

SCOOTER
J. Sport

SCOOTER

& Sport



ZUBEHÖR:
Griffgummis
für Scooter

ERSTER TEST: HONDA INTEGRA

Modellpflege für den schnellen 750er

CUSTOMSHOW:

Malossi Vespa Enko4

YOUNGTIMER:

Scooter der 80er Jahre

GEBRAUCHTKAUF:

Peugeot Vivacity 50

REISE:

Rothenburg ob der Tauber

TEST:



Kymco Xciting 400i ABS



Honda Forza 125i ABS



Beeline Memory 50 Classic



4 194115 303951 03

20
SCOOTER
& Sport
JAHRE

WEISSWANDREIFEN:
Große Übersicht für Klassiker



VESPA ORANGINA

Prima Lack und frische Tuningparts machen aus der biederer Vespa ET3 einen Scooter, wie er gerne in der eigenen Garage stehen dürfte. Sehr gerne sogar

Text: REINHOLD WAGNER Fotos: MALOSSİ

Wenn Vespa oder Lambretta draufsteht, brummt das Geschäft mit den Youngtimern. Das gilt auch für die zweitaktende Primavera ET3, die in den Jahren 1976-1983 von den Bändern des Werks in Pontedera lief und deren kryptisches Kürzel für elektronische Zündung und Dreikanalspülung stand. Äußerlich handelte es sich um einen kaum modifizierten Nachfolger der Nuova 125 von 1965 bzw. Primavera von 1967 mit ihrem kleinen Gepäckfach in der linken Backe.

Kein Wunder, daß so eine ET3 in Zeiten des Retro-Booms zum Kult aufsteigt. Das knapp 50 Jahre alte Styling repräsentiert schließlich unverfälschte Originalität. Außerdem ist so eine Smallframe-Vespa noch erschwinglich, verglichen mit den

schier unbezahlbaren Rally 180/200 der 70er Jahre.

Für die Entwickler von Malossi in Calderara di Reno, gleich neben dem Flughafen Bologna gelegen, gehörte eine ET3 125 deshalb zur engeren Auswahl, als es um einen Hingucker für die Saison 2016 ging. Seit Jahrzehnten der Schnellermachung braver Alltagsroller zugetan, waren die Arbeiten an der ET3 außerdem ein Stück eigene Geschichte. „Als wir das Projekt planten, merkten wir rasch, daß Malossi hier bei seiner persönlichen Heritage angekommen ist“, faßt Technikchef Andrea Malossi zusammen.

Geräte für die Firmengründer Ugo und Sandro Malossi dürfte die Arbeit an der ET3 manche Erinnerung geweckt haben. Ungefähr so, als würde man einen seit Jahrzehnten nicht betretenen, längst vergessenen Schuppen im Garten neu entdecken.

Daß Malossi schnelle Teile bauen kann, gilt als wissenschaftlich bewiesen. Auch ist die heutige

Eigentlich eine brave Smallframe-Vespa nach Hausfrauenart

Hardware der damaligen weit überlegen. Erfahrungen aus 25 Jahren Scooterracing stecken im Zylinder



Vorbildliches Tuning wie aus dem Lehrbuch. Diesen Satz kann man getrost so stehen lassen. Schade, daß der schön verrippte Zylinder später unter der Kühllufthaube verschwinden muß



Detailfotos, die Vespa-Jünger mit der Zunge schnalzen lassen



Stolze Erbauer in ihrer blitzsauberen Werkstatt. Links Fabio Canetoli, Experience Department Chief. Rechts mit Atemschutz der Airbrush-Künstler Enko4, alias Michele Costa



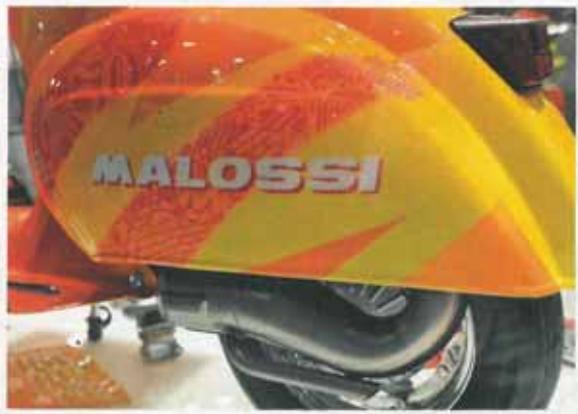
Da strahlt das Model, wenn es blitzt! Vespa Enko plus Blondine im Eingangsportal des Hauptquartiers von Malossi in Calderara di Reno



