

# SCOOTER & Sport

## VESPA SPRINT



Sport: Rennroller 150 km/h



Test: Honda Integra 750

### REIFENTEST:

Pneus für Vespa

### WERKSTATT:

Licht einstellen

### ÜBERSICHT:

ABS-125er

### REISE:

Sizilien



## NEUE ROLLER IM TEST:



Kymco Xciting 400i ABS



Rieju Cityline 300i



Peugeot Streetzone 50



SYM MaxSym 600i ABS



Runter mit dem Kopf, den Allerwertesten nach hinten verfrachten: Möglichst wenig Luftwiderstand bringt mehr Toppespeed

# EASY RIDER

**Für einen Rennscooter fährt sich dieser Viertakter entspannt**

Heute am Adria Raceway zeigt sich Bella Italia von seiner schönsten Seite. Wolkenloser blauer Himmel, die Sonne lacht, das Thermometer klettert auf 20 Grad. Und das mitten im März, wo sich im kalten Germanien bekanntlich noch meterhohe Schneewehen türmen und hungrige Wölfe in die Dörfer einfallen – daran glauben die Tifosi felsenfest.

Zur Vertreibung des Winters tragen sicher auch die vielen Zweitakter im Malossi-Rennsport bei. Sie sägen metallisch hochfrequent in die Lüfte, das klingt wie ein Konzert aus wildgewordenen Wespen. Alarmstufe rot bei den Sopranisten!

Dazwischen mischen sich andere Töne. Die viertaktenden 560er Twins aus dem T-Max-Cup stimmen ihren

bassigen BMW-Boxersound an. Eindringlich, tief, gewaltig. Ein Männerchor aus Wotans Kriegerreich.

Die mittlere Stimmlage übernehmen Typhoons. Nicht hell kreischend wie die Zip, nicht dunkel grollend wie die T-Mäxe.

Die Viertakt-Singles stimmen umgängliche Melodien an im schönsten Belcanto-Stil. Wohlgesang an der Adria,

Mezzo trifft des Menschen Mitte. Mögen doch die eiteln, dicken Tenöre ihre Verdi-Arien schmettern.

Der **Typhoon-Zylinder** stimmt sein heiteres Lied aus 209 statt 125 Kubik Lungenvolumen, seine Stimmbänder werden durch einen Malossi-Rennauspuff Maxi Wild verstärkt. Das brummt schön, sogar annähernd (ja, Herr Wachtmeister) legal.



Malossi-Benzinhahn



Wasserkühler ganz vorn



Kühlwasser-Ausgleich



Löcher für Durchströmung



Rennreifen kleben irre. Man kann locker viel schräger fahren, wenn man sich traut



Mehr Hubraum, 209 statt 124 Kubik, führt zu mehr Druck



Flachschiebervergaser mit 34 mm Durchmesser



Kompaktes  
Racerchen



Elektrische Temperaturanzeige



Rundenzeiten-Anzeige



Kurzhub-Gasgriff

Seinen Leerlauf hält er stabil, der reinrassige Werksmotor tuckert bei knapp 2.000/min brav vor sich hin. Das Kühlwasser hat seine Zieltemperatur längst erreicht, dann ist auch das Motorgehäuse durchwärmt. Was hält uns hier in der Box? Nichts! Also auf die Piste.

Reifen? „Mußt Du noch warmfahren“, erklärt Riccardo Malossi, Sportdirektor der

Trofeo Malossi. Und scherzt: „Nicht, daß wir dich aus dem Kiesbett von Kurve 1 mit dem **Schandwagen** abholen müssen.“ Montiert sind Sava-Rennreifen MC 31, beinahe so glatt wie ein Kinderpopo (Slicks). Mit erstaunlich hoher Flanke. 100/90-12 vorne und 120/80-12 hinten. Über die Mischung (super-soft, soft oder medium) muß ich mir keine Gedanken machen.

