. Diesmal gab es aber keinen Kaffee und Kuchen, weil der Chef selber unterwegs war. Die Spargelfrau am Ort half aber vorzüglich aus.

Über Wörrstadt, Ober-Hilbersheim, Aspisheim und Gau-Algesheim ging es zurück nach Ingelheim. Alle Fahrer kamen dort auch wieder an, nur den ältesten Teilnehmer hatten unterwegs Tiere im Weg gestanden. Ihm ging es gut, aber das Vorderrad seiner BMW R 90 S hatte alle Luft verloren. Er ließ sich vom ADAC direkt nach Hause fahren. Nochmal die Slalomprüfung vom Morgen fahren und dann gab es Kaffee und Kuchen auf dem Start-Zielplatz.

Nach der kurzen Auswertung der Ergebnisse fanden die Siegerehrungen statt.



Sigrid Bödicker gewann nicht nur die kleine Rollerklasse, sondern auch die Gesamtwertung. Herzlichen Glückwunsch Sigrid. Der Zeitunterschied der ersten und dritten Prüfung betrug lediglich 0,17 Sekunden. Es folgen vier weitere Fahrer des VC Düsseldorf, darin eingebettet in der Klassenwertung Rüdiger Dabelow (VC Schwarze Schafe Mainz), der mit einer PX 135 tapfer mitgehalten hatte. Die große Rollerklasse gewann Christian Till vor seinem Clubkameraden Alex Kirsch (beide VC Rüsselsheim).

Alle Teilnehmer erhielten vom ersten Vorsitzenden des Motorsport-Club Ingelheim und Hauptsponsor der Veranstaltung, siehe oben, Hendrik Hartmann und Fahrtleiter Jürgen Hartmann nützliche Dinge zur Fahrzeugpflege. Die Ersten bekamen dann noch Pokale und durften dafür auf das Podium.

Am Abend gab es dann noch ein abschließendes Abendessen im Nachbarort, wo nochmal die Feinheiten des Tages und von früheren Fahrten anekdotenreich zum Besten gegeben wurden. Mit dem Versprechen, im nächsten Jahr wieder dabei zu sein und vielleicht noch jemanden mitzubringen, verabschiedeten sich die Abendesser nach und nach. Zurück im Fahrerla-



ger in Ingelheim gab es nochmal intensive Gespräche bei anregenden Getränken. Am Sonntag ging es dann wieder heimwärts.

Falls die Vespa-Rally Österreich wieder ausfallen sollte, habe ich vor, Anfang September 2022 einen Campingplatz in der Nähe von Kirn aufzusuchen und dann von dort noch einmal die Strecke Richtung Rockenhausen zu fahren. Nach den herrlichen kleinen Straßen genüsslich ein Eis schlürfen und vielleicht noch eins. Dann wieder zurück und den nächsten Tag vielleicht nochmal. Mal sehen.

Text.



Fotos:



VC Düsseldorf e.V.



9. German Vespa Rally

Das Element zwischen Niederrhein und Eifel

Die diesjährige German Vespa Rally fand inzwischen in der neunten Auflage statt und wurde dieses Mal vom VC Düsseldorf ausgerichtet. Der VC Düsseldorf hat mit Uwe und Sigrid Bödicker und Hansi Both erfahrene Rallyfahrer in seinen Reihen, so dass die Planung dort in guten Händen war.

Die Rally fand vom 22. bis 24. Juli in Neuss statt und damit quasi vor den Toren von Düsseldorf. Treffpunkt war bei strahlendem Sonnenschein die Bezirkssportanlatechnische Abnahme und ich wurde erstmalig gefragt, ob ich auch meinen Fahrzeugschein dabei habe. Anschließend gingen die Fahrzeuge in den Park fermé und

> es durfte bis zum Start nicht mehr an den Rollern gearbeitet werden. Die obligatorische Fahrerbesprechung folgte und kurz nach 10:00 war der Start für mich. Die erste Zeitmessung erfolgte nicht an Sportanlage, sondern ca. in 1.5 Entfernung. Die Zeit bis dahin war aber ausreichend bemessen.

An der Zeitmes-

sung angekommen galt es wie immer, einen Parcours mit Lichtschranken zu durchfahren. Hierbei ging es nicht um Schnelligkeit, sondern um Genauigkeit. Man durchfährt den Parcours mit einigen Lichtschranken und muss sich seine Zeit beim Durchfah-

ren der Lichtschranke einprägen. Abends muss man den gleichen Parcours nochmals durchfahren und möglichst die gleiche Zeit bei allen Lichtschranken erreichen. Für zeitliche Abweichungen und Fehler, wie z.B. das Absetzen eines Fußes, gibt es Strafpunkte. Sieger ist am Ende der Teilnehmer mit den geringsten Strafpunkten. Ich warte auf meine Mitfahrer aus Müns-

Ich warte auf meine Mitfahrer aus Munster und Till Kleinschmidt und wir entscheiden uns, zu viert zu fahren. Gemeinsam macht es einfach mehr Spaß. Es geht von Neuss über Dormagen nach Bergheim zum Scooter Center. Dort ist eine kleine Pause mit Verköstigung eingeplant und wir können uns die Vespa- und Lambretta-Exponate im Showroom des Scooter Center ansehen. Gleichzeitig wurde hier eine Stempelkontrolle eingebaut und wir dürfen erst zu einer fixen Zeit weiterfahren.

Von Bergheim geht es weiter Richtung Bedburg. Mittags ist die nächste Zeitprü-



ge in Neuss Uedesheim. Bei der Ankunft bekamen wir unsere Nenntüte und das Roadbook ausgehändigt. Mit Startnummer 5 war ich einer der ersten Starter bei insgesamt knapp 40 Teilnehmern. Da Corona uns immer noch stark im Griff hat, musste jeder Teilnehmer vor Betreten des Geländes direkt einen Coronatest machen und das Ergebnis wurde pro Teilnehmer notiert. Ohne negatives Ergebnis kein Eintritt. Obwohl die Veranstaltung komplett draußen stattfand eine notwendige und verständliche Maßnahme. Alle Teilnehmer zeigten hierfür Verständnis.