Die Komposition dieses Bildes ist wohl kein Zufall. Malossi beschwört damit die technologische Verwandtschaft seiner ET3 mit den schnellen Racing-Zweitaktern des Hauses



Durch diese Tröte muß das Abgas, es führt kein anderer Weg nach draußen. Der Zylinderkit überzeugt mit sieben atmungsaktiven Überströmkanälen, modernem Kolben und perfekt berechneter Quetschkante im Deckel. Beinahe funkeln die Teile zu schön, um sie einzubauen



Charakterbildender Dreh- und Angelpunkt dieser Vespa ist die Lackierung von Michele Costa. Man möchte sich am liebsten kopfüber hineinstürzen und darin baden





derkit, der mit 57,5 mm (Serie: 55 mm) Durchmesser einen moderaten Hubraum-zuwachs auf 132,43 cm³ ermöglicht. Klingt nach wenig, doch Kolben und Zylinderdeckel machen dem Gemisch Beine, Stichwort Quetschkante, und der 28er Vergaser beschert Füllgrad.

Dem raschen Durchsatz der zunächst kalten unverbrannten und danach sehr heißen abgebrannten Benzindämpfe im Motor ist auch der Auspuff verpflichtet. Solche Töpfe für eine alte Blechvespa gelten als Meisterwerke des Orgelbaus und halten die Gassäule in Resonanz, das bringt Leistung. „Beengte Platzverhältnisse machen die Konstruktion einer Abgasanlage für jede klassische Vespa viel schwieriger als bei einem modernen Scooter“, wischen sich die Techniker den Schweiß von der Stirn. Und damit es im Zylinder ordentlich rummst, kommt eine ebenso hochvoltige wie präzise VesPower Ignition zum Einsatz, erkennbar am roten Schwungrad.

Damit sind wir schon bei der Detailarbeit angelangt. Die Kupplungsscheiben und -federn stammen aus Malossis Rennabteilung MHR und neue Lager für Kurbelwelle und Getriebe minimieren die Reibungsverluste. Vor allem aber halten sie viel länger als die Serienteile von einst. „Wer den Motor ohnehin schon offen

hat und viel Geld in Parts investiert, sollte an solchen Pfennigartikeln nicht sparen“, lautet der kostenlose Rat von Malossis Testchef Fabio Canetoli.

Am Ende der Leistungskurve hat sich das serienmäßig 7 PS schwache Motörchen in einen zeitgemäßen Flitzer verwandelt. Unter vorgehaltener Hand spricht man von bis zu 25 PS. Naja, selbst wenn ein paar Pferdchen weniger galoppieren sollten, ist der bloße Leistungswert keine ausreichende Beschreibung des Erlebniswerts. Denn vor allem dreht der Zweitakter viel williger und hängt geradezu hündisch ergeben am Gas, daß es eine Freude ist.

Wie immer bei frasierendem Tun und in der heimischen Küche gilt, daß das Ergebnis von der Güte und Hingabe des Personals abhängt. Eine penible Anpassung des Kurbelgehäuses an die sieben Überströmkanäle und die abschließende Vergaserabstimmung trennen einen Plug-and-Play-Bastler von wahrer Meisterschaft.

Bis hierher wäre die Malossi ET3 125 Primavera ein ganz normaler, gut getunter und dank frischer RS-Federbeine auch besser fahrender Klassiker. Das reichte den Malossis nicht, zumal es ja der Demonstrator am Stand der Motorradmesse Mailand werden sollte. Aber Hilfe war schon unterwegs: Hausdesigner Michele Costa

(Künstlernahe Enko4) begleitet den Auftritt der Marke seit Jahren und gilt in Italiens Customszene als Airbrusher der Stunde.