Auch nicht über den richtigen Luftdruck. Der variiert nämlich stark, je nach Temperatur und Asphalt-Rauhigkeit. Bei Kälte und glattem Belag werden diese Rennreifen mit strammen 2,5 bar vorn und 2,7 bar hinten aufgepumpt, während bei Sommerhitze auf Schmirgelbelag 1,7 bar vorn und 1,8 bar hinten reichen. Feintuning erfolgt in Schritten von 0,2 bar.



Federbein-Aufnahme



Federbein voll einstellbar



Gummiring mißt Eintauchen



Rennreifen mit wenig Profil



Das ist einer der Knackpunkte beim Racing: Möglichst viel Speed in die Kurve hineinnehmen. Dafür braucht es ein prima Gefühl an der Front



Blick immer nach vorn gerichtet. Hoppala, da ist einer vor mir gestürzt. Wo komme ich sicher an ihm vorbei?

## 110 kg und 24 PS, so ein Scooter marschiert

Die Spanne für den korrekten Luftdruck liegt viel höher als bei Racebikes, wo man bei köchelnder Hitze höchstens zwei Zehntel hinten absenkt. Und da sage einer, Scooterracing wäre kinderleicht.

Aus der ersten Kurve soll mich kein Schandwagen abholen. Ich bremsen geradeaus voll an, das macht den Vorderreifen warm. Öffne die Bremse früher und steche mit weniger Schräglage ums Eck, richte die Fahre früh auf und dann voll ans Gas. So kommt auch der Hinterreifen auf sei-

ne gewünschten hohen Grade.

Denn **Rennreifen** brauchen es mit zirka 90 Grad sehr viel wärmer als Serienreifen, damit sie mit dem Asphalt verbacken. Aber dann kleben sie wie Pattex extra stark. Dann schlucken sie sogar Bodenwellen, sind wirklich bequem zu fahren. Aber wehe, du schleichst. Dann kühlen sie ab und patsch, unvermittelt liegst du auf der Nase.

Soll mir nicht passieren, also Gas auf und Tempo machen. In der letzten Rechts vor der langen Startziel-Geraden

preßt sich ein Zweitakt-Zip vorbei. Mein lieber Schieber, liegt der schräg! Der will's wissen.

Hinterher. So klein ich mich auch zusammenfalte, der Zip zieht leicht davon. Mit geschätzten 140 km/h fliegen wir auf die Bremszone zu. Er richtet sich auf, bremsst. Ich auch. Uj ui ui, so schnell kann man in die lange Links reinstecken! Hätte ich nicht gedacht. Und wieder drei Meter verloren. Hier das Zaudern eines Typhoon-Neulings (bloß nicht stürzen), dort die wilde Entschlossenheit eines Zip-

Racers. Dies ist in Metern und Sekundenbruchteilen meßbar.

Vollgas am Kurvenende. Der Zweitakter kreischt, mein Viertakter brummt. Und schiebt nachdrücklich an. Aber der 70er geht noch ein bißchen besser. Beide haben **um die 25 PS**, aber der Typhoon wiegt 45 kg mehr. Schon wieder ein paar Meter futsch.

Nicht fluchen, locker bleiben und dranbleiben. Überlegen, wo ich ihn packen könnte. Die nächste Kombination besteht aus einem



Bremsanlage verstärkt



Schwingelager verstärkt



Trommelbremse hinten



Minimaler Sitzbank-Öffner

## Malossi Typhoon 210

**Motor:** Wassergekühlter Alu-Zylinderkit, Malossi-Nockenwelle, Bohrung x Hub 74 mm (Serie 57 mm) x 48,6 mm, Hubraum 208,9 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 12,5, Kurbelwelle Viertakt MHR-Team, Auspuff Maxi Wild, Vergaserkit PHF 34, ø 34 mm, Digtronic Elektronikzentrale mit Wegfahrsperr, Malossi-Benzinhahn, Red Chili-Ölfilter

**Getriebe:** Malossi Multivar 2000, Kevlar Belt, Torque Driver 4Stroke, Maxi Delta Kupplung mit Gehäuse ø 134 mm, stärkere Kupplungsfeder Racing Maxi Scooter, längere Übersetzung HTQ 1541

