

IMPRESSUM

VESCOO · Tobias Gerken GmbH
Upper Borg 42 b, 28357 Bremen
Telefon 0421 / 89 80 88 68
redaktion@vescoo.com

Herausgeber: Tobias Gerken (tg)
Die Autoren sind für ihre Beiträge inhaltlich verantwortlich.
Textbearbeitung, Gestaltung: Tobias Gerken
Gesamtherstellung: Tobias Gerken GmbH,
printed in the EU.
© 2024 VESCOO · Tobias Gerken GmbH
ISBN 978-3-86927-901-5

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise sowie Verbreitung durch Film, Funk, Fernsehen und Internet, durch fotomechanische Wiedergabe, Tonträger und Datenverarbeitungssysteme jeder Art nur mit schriftlicher Genehmigung des Copyright-Inhabers.

BILDNACHWEIS

Cover: Tobias Gerken (tg); Cover-Rückseite: tg (3), Sebastian Tessnow (1), Marco Pozzi (1); S. 2: tg; S. 3: tg; S. 4–5: tg (5), Sabrina Diez (1), Andreas Krenn (1), Roberto Donati/Vespa Club d'Italia (1), Ester und Reinhard Feldmann (1), Nagel Motors (1), Glas Club (1), Ullrich Dittler (1); S. 6–13: tg (4); S. 14–23: tg (14), S. 24–33: Renate Berghaus (11); S. 34–55: Sabrina Diez (3), tg (38); S. 56–63: Andreas Krenn (8); S. 64–71: tg (16), S. 72: Blacky Fotos, S. 73: Fu Mannifu; S. 74–79: tg (6); S. 80–91: tg (21); S. 92–111: Esther und Reinhard Feldmann (40); S. 112–121: Roberto Donati/Vespa Club d'Italia, tg (1); S. 122–131: tg (13); S. 132–143: Sebastian Tessnow (39); S. 144/145: Vespa Club d'Italia (4); S. 146–165: VespaFreunde Senne/Andreas Kimpel (31), S. 158u: tg; S. 166–179: tg (32), S. 179o: Franz Schmalzl; S. 180–185: tg (14); S. 186: Andreas Krenn, S. 188–190: Privat/Archiv VCVD (5), S. 191o: Christian Laufkötter, u: Privat/Archiv VCVD, S. 192/193: Andreas Krenn (3), Seite 194o: VCVD, u: tg; S. 196–211 Nagel Motors (28); S. 212–215: tg (2); S. 217o: Slg. Uwe Neff/Glas Club, u: BMW Group Archiv; S. 218/219: Glas Werk (2); S. 220: Slg. Uwe Neff/Glas Club; S. 221: Glas Werk; S. 222o: Glas Club, u: Glas Werk; S. 223o: Glas Werk, u: Glas Club; S. 224/225: Glas Club (3); S. 226/227: tg (5); S. 228–231: Piaggio (2), tg (5); S. 232–235: Marco Pozzi (5), tg (1); S. 236–251: Sabrina Diez (3), tg (18); S. 252–263: Ullrich Dittler (13); S. 264o: Wikimedia, ul: tg, ur: Piaggio, S. 265ol, ur: Piaggio, ul: Vespa Club de France, or: tg, S. 266 Piaggio (3), ol: tg; 270–272: tg (11).

Bei Technischen Daten halten wir uns an das Standardwerk Vespa Tecnica. In den meisten Fällen werden diese dort durch Abbildungen der Original-Datenblätter belegt.

Transparenzhinweis: Die VESCOO-Redaktion berichtet frei und unabhängig und unter Einhaltung der berufsethischen Normen. Alle Kosten für Recherche, Reportagen sowie damit verbundene Reise- und Übernachtungskosten werden grundsätzlich von uns übernommen.