Am Freitagabend gab es etliche alte Bekannte zu begrüßen, inzwischen hat sich eine fixe Rally-Community entwickelt, aber auch neue Teilnehmer waren anwesend. So war das Feld mit Teilnehmern aus Österreich, Italien, England und Frankreich dieses Mal international. Es erfolgten die üblichen Benzingespräche und wir gingen zeitig ins Bett. Es tat aber richtig gut nach all den Einschränkungen der letzten Jahre endlich mal wieder Freunde und Bekannte zu treffen und ein Bier zu trinken und zu quatschen.

Am Samstagmorgen wurde auf dem Treffplatz gefrühstückt, es erfolgte die



Der Vespa Club von Deutschland sowie der Vespa Club Düsseldorf als lokaler Ausrichter bedanken sich bei ihren Sponsoren: Bäckerei Puppe, Neuss, Brauerei im Füchschen, Düsseldorf, Friedhofsgärtnerei Fischer, Düsseldorf, Grohe AG, Düsseldorf, habermann hoch zwei gmbh, Dormagen, Rheinfährebetrieb Wolfgang Jansen & Söhne, Motor Buchverlag, Stuttgart, Motorex, Arnsberg, Nostalgic-Art, Berlin, Ortema, Markgröningen, Stadtsparkasse Düsseldorf, Scooter Center, Bergheim, Weishaupt, Neuss.





fung beim Rosengart Museum geplant. Hier fahren wir am Start der Mittagspause wieder einen Parcours, dieser muss am Ende der Mittagspause nochmals durchfahren werden, natürlich wieder mit möglichst identischen Zeiten. Die Besichtigung der Rosengart Oldtimer Museums ist dabei eine nette Idee. Von Bedburg geht es grob Richtung Jüchen und wir kommen am Braunkohletagebau vorbei. Es gibt einen Skywalk auf dem man sehen kann, wie sich der Braunkohletagebau in die Landschaft gefressen hat und diese nachhaltig verändert hat. Wir kommen an vielen Windrädern, Kohlekraftwerden und Stromleitungen vorbei, die die Region optisch prägen.

Nach insgesamt ca. 140 km kommen wir abends wieder am Startpunkt an und fahren ein zweites Mal den identischen Parcours vom Morgen. Das von Hansi Both ausgearbeitete Roadbook ist exzellent! Da ich als erster meiner Gruppe fahren muss und die Startnummern meiner Mitfahrer etwas hinter mir liegen, müssen wir die letzten 20 km doch etwas zügiger fahren, da ich sonst meine Ankunftszeit nicht erreiche. Es geht aber alles gut und wir kommen pünktlich an.

Abends werden die Zwischenergebnisse veröffentlicht. Mit 60 Fehlerpunkten bin ich auf Platz 5 der Tageswertung und ganz zufrieden. Der Abend klingt mit Buffet und Benzingesprächen aus. Der Sonntag startet identisch zu Samstag, die Startzeiten sind nur eine Stunde früher und die Strecke ist kürzer. Die Zeitprüfung findet an der gleichen Stelle statt wie am Vortag, es gibt aber direkt eine zweite Prüfung auf der anderen Straßenseite weitere 10 Minuten später. Der Parcours muss dieses Mal in umgekehrter Reihenfolge gefahren werden. Wir fahren in der gleichen Zusammensetzung wie gestern und dieses Mal geht es nach Düsseldorf in die Stadt. Als Highlight ist eine Fährfahrt über den Rhein mit in die Strecke eingebaut. Das Fahren durch Düs-

seldorf mit Roadbook ist aber deutlich anspruchsvoller als am Vortag über Land zu fahren. Die Chance, sich zu verfahren, ist deutlich höher. Mittags haben wir eine geplante "Zwangspause". An einer Stempelstelle dürfen wir nur zu einer festgelegten Zeit losfahren. Wir fahren wieder im Team, was sich zum Teil als Fehler erweist. Wir verfahren uns zweimal. Beim ersten Mal können wir den Fehler korrigieren, bei zweiten Mal kommen wir auf eine Art Umgehungsstraße, die leider falsch ist. Wir drehen und fahren die nächste Ausfahrt wieder runter, kommen aber an einem komplett anderen Ort heraus, da Auf- und Abfahrt an unterschiedlichen Stellen sind und sind "lost". Gleichzeitig läuft die Uhr stetig weiter gegen mich.

Ein Blick auf das Roadbook und die Uhr zeigt, dass es nicht möglich ist, dass ich meine Zeit erreichen kann. Eine kurze Lagebesprechung und wir entscheiden uns frei Schnauze zu fahren, das Ziel ist ja bekannt, ab jetzt heißt es Vollgas.

kannt, ab jetzt heißt es Vollgas.

Wir kommen zu viert am Ziel an, nur Till hätte es in der richtigen Zeit geschafft, alle anderen sind raus. Wir scheinen aber nicht die einzigen zu sein. Sigrid beruhigt uns und wir erfahren, dass es auch Probleme mit einer Lichtschranke an der nächs-

ten Station gab. Zumindest diese, die ja auf der anderen Straßenseite war, hätte ich pünktlich erreichen können, aber der Parcours wurde von anderen Teilnehmern gerade befahren die zu meiner Startzeit fuhren, da die Lichtschranke vorher technische Problem hatte. Das ist dann wohl höhere Gewalt. Insgesamt schaffen es nur sechs Fahrer rechtzeitig ins Ziel, es wurde daher entschieden, keine Strafpunkte für das Zu-Spät-Kommen zu vergeben. Die Zeit in der Stadt

war wohl etwas zu

knapp bemessen. Am zweiten Tag habe ich mich verbessert und habe nur 42 Strafpunkte. Leider hat sich das Niveau aller am Sonntag verbessert, so dass ich in der Gesamtwertung nun auf Platz 8 komme. Bei der Siegerehrung gibt es dieses Mal fast ausschließlich Sachpreise. Nur einen Rookie-Pokal für den jüngsten Teilnehmer gibt es als Motivation für die Teilnahme zukünftiger Rallyes, schließlich muss der Nachwuchs auch gefördert werden.

Fazit: Eine sehr schöne Veranstaltung, bei strahlendem Sonnenschein und zumindest bei uns pannen- und unfallfrei. Herzlichen Dank an Hansi, Uwe und Sigrid und die vielen fleißigen Helfer des VC Düsseldorf im Hintergrund. Es war ein tolles Wochenende. Wir dürfen gespannt sein, ob und wo die nächste GVR stattfindet, die ich auch Anfängern ans Herz legen kann.