Im mehrfarbigen Lack der Vespa Enko zitiert er die roten und orangen Hausfarben von Malossi. Tribal-Muster in den Farbkeilen fesseln Betrachter wie Betrachterin. Und sonst so? „Wir haben die Sitzbank beim Sattler frisch überziehen lassen und ein paar Chromleisten erneuert“, fällt dem eher wortkargen Künstler Enko noch ein. Auch die Felgen? „Nö, die sind nur geputzt.“



Lackierung als Stilmittel Nr. 1, das Tuning fiel eher dezent aus

ALUMINIUM CYLINDER KIT Ø 57,5
pin Ø 15
VESPA ET3 PRIMAVERA 125
3115829 € 340,00



CARBURETTOR KIT VHS 28 BS
VESPA ET3 PRIMAVERA 125
1616309 € 399,00



OIL-SEAL SET FKM/PTFE for
OVERHAUL VESPA
ET3-PK-SPECIAL
(1st series)
6615751 € 23,00



SHOCK ABSORBER RS3
front
4614610 € 181,05



SHOCK ABSORBER RS24
rear
4614610 € 230,52



ROLLER SLEEVE
Ø 16x22x12 (STD)
gearbox crankshaft
6615717B
€ 11,00



ROLLER BEARING with BALLS
Ø 16x30x9 (STD) gearbox crankshaft
VESPA ET3-ETS-PK-SPECIAL 50-125
6615712B € 8,00

ROLLER BEARINGS SET Ø 20-17 (C3)
for crankshaft VESPA ET3 - PK 125 (1st series)
6615712 € 57,00



YESPower Ignition
3515660
€ 288,20



CLUTCH DISK KIT VESPA
MHR TEAM
5216822 € 37,00



Flywheel mass Ø 134
VESPower - flywheel Kg. 1,2
1715716 € 64,89



Flywheel mass Ø 144
VESPower - flywheel Kg. 1,2
1715715 € 66,00



EXHAUST SYSTEM MALOSSI POWER EXHAUST
3214430 € 98,00



Alle guten Teile der Vespa Enko auf einem Bild vereint, ihre Bestellnummern gibt's gleich dazu. Der Gesamtpreis wiederum läßt sich nur schätzen, weil die Beteiligten Stillschweigen vereinbart haben. Inklusive ET3-Basisfahrzeug, Teilen, Lack und Arbeitszeit kommt so ein Projekt erfahrungsgemäß schnell auf 6.000 € und mehr. Hätten Sie mit weniger gerechnet?

Malossi-Zylinder mit 187 cm³ für Vespa ET4

Malossi für Vespa ET4

Habe mir in den Kopf gesetzt eine Vespa ET4 125 wieder aufzubauen. In den diversen Foren kursiert ein Test von SCOOTER & Sport mit einem 187er Malossi Zylinder. Wenn ja, wie komme ich da ran?

Oliver Schlegel, oschl@gmx.de

Antwort: Die ET4 hat eindeutig das Potential zum Klassiker. Den Einbaubericht über den 187er Kit von Malossi finden Sie in SCOOTER & Sport 6/2003. Zwar ist die Druckausgabe restlos vergriffen, Sie können den Einbaubericht aber noch als PDF nachbestellen und online downloaden: shop/scooterundsport.com und dort in der Suchfunktion „Vespa ET4 Tuning Malossi“ eingeben.

TGB-Keilriemen

Sie haben den Peugeot Citystar 200i Dauertest gemacht. Bei der Variomatik haben Sie mitgeteilt, daß diese von der Firma TGB ist. Mich würde sehr interessieren, wie man bei TGB einen neuen Antriebsriemen bekommen kann, Bestellnummer des Riemens bzw. genaue Verkaufsanschrift.

**Hans Schirrschmidt
hans.schirrschmidt@gmx.de**

Antwort: TGB aus Taiwan ist in diesem Fall, wie auch bei anderen Herstellern, ein Zulieferer von Variomatikteilen. Da individuell und typenabhängig gefertigt, haben die Riemen nichts mit in Deutschland vertriebenen TGB-Scootern gemeinsam. Für eine Abnahme direkt bei TGB müßten Sie einige tausend bestellen, da Ihnen dürfte der Gang zum örtlichen Peugeot-Händler leichter fallen.