Wir danken allen Autoren für ihre Beiträge und folgenden Personen/Institutionen für Pressekarten: Jelto Gerdes (Vesbeachi), Franz Schmalzl (Vespa Alp Days) sowie „Tour in Vespa“ für die Überlassung der Vespa Elettrica.

Wir freuen uns über Kontaktaufnahme: redaktion@vescoo.com

Folgt uns auf Social Media:
www.facebook.com/vescoo.de
www.instagram.com/vescoo_com

VORWORT

Liebe Leserinnen und Leser,

ja, es gibt schon einige Bücher über die Vespa. Aber ein deutschsprachiges Buch mit kurzweiligen, interessanten Geschichten über die italienischen Motorroller gab es bislang nicht. Und genau so ein Buch haltet ihr jetzt in Händen.

Vielseitigkeit war mir für diese erste Ausgabe von VESCOO besonders wichtig. Wir berichten über Sammler, Reisen und Events. Wir widmen uns der Malerei und auch die Schwester der Vespa, die fleißige Ape, kommt nicht zu kurz. Wir wagen sogar einen Seitenblick auf die Konkurrenz, den Anfang macht ein Bericht über den Goggo-Roller aus dem bayerischen Dingolfing. Und wir setzen in VESCOO ganz bewusst auf alle Vespas, egal ob Schaltroller oder Automatikmodell, Zweitakter oder Viertakter. Jedes Modell trägt seinen Teil zur Entwicklung und Geschichte des italienischen Rollers bei.

Autoren gesucht! Habt ihr eine besondere Reise mit Eurer Vespa unternommen? Besitzt ihr ein ganz besonderes Fahrzeug? Kennt ihr eine besondere Werkstatt, einen Club oder einen Sammler,



Unser Titelfoto gelang bei den Vespa Alp Days in Zell am See (Österreich). Unzählige Vespas säumten die Straßen, unter anderem auch diese drei Schaltroller, darunter rechts eine Faro Basso und links im Bild die bunt gestaltete Vespa PK von Weltumrunder Markus André Mayer. Ab Seite 140 findet ihr den Bericht über die Vespa Alp Days.

über die wir unbedingt berichten sollen? Dann schickt eure Mail an redaktion@vescoo.com oder ruft mich an. Schreibt bitte auch, wenn ihr Anmerkungen, Tipps oder Themenwünsche für die nächsten Ausgaben habt!

Neben dem VESCOO Jahrbuch plane ich in unregelmäßiger Folge VESCOO SPEZIAL Ausgaben, die über jeweils ein Thema ausführlicher berichten. Ein VESCOO SPEZIAL ist schon erschienen: In „Sembra una Vespa“ stellt der Fotograf Andreas Krenn besondere Fahrzeuge in Wort und Bild vor.

Viel Spaß beim Lesen wünscht euch Tobias Gerken (Herausgeber)





14



34



56



80



92



112

INHALTSVERZEICHNIS

- 2 Impressum/Bildnachweis
- 3 Vorwort
- 6 Panorama
- 14 **Der Retter kranker Vespas**
Karl-Heinz Grunert ist Bremens Spezialist
- 24 **Feine Vespakunst**
Die Vespa-Malerin aus dem Bergischen Land
- 34 **Nummer 36 ist unsere!**
Mit der roten Miet-Vespa Sprint 125 am Gardasee
- 56 **„L'élégance de la France“**
Die Vespa 125 A.C.M.A. von 1953
- 64 **Sommer, Sonne, Strand**
Roller-Treffen unter Palmen im Nordwesten Deutschlands
- 74 **Späte Erstfahrt mit 73**
Meine erste Vespa-Runde
- 80 **„Mr. Vespa“ lädt ein**
Ein Tag beim Sammler Robin Davy in München
- 92 **Mit 10 PS in die Toskana**
Erlebnis Camping-Ape: 3252 Kilometer in vierzehn Tagen
- 112 **Die allerersten Vespas**
Von der Vespa 98 gab es vor dem Produktionsstart eine Nullserie, nur zwei Exemplare blieben erhalten
- 122 **Mit 50 Kubik nach Italien**
In den Achtzigern von Deutschland über Frankreich nach Rom und zurück
- 132 **Aus neu mach alt!**
Sebastian Tessnow lässt Vespas künstlich altern
- 144 **Italienisches Kulturgut!**
Petition zum Schutz der Vespa