Text und Fotos:





Kaufberatung Vespa PX

Nur wenige Fahrzeuge wurden so lange gebaut wie die Vespa PX. Für fast 40 Jahre von 1977 bis 2016, als das Modell schließlich eingestellt wurde, war die PX Teil der Modellpalette von Piaggio. Für viele Vespafahrer war die PX der erste Roller. Auch heute noch erfreut sich die PX großer Beliebtheit. Nicht wenige Besitzer von GTS und Primavera erweitern ihren Fuhrpark um eine PX, den letzten Zweitakt-Schaltroller aus dem Hause Piaggio.

Worauf beim Kauf achten?

Grundsätzlich ist die Vespa PX ein sehr ausgereiftes Fahrzeug mit guten Fahreigenschaften. Die "PX alt" steht im Ruf eine besonders schlechte Vorderradbremse zu besitzen, die Bremse der "Lusso" wurde verbessert, lässt sich unter anderem ohne Werkzeug nachstellen. Eine ordentlich gewartete PX-alt-Bremse mit neuem Bremszug bremst jedoch auch ausreichend. Durchbrennende Lampen sind ein Zeichen für einen defekten Spannungsregler (der z. B. dann kaputt geht, wenn man ohne Batterie fährt, wenn der Roller eine haben müsste).

Da die ersten PXen älter als 40 Jahre sind, kommen bei Gebrauchtrollern vermehrt Altersschäden vor. Die Wellendichtringe (Simmerringe), die das Kurbelgehäuse von Getriebe und Außenluft abdichten, verhärten und werden undicht. In der Folge kann der Motor "Nebenluft ziehen". Nebenluft kann dazu führen, dass die Vespa nur mit gezogenem Choke am Laufen gehalten werden kann, der Motor im Stand unkontrolliert hochdreht und auch Kolben und Zylinder durch das zu magere Gemisch und die fehlende Schmierung/Kühlung beschädigt werden. Wenn die Simmerringe gewechselt werden, ist das in der Regel

der Anlass zu einer großen Motorrevison, bei der neben den Lagern und dem Schaltkreuz auch die Federn des Ruckdämpfers der Primärübersetzung getauscht werden sollten.

Auch die Kabel altern. Besonders betroffen ist das grüne Kabel, das von der CDI zum Zündschloss läuft. Hier löst sich

die Isolation, manchmal bricht das Kabel auch. Roller, bei denen das Kabel defekt ist, lassen sich nicht ausschalten oder einschalten. Eine bestimmte Serie der Lusso mit Getrenntschmierung besitzt Öltanks, die mit dem Alter reißen und undicht werden. Auch das Ölschauglas unter dem Benzinhahn kann reißen, ein Austausch ist aufwendig, da der Tank ausgebaut werden muss.

Rostschäden können teilweise nur mit sehr großem Aufwand repariert werden. Besonders kritisch sind Schäden an der hinteren Stoßdämpferaufnahme und am hinteren Teil des Mitteltunnels, da hier mehrere Blechlagen übereinander liegen. Blechqualität und Lackqualität können in gleichen Baujahren sehr unterschiedlich sein, teilweise kamen Roller mit Orangenhaut oder zu wenig Lack an den Kanten der Seitenhauben in den Verkauf.

Der Kauf einer Vespa sollte immer mit einer ausgiebigen Probefahrt verbunden werden. Wenn eine Vespa nicht fahrbereit ist, sollte man besser die Kosten für eine komplette Motorrevision einkalkulieren. Vor der Probefahrt ist die Vespa genau anzusehen. Man sollte nach Rostschäden











MOTORRADWELT HANNOVER

Ausnahmslos deutsche offizielle Modelle mit voller Herstellergarantie

Größter Roller Stützpunkthändler im Norden

Alle Roller auch zum Probefahren ItalMoto Vertriebsgesellschaft mbH Heinkelstr. 29 30827 Garbsen / Hannover Tel.: 0 51 31 / 70 85 0

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

aprilia





Geschichtlicher Überblick

Grob lässt sich die Modellgeschichte in drei Phasen einteilen, 1977 bis ca. 1982, im Folgenden "PX alt", 1982 bis 1999, im Folgenden "Lusso" und 1999 bis 2016, die "Millenium" und "PX 2011" Modelle. Die ersten PXen besitzen (von einigen Übergangsmodellen 1982/82 abgesehen) alle Backenaußenverschlüsse, einen Tacho mit kleinerem Durchmesser, Kontrolllampen im Lenkerdeckel und eine Vorderachse mit nur 16 mm Durchmesser. Das Getriebe ist im Vergleich zum "Lusso"-Getriebe etwas zierlicher gefertigt, das Schaltkreuz ist gekröpft, die Schlüsselweite der Hauptwellenmutter beträgt 22 mm. Als Motoren gab es 80er, 125er, 150er und 200er, wobei sich 125er und 150er nur in der Bohrung und dem Kupplungsritzel unterscheiden. Bei der 200er sind die Stehbolzen anders angeordnet, die Kurbelwelle besitzt einen größeren Hub.

Nach Deutschland kamen vor allem Roller mit elektronischer Zündung und Batterie, ohne Getrenntschmierung. In Italien gab es zu Anfang noch Roller ohne Blinker und mit Kontaktzündung (der Traum des Autors;)), aber nur wenige von diesen Rollern haben den Weg über die Alpen gefunden. Für andere Exportmärkte gab es darüber hinaus Änderungen in einigen Details, wie z. B. Getrenntschmierung für die Schweiz oder den 200er Motor mit 10 PS, mit der deutsche Käufer in eine billigere Versicherungsklasse eingestuft wurden als mit den 12 PS des italienischen Modells.

Ab 1982/83 wurden die "Lusso", in Italien "Arcobaleno" (= Regenbogen)-Modelle eingeführt. In Deutschland verkaufte Roller erhalten alle eine Getrenntschmierung, 20 mm Vorderachse und größere Hauptwellenmutter. Die Konstruktion der vorderen Bremse wird verbessert, außerdem ist diese ohne Werkzeug nachstellbar. Es gibt einen neuen Tacho mit integrierten Warnlämpchen und neue Schalter, die nicht mehr so filigran wie die der "PX alt"-Modelle sind. Bei späteren Modellen wird die Federkern-Sitzbank gegen eine Sitzbank mit Schaumstoff-Kern ersetzt. Die Kaskade wird

verändert, das Handschuhfach deutlich vergrößert. Erstmals gibt es optional einen Elestart, Roller ohne Elestart bekommen statt einer Batterie einen Hupengleichrichter.