**Fahrwerk:** Stahlflex-Bremsleitungen (Luftfahrtgeprüft) vorn und hinten, MHR-Scheibenbremse vorn, MHR Synt Bremsbeläge, Brake Power Bremsbeläge hinten, Gabelkit F325 vorn, 10R- bzw. RS24-Federbein hinten, Rennreifen Sava in 100/90-12 und 120/80-12. Lackierung im amtlichen Malossi-Farbschema

**Leistung:** 24 PS bei 9.500/min  
**Gewicht:** vollgetankt 110 kg



leichten Rechtsknick, dem eine sehr lange Linkskurve folgt. Man könnte fast spitz darauf zufahren, das spart Meter.

Was macht der Zip? Er holte weit nach rechts aus. Ha! Hier ist meine Chance, abzukürzen und mich heranzubremmen. Voll in die Eisen. Die Malossi-Scheibe samt-belägen läßt sich wirklich prima dosieren. Kein grobes Schlachterbeil, sondern ein präzises Skalpell.

Die **Malossi-Telegabel** sagt mir viel mehr zu als eine Zip-Kurzschwinge. Zum Glück hat Malossi den eigentlich für dieses Triebwerk geplanten Zip zugunsten des Typhoon verworfen. Ich finde ihn verwindungssteifer, stabiler, erwachsener. Jetzt gilt's. Kurz

vorn Kurvenscheitelpunkt habe ich tatsächlich aufgeholt. Geht mein Plan auf?

Nichts da! Ich muß den Typhoon jetzt hart nach links umlegen, das kostet viel Speed. Während der von weiter außen kommende Zip zwar Meter, aber kaum Geschwindigkeit verliert. Er ist in der Kurvenmitte viel schneller als ich, und bis ich wieder gefahrlos das Gas aufreißen kann, hat er mir wieder zwei, drei Fahrzeuglängen abgenommen. Meine falsche Linienwahl wird auf der Piste gnadenlos bestraft.

Aber ich lerne. Vermeide alte Fehler, mache dafür neue. Lehne mich mit dem Oberkörper zu stark nach vorn, rutsche mit dem Hintern nicht weit genug nach

hinten. Vielleicht unbewußt aus dem Wunsch heraus, mehr Druck aufs Vorderrad zu geben, damit es besser klebt und mir mehr mitteilt. Aber so ist meine rechte Hand irgendwie falsch postiert, ich kann den Gasgriff gar nicht mehr geschmeidig und voll aufdrehen.

Also lieber nach hinten rutschen. Was auf der flachen Sitzbank gut gelingt. Wozu haben eigentlich Serienscooter diese nutzlose Treppenstufe zum Soziusplatz? Die schwarz-weißkarierte Flagge holt mich auf den Adria Raceway zurück. Der Turn ist zu Ende, ciao Typhoon, bye-bye Easy Rider. Wir wurden schnell ein eingespieltes Team und irgendwann bestimmt noch schneller. ■



Steuerelektronik unterm Sitz



Serienrotor am Renn-TPH



So kommt Luft zur Kupplung

**S.I.P. SPORT**  
sip-scootershop.com

Zubehör • Tuning  
Ersatzteile für alle  
Rollermodelle



Hol Dir die Kataloge für Deine Vespa  
MODERN KLASSIK

<http://bit.ly/cataloguemodern>  
<http://bit.ly/katalogsip>



SIP09500

Faltgarage SCOOTER,  
1.10m Länge, nur 19 €

**TUCANO URBANO**



TUR3601

Griffstulpen TUCANO  
URBANO, universal, 45 €

**HOTLINE 08191 96999 60**



SIP Scootershop GmbH  
Graf-Zeppelin-Str. 9  
D-86899 Landsberg  
[www.sip-scootershop.com](http://www.sip-scootershop.com)

facebook

[facebook.com/scootershop](https://facebook.com/scootershop)

YouTube

[youtube.com/scootershop](https://youtube.com/scootershop)