- 146 **Mehr als nur ein Vespaclub**
Die „Vespafreunde Senne – Vespa Boys and Girls“
- 166 **Die Alpen rufen!**
Die Vespa Alp Days in Zell am See
- 180 **Storie delle Targhe**
Eine kleine italienische Kennzeichenkunde
- 186 **Vespafahren verbindet!**
Wer ist der Vespa Club von Deutschland?
- 196 **Feine Custom-Umbauten aus Bayerns Süden**
Nic Nagels Kreativität kennt keine Grenzen
- 212 Panorama
- 216 **Seitenblick: Der Goggo auf zwei Rädern**
Deutschlands erster Serienroller kam 1951 aus Dingolfing
- 226 **Basteln für Große**
In 24 Tagen zu einem detailgetreuen Modell der Vespa Super 150
- 228 **Modellvorstellung: Vespa VNA**
Die erste Largeframe kam 1957 mit vielen technischen Änderungen
- 232 **Wellenreiten mit der Vespa**
Auf einer VNA über den Lago Maggiore für den guten Zweck
- 236 **Aktiver Klimaschutz.**
„Tour in Vespa“ bietet im Piemont Ausflüge mit der Vespa Elettrica an
- 252 **Neue Leidenschaft**
Ein vergilbtes Foto führt zur ersten alten Schaltvespa
- 264 Chronik
- 267 Leserfotos
- 270 Rollerlei



166



196



216



228



236



252

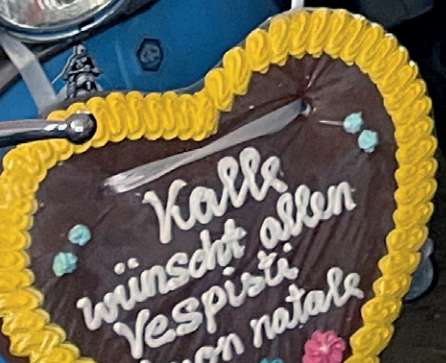


Der Retter kranker Vespas

Karl-Heinz Grunert ist Bremens Spezialist

„Grunert“, meldet sich Karl-Heinz am Telefon. Er ist der einzige Mensch weit und breit, der mir helfen kann. Meine Vespa stößt hellen Rauch aus. Das ist kein Friedenszeichen, sondern deutet auf ein ernstes Problem hin.

Ein Werkstattbericht von Tobias Gerken



Karl-Heinz schlägt mir vor, am nächsten Morgen um acht Uhr vorbeizukommen. Dann schaut er sich die Vespa und ihr Problem einmal an. „Wie lange dauert so eine Reparatur?“ „Also bei solch speziellen Fällen schaffe ich das vielleicht sogar in einer Woche“, antwortet der routinierteste Vespa-Schrauber Bremens.

Kurz nach acht Uhr am nächsten Morgen fahre ich bei Regen mit

der Vespa Huckepack in die Bremer Neustadt. Die Werkstatt residiert in der Großen Johannisstraße. Eng an eng stehen die Häuser, Parkplätze sind Mangelware. Aber um die Ecke ist noch etwas frei und Karl-Heinz ist schon da und hilft beim Abladen.

Ich bin zum ersten Mal hier. Schon am Tor traue ich meinen Augen kaum: Alles steht voll mit Motorrollern, die auf Grunerts „goldene



Niemand erwartet hinter diesem Tor die Fachwerkstatt. Einzig die Vespas vor der Tür und das Vespa-Service-Schild deuten an diesem regnerischen Tag auf das Tätigkeitsfeld hin.