Gegen 1999 folgt ein erneutes Facelift mit neuer Kaskade. Die vordere Trommelbremse weicht einer vollhydraulischen Scheibenbremse, die Kaskade und Sitzbank werden geändert, der Tacho erhält ein neues Blatt, weiße Blinker mit Chromrahmen und neues Rücklicht werden eingeführt. Ab 1993 haben alle PX-Modelle die verbesserte Kupplung der Cosa. Diese bedarf geringerer Bedienkräfte, eine Nachrüstung älterer Modelle ist möglich.

Um das Jahr 2000 werden die letzten 200er gebaut, danach sind ausschließlich noch 125er und 150er erhältlich, diese Modelle sind immer mit Getrenntschmierung und Elestart, seit Beginn der 2000er auch einem Katalysator ausgerüstet. In den allerletzten Modellen, nach 2011, erkennbar an der Durchstiegmatte mit "Vespa-Schriftzug", wurde eine neue Zündung mit mehr Spulen verbaut, die für einen konstanteren Lichtstrom sorgen sollte. Leider besitzt sie eine Drehzahlbegrenzung, sie kann problemlos durch eine ältere Ducati-Lusso-Zündung ersetzt werden. Das Fahrwerk der letzten Modelle stammt von Escorts und ist etwas straffer. Der vordere Stoßdämpfer ist nicht mehr verkleidet.

Parallel zu den italienischen Modellen wurden bei Motovespa in Spanien bis Ende der 90er-Jahre PX-Modelle in Lizenz gefertigt. Hier ist zu beachten, dass sich die Roller umso mehr von den italienischen Modellen unterscheiden, je älter sie sind. Besonders die Modelle der "DS"- und "CL"-Serie, erkennbar an den fehlenden Blinkern, der Oldie-Gabel und dem Rally-Lenker, besitzen Zündungen des spanischen Herstellers "FEMSA", die nicht 1:1 mit italienischen Teilen kompatibel und austauschbar sind. "Iris"-Modelle der 90er Jahre haben meistens schon die aus Italien bekannten "Ducati"-Zündungen, in der Regel italienische Chassisnummern und spanische Motornummern (73M). Das kann beim TÜV Probleme machen. Über LML soll in einem späteren Artikel berichtet werden.

(auch unter dem Roller) suchen und kontrollieren, ob sich am Rahmen hinter dem Kotflügel keine Rostlöcher oder gewelltes Blech befinden, was von einem Unfallschaden herrühren könnte. Auch die Prüfung der Lenkanschläge ist wichtig, dazu muss der Lenker nach rechts und links bewegt werden. Das Lenkkopflager darf auf keinen Fall Rostpunkte aufweisen!

Anschließend sollten das Vorderradlager und das Lenkkopflager auf Spiel geprüft werden. Das sollte bei aufgebocktem Roller gut machbar sein. Wenn der Ständer verbogen oder abgenutzt ist, kann ein Brettchen untergelegt werden. Ein Tausch des Lenkkopflagers ist vor allem bei den Scheibenbremsmodellen eine aufwendige Reparatur, da für den Ausbau der Gabel die Bremsleitung entfernt werden muss.

Sind weiße Blinkergläser verbaut, so könnten sie von der "Millenium" stammen. Schwarze oder rote Blinkergläser gibt es, genau wie das in den 80ern beliebte Antikrücklicht, nicht mit ABE.

Die Reifen müssen auf Alter und ausreichende Profiltiefe geprüft werden. Die eingeprägte DOT mit vier Ziffern steht für die Produktionswoche und das Produktionsjahr. Reifen mit einer dreistelligen DOT stammen aus den 1980er oder 1990er Jahren (90er mit Dreieck) und sollten auf jeden Fall komplett mit den Schläuchen gewechslt werden.

PX-Motoren sind häufig ölfeucht, was verschiedene Ursachen haben kann. Manchmal tropft Benzin/Ölgemisch aus dem Vergaser und läuft hinten am Motorblock herunter. Fehlt die Gummidichtung an der Öleinstellschraube hinten am Vergaser, gelangt Gemisch unter Umständen an den hinteren Stoßdämpfer. Läuft Öl am Abdeckblech der hinteren Bremstrommel herunter, ist der Simmerring oder die Lauffläche des Simmerings auf der Bremstrommel beschädigt. Ab ca. 1995 liegt der Simmerring innen, es kann aber u. a. mit Hilfe einer neuen Bremstrommel auf den außenliegenden Simmerring umgerüstet

werden, was ein Zerlegen des Motors erspart.

Der Roller sollte im Standgas ruhig laufen und sauber in allen Gängen beschleunigen. Herausspringende Gänge 3 und 4 deuten auf ein verschlissenes Schaltkreuz hin. Die Kupplung darf beim Einkuppeln nicht rupfen. Die Vespa sollte beim Bremsen nicht stottern, andernfalls könnten die Bremstrommeln verzogen sein. Der warmgefahrene Motor sollte nicht im Stand hochdrehen, das würde auf defekte Wellendichtringe hindeuten (s. o.). Eine gut fahrende PX 200 kann knapp echte 100 km/h erreichen, 125er und 150er liegen bei ca. 85 bis 90 km/h. Lusso-Tachos eilen erfahrungsgemäß etwas mehr vor.

Tuning

Schon in den 1980er- und 1990er-Jahren wurden viele 80er-Roller mit dem 135 ccm Zylinder der Firma Krüger/D.R. ausgestattet, um aus der teuren Versicherungsklasse der 80-km/h-Motorräder herauszukommen. Dieser Umbau war sehr einfach durchzuführen, da nur Kolben, Zylinder und Hauptdüse gewechselt wurden.