Wer ist Freedom?

Ich war kürzlich in Costa Rica unterwegs. Da sind mir recht viele 125/200er der Marke Freedom aufgefallen. Sehen etwa so aus

wie Mopeds von 1970. Konnte bis jetzt über den Fahrer leider nur herausfinden, die Marke sei wohl eine Tochterfirma von Honda.

Elmar Link, allalos@gmx.de

Antwort: Es gibt auf der Welt Dutzende Nachbauten japanischer Kleinmotorräder von früher. Meistens in China oder Südostasien gefertigt und von finidigen Handelsfirmen unter Phantasienamen wie z.B. „Freedom“ unters Volk gebracht. Daß es sich dabei um Tochterfirmen oder Lizenzprodukte von Honda handelt, mag in einigen Fällen womöglich sogar zutreffen. Im vorliegenden Fall ergab unsere Recherche: LML fertigt in Indien nicht nur blecherne Nachbauten der Vespa PK/PX, sondern auch kleine Motorräder namens Freedom.



Freedom made by LML

Tourenziele

An Jahren nicht mehr der Jüngste, habe ich die Leidenschaft am Scooterfahren entdeckt. Als Führerscheinbesitzer der Klasse 3 und 2 (nix 1) durfte ich plötzlich 125er-Modelle fahren. Fünf Jahre Piaggio und vier Jahre Satelis Compressor machten mich glücklich. Da ich gerne Fernstrecken fahre, wünschte ich mir bei Überholvorgängen auf Land- und Bundesstraßen des öfteren mehr Power. Daher bin ich ziemlich flott Besitzer eines A2-Scheins und eines Satelis 500 RS geworden.

Mein Traum: Ich plane (solange meine Energie noch

reicht) eine Deutschland-Rundfahrt. Meine Vorstellung wäre viel Landschaft (Natur) zu befahren; keine oder wenig Autobahn. Die Tour werde ich auf zwei Etappen erledigen müssen, da ich wegen mieser Rente noch an zwei Tagen arbeiten muß. Maximal zwölf Tage stehen mir dabei zur Verfügung. Welche Info-Empfehlung an Literatur können Sie mir geben?

Martin Auer, auermartl@yahoo.de

Antwort: Im Internet gibt es Tausende von Tourenempfehlungen, jede Gegend hebt sich als die beste hervor. Weil aber jeder Mensch anders touret (der eine legt viele Pausen ein, der andere will den Kurvenrausch genießen, der eine will viel besichtigen, der andere viel fahren), kann man kaum ein allgemeine Empfehlung aussprechen. Wir würden an Ihrer Stelle auf den bevorzugten Landstraßen von zuhause aus starten und am Schluß wieder zurückkehren. Dazwischen dorthin fahren, wo es was zu sehen gibt und wo unterhaltsame Straßen warten: deutsche Mittelgebirge. Anregungen finden Sie ja in jedem SCOOTER & Sport.



Leuchtschalter der KTM Duke 390

Beleuchtete Armaturen

Haben Sie schon mal die Beleuchtung der Armaturen bei Nachtfahrten geprüft? Wenn ich nachts mit meiner Vespa GTS 125 fahre, habe ich unwahrscheinliche Schwierigkeiten, meine Temporanzeige zu erkennen. Bei Regen ist's ganz aus.

**Werner Schaffer
w.schaffer@t-online.de**

Antwort: Natürlich fallen auch uns bei Nachtfahrten viele Dinge auf. Beleuchtete Armaturen (Kippschalter etc.) besitzen bislang nur wenige Fahrzeuge, z.B. KTM Duke oder Piaggio X10. Dabei wäre das ein echter Komfort- und Sicherheitsgewinn. Mit der Leuchtkraft der Cockpitanzeigen dagegen sind wir ganz zufrieden.

Malossi-Keilriemen für Kymco

Mit Malossi-Riemen hatte ich auf meinem Kymco Grand Dink 250 sehr gute Erfahrungen

Schreiben Sie uns!