Überall hängen Erinnerungen und Kundengeschenke. Peggy ist der Name seiner Frau, seine Vespa trägt den gleichen Namen.

Händchen“ warten. Es ist kaum ein Durchkommen. „Komm rein, hier ist es trocken“, fordert er mich auf. Keine Internetpräsenz, keine Festnetznummer weisen auf die Werkstatt hin. Einzig die Handynummer des 74-jährigen Inhabers steht an der Tür. Werbung macht er nicht und braucht er nicht.

Ein wenig stolz zeigt er mir sein Reich. Alle Arten von Vespas stehen hier und sogar ein oder zwei Fremdmodelle. Die älteste Patientin ist zur Zeit eine Augsburg-Ves-



Beinschild-Banner der Modern Vespa Group Bremen an altem Roller. Karl-Heinz ist Mitglied.



Feine Vespakunst

Die Vespa-Malerin aus dem Bergischen Land

Mit Spachteltechnik beseitigt der Karosseriebauer schnell das kleine Malheur am Bleckleid der Vespa. Eine ganz andere Art der Spachteltechnik wendet Renate Berghaus an: Sie gestaltet feine Kunstwerke von unseren Lieblingsfahrzeugen.

Ein Bericht von Renate Berghaus



Es war einmal in einem kleinen Dorf im Bergischen Land, so konnte meine Geschichte beginnen. Für mich als Teenager auf einem Bauernhof war es das Größte, endlich ein Mofa zu haben und ein Stück Freiheit kennenzulernen. Mit 18 Jahren erfüllte sich dann mein sehnlichster Wunsch: Meine knallorange Vespa stand vor der Tür.

Sommer, Leichtigkeit, Unabhängigkeit, mit Freunden unterwegs zu sein – das sind die Bilder, die ich seit dieser Zeit in mir trage. Das Knattern des Motors und den Fahrtwind verbinde ich nach wie vor mit einem unglaublichen Lebensgefühl.

DIE KUNST IN MEINEM LEBEN

Schon früh kam ich zur Malerei. Mit zehn Jahren hatte ich mir mein ganzes Taschengeld zusammengepart und voller Freude meine ersten Ölfarben gekauft. Ich entdeckte in der Malerei meine große Leidenschaft. Bald wurde mir das Dorfleben zu eng und es zog mich in die Stadt. Für die Vespa blieb wenig Zeit und ich trennte mich von ihr – „fast“ hatte ich sie vergessen. In Köln besuchte ich die Fach-

oberschule für Gestaltung. Es folgte eine Tätigkeit als freie Mitarbeiterin beim WDR als Bühnenmalerin und auch im Staatstheater Wiesbaden war ich für das Bühnenbild zuständig. Für ein Leben in einer Anstellung war ich nicht geschaffen und schon bald arbeitete ich ausschließlich als freischaffende Künstlerin. Ich genoss die übersprudelnde Kreativität in mir, mein Leben gestaltete sich bunt und vielseitig. Ausstellungen und Auftragsarbeiten reihten sich aneinander. Viele Jahre später zog es mich wieder zurück in die Heimat und ich richtete mir in der Scheune auf dem Bauernhof meiner Eltern mein Atelier ein. Fast täglich fuhr ich die paar Kilometer von meinem Haus mit dem Auto ins Atelier. Die Wege erinnerten mich an die alten Zeiten mit meiner Vespa und so wuchs der Wunsch in mir, wieder Vespa zu fahren. Die Idee ließ mich nicht mehr los und ich drückte mir die Nase an den Schaufenstern des Kölner Vespa-Stores platt.