Das Angebot an Tuningteilen für Vespa-PX-Modelle ist inzwischen so groß, dass es den Rahmen dieses Artikels sprengen würde. Festzuhalten ist aber, dass in den letzten Jahren einige Teile auf den Markt gekommen sind, die einer PX mit geringem Aufwand atemberaubende Fahrleistungen entlocken. Für Anfänger eignet sich bei Zylindern der 210er Malossi Sport, ein Aluzylinder (ca. 450 Euro), bei den 125er- und 150er-Modellen der BGM Pro 177 Aluzvlinder (ca. 280 Euro). Dazu empfiehlt sich der Tausch des Auspuffs durch eine Box-Auspuffanlage. Bei diesen Anlagen ist der Krümmer vergrößert, der schalldämpfende Körper jedoch wie der eines originalen Auspuffs ausgeführt. Die Anlagen bieten in der Regel ein höheres Drehmoment und etwas höhere Drehzahlen in Kombination mit nur wenig mehr Lautstärke und originaler Optik. SIP in Landsberg bietet diese Auspuffanlagen und den Malossi-Zylinder mit ABE für einige Modelle an. In Kombination mit einem der oben genannten Rennzylinder können sie ohne größeren Aufwand mit den normalen SI-Vergasern gefahren werden, ein Benzinhahn mit größerem Durchlass (Fast Flow) und ein Aufbohren des Benzinkanals zur Hauptdüse auf 1,8 mm ist jedoch anzuraten. Eintragungen werden in den letzten Jahren immer schwieriger. Bei Fahrzeugen nach 1989, bei denen eine Abgasuntersuchung nötig ist, sind Eintragungen von anderen Motorkomponenten fast unmöglich.

Ersatzteillage

Vor einiger Zeit hat das Scooter Center mit dem Projekt "Platonica" sehr anschaulich gezeigt, dass alle Teile für eine PX Lusso lieferbar sind. Das ist leider nur eine Seite der Medaille, manche Teile für eine PX sind leider nicht mehr lieferbar, besonders da Bajaj keine Roller mehr produziert und LML nach Insolvenz abgewickelt wurde. Lange gab es Ersatzteile in unterschiedlichen Preisklassen und von unterschiedlicher Qualität, wobei die originalen Piaggioteile stets die beste Qualität boten. Leider hat Piaggio schon vor Ende der Produktion damit angefangen, Ersatzteile in schwankender Qualität anzubieten, was sich unter anderem an den Bremstrommeln zeigt. Auch die Beschaffung neuer Felgen in guter Qualität ist momentan schwierig. Es bleibt also zu hoffen, dass sich die großen Teilehändler aus Bergheim und Landsberg zeitnah diesen Problemen annehmen.

Text & Fotos:





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

Registro Storico Vespa – Rovereto 2022

Februar 2020, die Ausschreibung für das Registro Storico in Rovereto flattert ins Haus. Nenngebühr ist zwar nicht wenig, aber nachdem ich ein paar Nächte darüber geschlafen habe, habe ich mich doch angemeldet. Und dann kam Corona. Daher wurde das Treffen in diesem Jahr erst abgehalten.



Donnerstag 16. Juni: endlich ist es soweit, die GS3 ist im Auto verladen und es geht nach Rovereto. Nach sechs Stunden Fahrt, über den Fernpass war Stopp and Go, bin ich endlich am Hotel. Gepäck ausgeladen und dann das Auto zum Parkplatz gefahren und dort die Vespa ausgeladen. Auf

dem Rückweg einen vom VC Rovereto getroffen und vom ihm die Info erhalten das es bei ihnen im Clubraum einen Aperitivo gibt. Also dorthin gedüst. Leider nichts los, aber gerade als ich wieder losfahren wollte, kam Luigi aus seinem Büro. Von ihm wurde ich zu seiner Werkstatt gelotst und dort noch ein paar andere getroffen, die am Schrauben und Zuschauen waren. Danach wieder zum Clubraum und gemütliches Beisammensein. Zum Abendessen ging es dann noch in die Trattoria alla Genovesa. Essen war super lecker und es war ein gemütlicher Abend.

Freitag 17. Juni, in der ehemaligen Manufaktur Tabbachi ist die Nennung für das Treffen aufgebaut. Von hier aus starten auch die Ausfahrten, aber als erstes gibt es ein italienisches Frühstück. Also ein Kaffee und ein Croissant. Um 10 Uhr startet die erste Gruppe nach Riva del Garda. Im gemütlichen Tempo geht es mit einer Gruppe von ca. 60 Vespas los. Kurz bevor es zum Gardasee herunter geht, gibt es noch einen Zwischenstopp. Von diesem Platz hat man einen schönen Ausblick auf den See. In Riva angekommen ist auf einem Parkplatz ein Bereich für uns gesperrt, wo die Roller abgestellt werden. Jetzt hat man Zeit, um an den See zu gehen oder einen Stadtbummel zu machen. Gegen halb drei trifft man sich wieder für die Rückfahrt, mit ei-



Helfer des VC Rovereto vor der Glocke Maria Dolens

ner zweiten Gruppe sind zwischenzeitlich noch ca. zehn Vespas nachgekommen. So startet die Rückfahrt mit etwas mehr als 70 Vespas. Auf halber Strecke gibt es einen kurzen Stopp. Hier musste man sich entscheiden, ob man mit einer Gruppe einen Schlenker über die Berge macht. Ich entscheide mich für die entspanntere Rückfahrt um den Berg herum. Treffpunkt mit der anderen Gruppe ist die Grappa Destillerie Marzadro, dort gibt es eine Führung mit Verkostung.

Im hinteren Bereich der Manufaktur ist ein neuer Gewerbepark entstanden, dort findet ein gemütlicher Abend mit Musik und Antipasti und Süßspeisen Büfett statt. Auch steigt da ab 21 Uhr die Versteigerung von Vespa Artikel. Es werden Erinnerungsplaketten, Pokale und Ähnliches versteigert.



Parkplatz Riva



Podiumsvortrag

Am Samstagmorgen ist wieder Treffpunkt Manufaktur angesagt. Und um halb Zehn startet die Gruppe für die große Ausfahrt. Von Rovereto geht es 25 km und 1.000 Höhenmeter nur bergauf zum Passo Borcola. Hier wird gewartet, bis alle oben angekommen sind. Dann fahren wir auf der anderen Passseite wieder hinunter ins Eschtal. Im Tal geht es erst noch ein wenig Richtung Trento, bevor es auf der anderen Seite zum Lago di Cei wieder bergauf geht. Am See treffen wir mit der zweiten Gruppe, die eine direkte Route hierher genommen hat, zusammen. Nach einem kurzen Stopp fahren wir zurück Richtung Rovereto. Bei dem Weingut Cantina D'Isera gibt es den nächsten Stopp mit lecker Weißwein und Spumante.

