

SCOOTER

& Sport



ERSTER TEST:

HONDA SH 300i

Der Großrad-Bestseller, jetzt noch besser & sparsamer

MARKTÜBERSICHT:

Klassik-50er

DAUERTEST:

20.000 km Peugeot Citystar 200

NEUHEITEN:

Vespa 946 Armani

Tauris Broadway 125

GEBRAUCHT:

TGB Bullet 50

REISE:

Toskana mit Vespa

TEST:



Scomadi TL 50



Kymco Downtown 125i



Aeon Elite 400i



ZUBEHÖR:
Helmtaschen



HITZESCHLACHT VOR ROM

Beim Saisonhalbfinale der italienischen Meisterschaft kochte der Asphalt des Autodromo Vallelunga

Text: REINHOLD WAGNER Fotos: MALOSSI/WAGNER

Achtunddreißig Grad Celsius. Im Schatten. In Rom. Naja, nicht ganz, denn die Rennstrecke von Vallelunga, benannt nach der italienischen Legende Piero Taruffi, liegt ca. 30 km nördlich von Kolosseum, Petersdom & Co. Das ändert an der brütenden Hitze wenig. Was tue ich eigentlich hier?!

Angereist mit dem Scooter (siehe Seite 65), um endlich einmal ein Rennen auf der längsten Piste im Saisonkalender live zu sehen. 4,11 km windet sich das 11 m breite Band, das sogar von Teams der Formel 1 für Testfahrten genutzt wird. Ein paar Wochen vorher war Ferrari da, murmelt mir jemand ehrfürchtig in Ohr. Für die Einzelklassen der Trofeo Malossi liegt das Autodromo geographisch perfekt, treffen sich doch Fahrer und Teams der regional ausgetragenen Meisterschaften zum Kräftemessen, bevor es in die italienischen Sommerferien geht.

Die hätte ich jetzt auch gern, schwitz, doch zum Glück kostet eine Flasche Mineralwasser in der Kantine am Ende der Boxengasse nur 1 €. Der Espresso auch, und so lassen sich hitzebedingter Kreislaufkollaps und trockene Kehle im Wechsel bekämpfen. Schließlich geht's auf die Jagd nach stimmungsvollen Bildern in Fahrerlager und Boxengasse. Ergebnisse, Rundenzeiten und gähnende Rennverläufe haben mich am Sport noch selten interessiert. „Müller gewann vor Huber, der Zweiter wurde“ ist mir ein ebenso probates Schlafmittel wie die erbärmliche Notfrage selbst hochkarätiger F1-Reporter an den Sieger: „Wie fühlen Sie sich nach diesem Sieg?“

Hier beim Scooterracing ist das alles anders, denn die italienischen Fahrer sind in Ihrer Szene zwar Stars, ansonsten aber herrlich unbekannt. Amateursport auf höchstem Niveau, für das die Veranstalter von Malossi garantieren. Natürlich ist die

Trofeo vom italienischen Motorradsportverband FMI abgesegnet, findet nach internationalem Reglement statt. Streckenposten, Feuerwehr und Notarzt stehen bereit. Die von unzähligen Veranstaltungen abgebrühte Rennleitung hat den Zeitplan minutengenau im Griff.

Gewaltig lernen von der Trofeo Malossi könnte auch die siechende Deutsche Motorradmeisterschaft, denn die Medienbegleitung ist geradezu weltmeisterlich. Neueste Errungenschaft ist eine Übertragung der Rennen als Livestream im Internet, gefilmt von einem halben Dutzend Kameras entlang der Piste. Wer's verpaßt hat, kein Problem, bei Youtube können die Kumpels jederzeit nachverfolgen, wie sich der Junge aus ihrem Dorf geschlagen hat. Schauen Sie doch mal rein bei: [youtube.com/user/MalossiSpaYT](https://www.youtube.com/user/MalossiSpaYT).

So, im Fahrerlager herrscht nach den ersten Rennen bereits Mittagsstimmung, Grillkohle glüht und während sich die meist jugendlichen oder zumindest jung gebliebenen „Piloten“ für die anstehenden Rennen schonen, basteln ihre Monteure



Die kleinen Piaggio Zip dominieren nach wie vor in der heiß umkämpften Klasse der Zweitakter



Bei der technischen Abnahme vor und nach den Rennen werden relevante Bauteile mit Barcodes markiert

TROFEO MALOSSI VALLELUNGA



Hanging off in Schräglage. Was so beherrschbar aussieht, ist in Wirklichkeit ein Ritt auf Messers Schneide und auf der Kanonenkugel zugleich. Die geschundenen Lederkombis zeigen, daß es nicht immer reibungslos klappt



Fahrer #33, M. Ferraguti, mag trotz der Hitze nicht aus dem Leder, während sein Monteur (Papa?) ob der Qualität des Benzins wohl Zweifel hegt





Aufgalopp der Matadoren in der Startaufstellung, sehen und gesehen werden. Eine Oper, fast so spannend wie das Rennen selbst. Glücklich, wer die Mädels mit seinem Shirt ausrüsten konnte



Cesare Fusto, regelmäßiger Haudegen auf T-Max, erhielt von den Malossis das Ehrenwort, die Startnummer 57 auf ewig zu behalten und ließ sie sich gleich in den Nacken tätowieren

eifrig. Profis zerlegen die Variomatik nach jedem Lauf und justieren die Motoren. Die meisten Teams entstehen rund um einen Werkstattinhaber oder Scooterhändler. Ähnlich bewundernswert wie deren goldene Händchen erscheint die Konstitution mancher Fahrer, die selbst in brütender Hitze nicht aus dem ledernen Renneinteiler schlüpfen. Mir rinnt schon vom Hinschauen der Schweiß in die Augen.