Es dauerte nicht lange und ich besaß wieder eine Vespa: eine nagelneue Primavera 125. Ich drehte den Zündschlüssel und ein Déjà-vu folgte – alles war sofort wieder da: Das Knattern des Motors,

der Fahrtwind, das Freiheitsgefühl, nur der typische Zweitaktgeruch fehlte. Aber ich fühlte mich wieder wie eine Achtzehnjährige. Es war, als ob eine Tür in die Vergangenheit aufging. Vespa fahren macht einfach glücklich. Dieses wiederentdeckte Lebensgefühl inspirierte mich, die Vespa in meinen Kunstwerken zum Leben zu erwecken.

Obwohl ich nun mit einer modernen Vespa ins Atelier fahre, faszinieren mich als Malerin die älteren Modelle. Ich begann Vespas zu fotografieren. Wählte verschiedene Blickwinkel, achtete auf den



Renate Berghaus mit Hund Struppi auf ihrer weißen Vespa Primavera.



Vespa Pop Art.



„Mr. Vespa“ lädt ein

Ein Tag beim Sammler Robin Davy in München

„Ich bin dabei! Wann kommst du nach München?“ Diese Aussage von Robin überraschte mich und machte mich glücklich. Ich kannte „Mr. Vespa“ bis dahin nicht und hatte ihm gerade als Erstem die Idee meines Buchprojektes vorgestellt. Zwei Wochen später bin ich auf dem Weg zu ihm.

Ein Erlebnisbericht von Tobias Gerken

Das Museum in einer Münchner Tiefgarage: Die Qualität und Menge der Ausstellungsstücke macht jeden Vespa-Fan sprachlos.



Punkt neun Uhr öffnet Robin Davy für mich seinen Schatz in der Tiefgarage.

Um neun Uhr bin ich am verabredeten Treffpunkt und lerne Robin persönlich kennen. Er ist mir vom ersten Augenblick an sympathisch. Offen, ehrlich und verbindlich. Wir verstehen uns. „Willkommen in meinem Museum!“ Das Tor geht auf und ich bin hin und weg. Ich vergesse in dem Moment zunächst sogar zu fotografieren und lasse diese unermessliche Vielfalt an Rollern und wirklich al-



Das Modell 98 von 1946 im Originalzustand kam 1996 in die Sammlung. Einen Ständer sucht man vergebens, die Kotflügel waren aus Aluminium gefertigt.



VC steht für Vercelli, einer Provinz im Piemont. Dort wurde die Vespa 98 zuerst zugelassen. Die Nummernschild-Variante wurde von 1944 bis 1949 ausgegeben.

lem, was die Vespawelt noch bietet, auf mich wirken. In Worten ist das kaum zu beschreiben. Erst langsam wird mir bewusst, dass diese Tiefgarage voller Schätze ist. Aber das Auge muss sich erst daran gewöhnen. Beim ersten Rundgang komme ich aus dem Stauen nicht heraus. Erst beim zweiten Rundgang fallen mir einzelne Exponate auf. Eine der ältesten Vespas weltweit begrüßt die Besucher gleich hinter dem Eingang. Die legendäre Vespa 98 von 1946 wurde 1988 in Italien entdeckt. 1996, zum 50. Geburtstag der Vespa, konnte Robin sie für acht Millionen Lire erwerben. Heute ist das Modell fast unbezahlbar. Diese „98“ gilt als eine der welt-



Die in den ersten Jahren der Fertigung verbaut Stangenschaltung lässt sich gegenüber den später und bis heute verwendeten Seilzügen schwer einstellen. Die Steuermarke von 1950 zielt noch immer den Lenker der „98“. Davor waren Motorroller in Italien steuerfrei.



Alles Esso: Vespa-Reifenset und Robin Davy hinter einer Esso-Werbung.



Die allerersten Vespas

Die Vespa 98 gilt als die erste Vespa. Was kaum jemand weiß: Von dieser gab es vor dem eigentlichen Produktionsstart eine Nullserie, nur zwei Exemplare blieben erhalten.

Ein Bericht von Roberto Donati

Aktiver Klimaschutz

„Tour in Vespa“ bietet im Piemont Ausflüge mit der Vespa Elettrica an.