Zurück an der Manufaktur wird in der dortigen Bar das Mittagessen serviert. Es gibt einen gemischten Teller mit Lasagne, Braten und Kartoffeln und zum Nachtisch noch Torte.

Am Nachmittag war in einem Konferenzzentrum ein Podiumsvortrag mit dem Thema "In Vespa Dale 98 al 2000". Ich bin ehrlich, den Anfang habe ich mir geschenkt. Bin irgendwann zur Hälfte dort hin. Die Vorträge waren auf italienisch außer kleinen Ausnahmen und das verstehe ich leider nicht. Die Stimmung im Saal war aber gut. Danach wurden dort als Gastgeschenk für jeden Teilnehmer noch ein Buch "40 Jahre Vespa Registro Storico" und eine Flasche Rotwein ausgegeben.

Am Abend ging es nochmal zur Grappa Destilliere Marzadro zum Abendessen. Die Vespas wurden in der Lagerhalle aufgestellt. Dort waren auch Tische mit Antipasti aufgebaut. Nachdem dieses verspeist war, ging es ins Innere, wo elegante Tische aufgebaut waren. Jeder Tisch war

einem Vespamodell gewidmet. Anhand einer Tafel am Eingang konnte man schauen an welchem Tisch man saß. Als ersten Gang gab es einen gemischten Teller mit Risotto und Gnocchi. Der zweite Gang war ein Filetstück mit Speckmantel, dazu Bratkartoffeln und Gemüse. Nach dem Essen ging es wieder in die Lagerhalle, wo die Gastgeschenke für die Clubs und spezielle Präsente für einzelne Personen gab. Als Clubgastgeschenk gab es eine Nachbildung der Glocke Maria Dolens in einem Schmuckkästchen. Im Gegenzug übergab ich an Luigi eine Tisch-RollUp des VVCD. Zusätzlich bekam ich von Luigi noch eine Mappe mit vier Ameisenwimmelbilder des Zeichners Fabio Vettori, die er für unterschiedliche Vespatreffen gezeichnet hat. Zwischen den Ehrungen wurde noch Kuchen, Kaffee und Grappa gereicht.

Sonntagmorgen, nach dem Frühstück das Gepäck ins Auto gebracht und dann wieder zur Manufaktur. Kurz nach zehn startete dort der Corso durch die Stadt und dann hoch zum Campana dei Caduti. Dort wurden die Abschiedsreden gehalten, bevor um Zwölf die Glocke Maria Dolens zu Schlagen begann. Sie ist die größte Glocke mit hängendem Schlegel und wurde 1924 aus Kanonenbronze der Kriegsparteien des ersten Weltkriegs gegossen. Zum Abschied bekam noch jeder Teilnehmer eine Papprolle mit einem Plakat und dem Ameisenwimmelbild des diesjährigen Register-Treffens.

Das Treffen war sehr schön und hat sich meiner Meinung nach trotz des hohen Nenngelds gelohnt. Schade fand ich, dass nur wenige Teilnehmer aus Deutschland und vom Veteranen Club, den Weg dorthin gefunden haben. Von Deutschland waren Robin Davy mit seiner Partnerin Andrea von den Vespa Oldtimer Freunden München, Christian Zarm und Hendrik Harms von der Rennstaffel und Sabine Perego, Thomas Kühne mit seiner Partnerin Madlen und meiner Wenigkeit vom VVCD. Bei den Ausfahrten und bei der Podiumsveranstaltung war noch ein weiter Teilnehmer aus Deutschland dabei, er hat mir zwar seinen Namen genannt aber leider habe ich den vergessen. Wenn man dann sieht, dass die Clubs aus Belgien und Frankreich mit ca. 20 Personen vor Ort waren, ist das für die deutschen Clubs schon beschämend. etwas Vielleicht ist dieses Desin-

teresse an solchen Veranstaltungen auch ein Grund, warum es hier in Deutschland mit dem historischen Register nicht vorwärts geht.

Text und Fotos:

Wrich Trettin Vespa Veteranen Club Deutschland



Grappa Destillerie Marzadro





Als mir vergangenen Herbst auf Facebook der Hinweis auf das Zementbahnrennen in Darmstadt, das zweite Rennen der Hoffmann-Rennstaffel, aufpoppte, war mir sofort klar: "Da musst du hin!" Warum? Weil es endlich wieder Zeit für eine reale Vespaveranstaltung wurde und weil ich seit ein paar Jahren eine ACMA Baujahr 1956 in der Garage stehen haben darf. Dazu muss man wissen, dass bei dem Zementbahnrennen lediglich Vespamodelle vor Baujahr 1957 zugelassen waren.

Sobald die Anmeldung online möglich war, wurde umgehend gebucht. Die positive Rückmeldung bzgl. Teilnahme kam und es freute mich riesig, mit am Start zu sein. Während der Wintermonate wurde die Pandemie wieder stärker und ich fing an ein wenig zu bibbern, hatten wir doch schlechte Erfahrungen mit unserem eigenen Jubiläum 2020 in Hannover gemacht. Im Frühjahr gingen die Werte runter und es sah alles gut aus. Alle wichtigen Informationen rund um das Rennen wurde den Teilnehmenden vom Orgateam als wunderschön gestaltetes Infopaket zugesendet. Da freut sich nicht nur das Gestalterherz

und -auge! Alle Daten rund um das Rennen, zum Reglement, Rahmenprogramm und all dem Drumherum wie Zelten, Verpflegung etc. erhielten wir vorher per E-Mail.

Für die Anreise hatte ich mir einen schlichten Transporter gemietet, damit ich meine Vespa transportieren konnte und einen spartanischen Platz zum Schlafen hatte. Ich packte alles Notwendige wie Essen, Trinken sowie Basis-Werkzeug ein, verzurrte die ACMA sicher (nicht auf dem Hauptständer stehend) und meine Vorfreude auf die Fahrt gen Süden stieg. Freitagmorgen schnell Frühstück für die Toch-

ter gemacht, den letzten Rest eingepackt, einen Wegekaffee gekocht und ab ging es mit Tempomat und 111 km/h gen Hessen.

Zwischendurch meldete sich Olaf Just von "Just ride it" und teilt mir mit, das er uns als Erstankommender Stellplätze reservieren würde – ganz ohne Handtuchauslegen. Ich freute mich darauf, da wir uns gefühlt seit "Jahren" nicht gesehen hatten, endlich wieder gemeinsam Zeit zu verbringen und schnacken zu können.