Dank der großzügigen und schnellen Piste teilt sich Malossi die Veranstaltung mit der Battle of Twins, kurz BoT, den Rennen der Zweizylinderbikes. De facto handelt es sich aber um einen Markencup von Ducati, deren Bollern gerade recht erscheint, den Nachmittag einzuläuten.

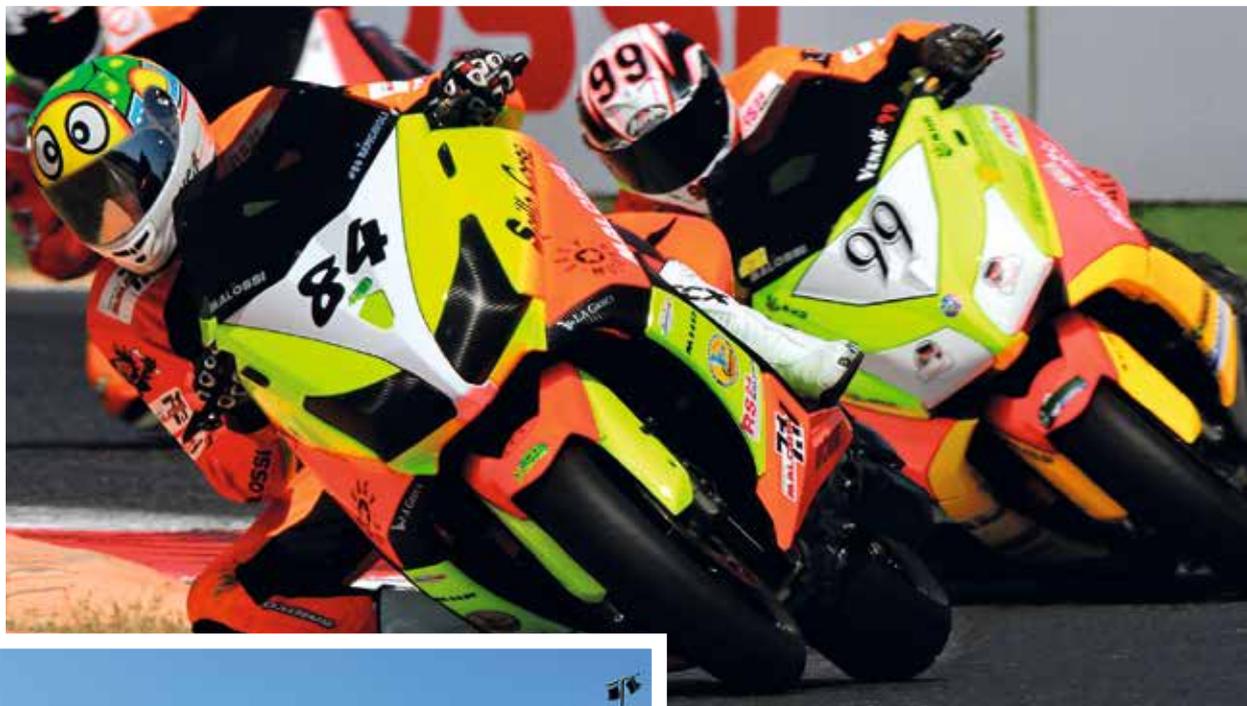
Die TNSV, die Trofeo Nazionale Scooter Velocità, macht den Anfang. Die nach wie

vor dominierenden Piaggio Zip wirken auf so großer Rennbahn wie Modellmopeds, doch es handelt sich keineswegs um Spielzeug. Deutlich über 20 PS bei einem nutzbaren Drehzahlband schmal wie ein Trennschleifer erfordern Können.

Kein Wunder, wenn die Fahrer nach Verlassen ihres Fliegelalters zunehmend in die populäre Viertaktklasse SuperScooter 4stroke umsteigen. Sportgerät der Stunde ist der Piaggio Typhoon 125, dessen wassergekühlter Vierventiler mit 218 cm³ und 27 PS (siebenundzwanzig!) freilich nichts mit dem drögen Serienchinesen zu tun hat. Auf der schnellsten Gerade erreichen diese Scooter in Varelunga fast 160 km/h. Für die Engländer unter der Lesern: Das sind magische 100 Meilen pro Stunde.

Den Höhepunkt auf dem über 50° C heißen Asphalt bildet wie immer der T-Max Cup. Die Boliden mit 560er Zylinderkit und unzählig vielen weiteren Tuningparts leisten gut 60 PS und kosten in ihrer höchsten Ausbaustufe gut 20.000 €. Kein Wunder, daß in dieser Klasse meistens reifere Gesichter unterm Helmvisier hervorlugen. Mensch, so ein Rennmax auf der Straße, das wäre was. Schließlich klingen die Twins trotz des Rennauspuffs sogar vergleichsweise kultiviert.

Die drückende Hitze erreicht ihren nachmittäglichen Höhepunkt, jetzt wäre ein Schläfchen im Schatten recht. Aber ich muß weiter. Das bedeutet Helm auf, in die durchgeschwitzte Jacke schlüpfen, Protektorenjeans an und arrivederci ciao grazie! **E**



In der größten Klasse zählen die Superlative: Prestige, Leistung, Tempo



Zielflagge – bis zum nächsten Mal