Eine geführte Vespa-Tour mit der Vespa Elettrica, dazu in einer der schönsten Gegenden Italiens? Das Angebot von „Tour in Vespa“ interessiert uns und wir machen uns auf den Weg in die Langhe im Herzen der Region Piemont.

Eine Reportage von Tobias Gerken



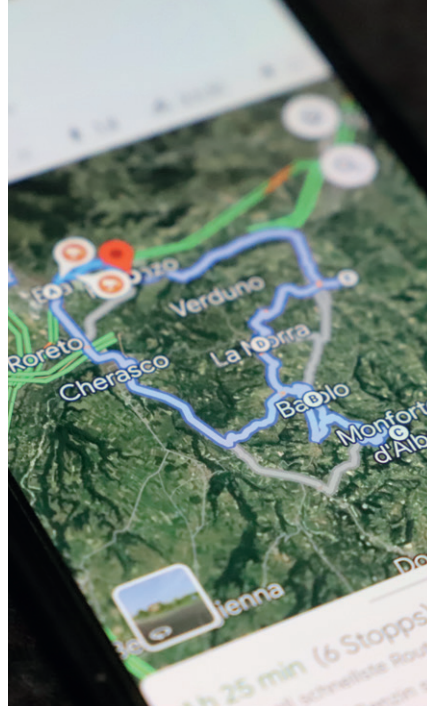


Pierluigi macht die Vespa fit für die Tour.

Die Tour mit der elektrischen Vespa gibt es erst seit 2023. Nicht nur vom Klimaschutz reden, sondern etwas tun, das haben sich die Veranstalter auf die Fahne geschrieben. Alle Vespas sind nagelneu, unsere hat gerade mal 900 Kilometer auf



100 Prozent Akku, 68 Kilometer Reichweite im Eco-Modus zeigt die Anzeige beim Start.



Die Route übermittelt der Veranstalter vorab.

dem Tacho. Ein paar Tage vorher bekamen wir die Route digital übermittelt, einfach zu öffnen in Google-Maps auf dem Smartphone. Pünktlich um 9.30 Uhr sind wir am Treffpunkt in Pollenzo. Hier startet und endet unsere Rundfahrt. Pierluigi vom örtlichen Vermieter Piemonterent erklärt einem italienischen Paar schon die elektrische Vespa. Wir kommen dazu. „Fahrt im Ecomodus, dann kommt ihr weiter. Die Vespa fährt dann aber nur 45 km/h. „Und wenn ihr unterwegs eine Pause macht, dann fragt nach Strom, in dieser Zeit kann die Vespa laden!“ Später stellt sich heraus, dass das gar nicht so einfach ist. Die schönen Restau-



Die Vespa Elettrica in einem Haselnussfeld. Kein Benzin oder Öl kann austreten.

rants und Cafés in den Ortschaften, die uns zu einer Pause einladen, befinden sich in den Fußgängerbereichen. Wie soll man da die Vespa laden? Nur 45 km/h? Das ist ganz schön langsam, eigentlich soll diese Elettrica doch bis zu 70 km/h fahren, schafft dann aber viel weniger Kilometer als im Eco-Modus. 63 Kilometer ist die Runde lang, das sagt GoogleMaps. Der Akku zeigt bei 100 Prozent Ladung eine maximale Reichweite von 68 Kilometern an. Weiß der Akku denn schon, dass wir zu zweit auf der Vespa fahren oder rechnet er mit einem Fahrer? Wenn das mal gutgeht ...

Im Ecomodus starten wir. Das bedeutet, alle Autos überholen uns. Lastzüge rasen in einem Meter Abstand an uns vorbei. Es erinnert mich an meine Vespa-50-Zeit, als ich noch im Moped-Tempo unterwegs war. Also doch in den Powermodus



Erntereife Trauben an der Strecke. Der bekannteste Wein der Gegend ist der Barolo.