Kleiner Wermutstropfen – die Wetteraussichten für Freitagnachmittag bzw. -abend sahen eher mau aus. Es waren Gewitterfronten, Regen und Hagel vorhergesagt – also "beste" Aussichten für sicheres Fahren auf ungewohntem Rennstrecken.

Auf dem Gelände angekommen, erstrahlte die Zementbahn im schönsten Sonnenlicht und von schlechtem Wetter war keine Spur. So konnten alle Willigen noch auf die alten Bahn und erste Trainingsrunden durch die Steilwandkurven drehen. (Anmerk.: Die Bahn in Darmstadt ist eine Radrennbahn und besitzt eine Rundenlänge von 333 Meter.)

Ich war bisher mit keinen meiner Roller auf einer Bahn dieser Art, also fuhr ich die ersten Minuten mit leicht mulmigen Gefühl. Das ändert sich nach zwei Runden: Es fuhr sich erstaunlich gut und macht dazu richtig Spaß. Meine ACMA besitzt mit dem originalen Motor eher "Minderleistung", was aber für das Zementbahnrennen nicht unbedingt ein Nachteil ist, wie wir bei der Fahrerbesprechung am nächsten Morgen erfuhren. Bei dem Rennen ging es weder darum, die schnellsten Runde oder am weitesten oben, noch am längsten freihändig zu fahren. Wer auf das Podest wollte, musste mit viel Geschicklichkeit und Gleichmäßigkeit fahren. Wie das im Detail aussieht? Jede Fahrergruppe drehte neun Minuten auf der Bahn ihre Runden. Aus diesen gefahrenen Runden wird die Rundendurchschnittszeit ermit-







telt. Diese gilt es im nächsten Rennen mit Fahrkünsten, Uhren und Gleichmässigkeitsgefühl wieder genauso zu erreichen. Blieb man darunter oder darüber, gab es Strafpunkte. Die Zeit aus Rennen 1 und 2 wird addiert, die bildet die nun zu fahrenden Durchschnittszeit des nächste Rennen - und so weiter.

Insgesamt hatten alle Teilnehmenden vier Rennen zu absolvieren, und in jedem Rennen wurden die Fahrenden neu durchmischt. Somit kamen unterschiedlich Fahrqualitäten sowie Vesparoller auf die Bahn, und jeder Rennverlauf gestaltete sich anders. Originale Rohrlenker mit Minderleistung fuhren "gegen" Rohrlenker mit üppig ausgestatteten Motoren bekannter Optimierender, und die Erfahrungspanne der Teilnehmenden ging von Rennnewbies über mittelalte Hasen bis hin zu Rennerfahrenen.

Um die persönlichen Zeiten zu erfassen,

einen Transponder ans Fahrzeug. Die Abnahme musste jeder Teilnehmende über sich ergehen lassen. So wurde sichergestellt, dass nur fahr- und verkehrstüchtige Roller auf die Bahn kamen. Nach dem "OK" der Technikcrew kamen die Roller in den "Parc fermé", wo sie während der Rennveranstaltung bleiben mussten (Ausnahme: bei grösserem Schraubbedarf).

Nach den erfolgreich absolvierten Testrunden kamen wir Vespafahrenden schnell ins Gespräch, zumal man sich wegen der Pandemie lange nicht gesehen hatte oder sich lediglich virtuell kannte. Es wurde gefachsimpelt, Vesparoller begutachtet und bestaunt, Fahr- und Schraubtipps gegeben sowie das ein oder andere Getränk zu sich

Dann kam das angedrohte Schlechtwetter doch noch, zum Glück war es ein kurzer, wenn auch heftiger Regenschauer. Wir flüchteten unter Olafs Vorzelt und betrach-

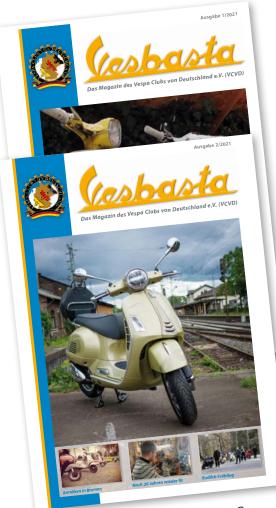
teten bei einem weiteren Getränk die sich bildenden Kleinflüsse auf dem Platz. Danach blieb es trocken. Vom Fahren, Aufbauen und Training hungrig, holten wir uns, da auf dem Gelände die Verpflegung erst am Samstag startete, ausserhalb eine Kleinigkeit, nahmen noch ein, zwei Bier - dann ging es in die "Nachtruhe". Nach entspannter Nacht im Transporter begann der Morgen mit stilechtem Bialetti-Kaffee sowie etwas Vortagsgebäck.

Nach der Morgentoilette eilten wir zur Fahrerbesprechungen, um zu erfahren, wo, wann und wie wir uns vor, während und nach den jeweiligen Rennen verhalten mussten. Nach neun Minuten Fahrzeit gab es drei Minuten Pause, in denen die Fahrzeuge der einzelnen Gruppen auf der Bahn gewechselt wurden, damit der Rennbetrieb nahtlos weiterging. Dann drehten für den





Ausgabe 3/2022



Keine Ausgabe der

Cosbata

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

Bitte schickt mir Vesbasta an folgende Adresse***:

Name

Straße

PLZ/Ort

Telefon

E-Mail

- \square^* 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

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.



- der Tacho – anzeigte. Andere Fahrzeuge waren dagegen mit diversen mechanischen Zeitmessern ausgerüstet, um möglichst genau die Durchschnittsgeschwindigkeit erkennen und wieder zu erreichen zu können. Mich trieb eher der olympische Gedanke des "Dabeiseins" an. Beim nächsten Mal werde ich vielleicht aufrüsten, um die Genauigkeit zu steigern und eingeständig zu sehen, wie meine Rundenzeiten sind. Denn mein Transponder versagte bei allen Zeitnahmen, so blieb meine Rundendurchschnittszeit unbekannt.

Am Renntag war das Renngelände für Besucher offen und diese kamen zahlreich aus nah und fern. Die Rennteilnehmer wurden während der Rennen von allen Seiten angefeuert, mental und verbal unterstützt, bejubelt und so zusätzlich "über die Rennstrecke" getragen. Innerhalb des Ovals der Rennbahn gab es neben leckerer Verköstigung sowie diverser kalter und heißer Getränke eine Menge alte Vesparoller und Apes zu bestaunen. Davon machen nicht nur die Gäste ausreichend Gebrauch. Fotos vor, neben und hinter den alten Blechgefährten waren beliebte Motive bei allen. Ich glaube, ich habe so viele alte Vesparoller an einem Ort zusammen gesehen.

Als das vorletzte Rennen, mein viertes (und letztes) Rennen, anstand, wurde die Veranstaltung leider jäh unterbrochen. Bewohner eines großen Wohngebäudes neben der Rennbahn hatten sich wohl nach siebeneinhalb Stunden Dauerberieselung mit 2-Takt-Gesäusle vermehrt bei der Polizei beschwert. So drohte die andere "Rennleitung" den Veranstaltern mit sofortigem Abbruch der Veranstaltung. Es sei denn, man würde "ab jetzt keine weiteren Renndurchläufe mehr abhalten", dann "könne man die Veranstaltung weiter durchführen". Die Entscheidung fiel dem Orgateam schwer, aber die beiden letzten Rennen

wurden gestrichen, um die Veranstaltung und das geplante Abendessen nicht zu gefährden. Dies war am Ende eine weise Entscheidung.

Ich fuhr also mein letztes Rennen nicht, es blieb bei drei Renneinsätzen. Mit der "Rennleitung" wurde eine Ausnahme ausgehandelt. Sechs alte V98 Maschinen sowie einige alte Ape, durften zum Abschluss getrennt von einander noch einmal in "rasantem" Tempo über den Zement heizen – dann war der Renntag vorbei. Vor dem Dinner ging es für alle Fahrenden unter das erfrischende Nass, da der Tag extrem warm und die Rennen anstrengend und schweisstreibend waren. Viermal neun Minuten hochkkonzentriertes Fahren auf einer Steilwandkurvenrennbahn sind nicht zu unterschätzen und wahrlich nicht unanstrengend.

Für den abendlichen Ausklang war ein großes Zelt aufgebaut, in dem allen Fleissigen leckere Köstlichkeiten und kühle Erfrischungen aufgetischt wurden. Es gab u.a. Spanochsen, viele diverse Zutaten sowie einen hervorragenden Nachtisch. Somit wurde es ein rundum würdiger Abschluss dieses ereignisreichen Tages. Irgendwann ging aber auch diese lauschige hessische Sommernacht bei guten Getränken und Gesprächen leider zu Ende.

Die am Sonntag angedachte Ausfahrt fiel aufgrund fehlender Polizeibegleitung aus. Daher packte ich unmittelbar nach einem erneuten Bialetti-Keks-Frühstück zusammen und brach früher gen Norden auf. Der Roller wurde aus dem Parc Ferme geholt, verzurrt und sich mit schweren Herzens von vielen alten und neuen Freunden verabschiedet. Dann ging es mit einem "VespaRoll" Richtung Hannover.

Mein Fazit: Ein durchweg Positives! Es war eine megatolle Veranstaltung mit vielen tollen Menschen und es hat allen richtig viel Spaß gemacht. Sollte es jemals ein 3. Zementbahnrennen geben, werde ich auf jeden Fall versuchen, wieder mit unter den Startern zu sein. Diesmal mit einem Hauch mehr Ehrgeiz. Versprochen!

An dieser Stelle noch mal ein GANZ herzliches Danke an das fabelhafte Orgateam, ohne die solch eine grandiose Veranstaltung nicht funktioniert hätte. Ich habe größte Hochachtung vor allen, die sich ehrenamtlich dermaßen ins Zeug legen, um solche Veranstaltungen für andere auf die Beine zu stellen. Ich weiß, wie viel Arbeit da drin steckt. Chapeau!

Text:



Fotos

Guntram Engelhardt, Olaf Just (Just Ride It)



Händlerverzeichnis

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

*zzgl. 19 % MwSt.

PLZ₁

Rollerhaus Zehlendorf

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

Scooter Center GmbH

PLZ 5

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

PLZ 8



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

PLZ₃

Italmoto GmbH

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

PLZ 6



SIP Scootershop GmbH

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

PLZ 7



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

PLZ9

Korrosionsschutz-Depot

Die-Oldie-Garage



Oldtimer Diagnostik & Ersatzteile O171 7685396

Swen Modell, Lange Gasse 17, 93183 Kallmünz

Ortema GmbH

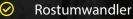
Ortema GmbH Kurt-Lindemann-Weg 10 71706 Markgröningen Telefon: 07145/9 15 38 90 www.sport-protection.de

Ausgabe 3/2022









Roststopper

Rostentferner

Rostschutz

Hohlraumschutz

Unterbodenschutz

0000000 000000 Lacke für Achsen und Rahmen

Bremsenlacke

Motor- & Getriebelacke

Auspufflacke

Tanklacke innen & außen

Rostschutzgrundierer

Fahrzeuglacke



- **Epoxyspachtelmasse**
- Karosseriezinn
- Karosserie Kleb- & Dichtmassen
- Karosseriebleche
 - Blechwerkzeuge
- Schleif- und Trennwerkzeuge
- Additive für Standzeiten
- Lackpolitur
- Lackpflege
- Holzschutz
- Holzsanierung



- Schrauberwerkzeug
- Werkzeuge zur Wartung & Diagnose
- Motoröle
- Getriebeöle
- Additive zum Schutz vor Verschleiß
- Additive als Problemlöser



- ▶ Schnelltrocknend <</p>
- obuster, schlagfester Lack mit gutem Verlauf
 - glatte Oberfläche auch beim Pinseln



- Sandstrahlpistolen
- Grundierpistolen
- Lackierpistolen
- Unterbodenschutzpistolen
- Hohlraumpistolen

Fachhandel für Rostschutz und Fahrzeugrestaurierung

Korrosionsschutz-Depot, Dirk Schucht, Friedrich-Ebert-Str. 12, D-90579 Langenzenn

Bestellung: +49 (0) 9101/6845 **Beratung:** +49 (0) 9101/6801 Information & Onlineshop: www.korrosionsschutz-depot.de

ser Katalog mit vielen er





BGM PRO 12V Touring

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

BGM666PV - **269 €***RRP, incl. VAT (IVA)