SCOOTER & Sport

Mühlenstr. 4
91126 Schwabach

Briefe beantworten wir nur, wenn ein frankierter Rückumschlag beiliegt.

info@scooterundsport.de



gemacht, so daß ich jetzt den Originalriemen meines Grand Dink 300i gegen Malossi tauschen möchte. Könnten Sie mir die Maßangaben für den Riemen nennen?

**Ralph Ivanovs, Hannover
ralph.ivanovs@krh.eu**

Antwort: Bitte sehen Sie uns nach, daß wir nicht alle Spezifikationen sämtlicher Scooter besitzen. Genau wissen sollte es der deutsche Malossi-Importeur SIP in Landsberg/Lech, Tel. 08191/96999-60.

50er Leistungsboom?

Ich frage mich, was die Zukunft viertaktender 50er Motoren bringen wird, wenn hoffentlich eines Tages Zweitakter per Gesetz von der Straße gefegt werden. Rechnen Sie damit, daß die Hersteller anfangen, ihre Motoren in Richtung mehr Leistung zu optimieren? Dabei denke ich an Wasserkühlung, mehr Ventile, vielleicht in Kombination mit Direkteinspritzung? Beginnt dann das Wettrennen der Viertakter um die Gunst der ehemals Öl verbrennenden Kundschaft mit höherem Leistungsanspruch oder kommt doch irgendwann der Boom der Elektroroller?

**Christian Wältring
c.waelt@web.de**

Antwort: 50er mit Wasserkühlung und/oder mehr Ventilen gibt es ja bereits (Honda, Kymco, Longjia, Minarelli, Piaggio), Direkteinspritzung hat hingegen noch nicht mal ins Motorrad Einzug gehalten. 50er sind eine weltweit schwindende Klasse, folglich dürften die von Ihnen erhofften Quantensprünge bei der Leistung ausbleiben. Von einem Boom der E-Roller ist man übrigens weiter entfernt denn je.

50er mit Einspritzung, Wasserkühlung und mehr Ventilen gibt's bereits, z.B. von Honda



FLUTSCHT WIE GESCHMIERT

Frisch eingekleidet schaut der Lenker aus wie neu, oder einfach sportlicher. Überhaupt, endlich mal andere Teile an den Scooter montieren

Text & Fotos: REINHOLD WAGNER

Wie die kleine Übersicht der vorangegangenen Doppelseite beweist, locken bunte Griffgummis gewaltig. Man fragt sich, warum sie nicht öfter gewechselt werden, passend etwa für Frühjahr, Sommer und Herbst.

Ihre Montage stellt kaum Arbeit dar, solange nicht ein unbekannter Vorgänger richtigen Klebstoff zur Fixierung benutzte. Dann bleibt nur ein Messer, das wir ansonsten jedoch tunlichst liegen lassen. Denn mögen die ollen Griffe noch so abgetragen ausschauen, kundige Fahrermänner legen sie lieber mit dem Vermerk „noch gut“ auf Reserve. Und sei's nur, daß die neuen aus irgendeinem Grund nicht gefallen sollten.

Lenkrohre messen nahezu immer 22 mm, die Länge weicht mitunter etwas ab, das gilt besonders für jahrezehntealte Oldtimer aus Deutschland oder Italien. Nicht erschrecken, wenn zwei Griffe unterschiedlicher Innengröße in der Packung geliefert werden. Der rechte benötigt mehr Weite, damit er auf die Drehhülse des Gasgriffs paßt, meistens sind es 24 oder 25 mm. Aber dank der Dehnfähigkeit kommt es erfahrungsgemäß auf einen Millimeter mehr oder weniger kaum an.

Zum Entfernen und anschließenden Montieren genügen haushaltsübliche Mittel aus Mutters Kiste: Bremsenreiniger, ein wenig Öl und ein paar geschickte Hände. Haarspray verhilft dank seiner Klebrigkeit zu mehr Haftung, ist aber meistens ebenso unnötig wie die abschließende Sicherung des Griffs mit ein oder zwei Schlaufen Draht. Wobei, rennsportlich schaut das schon aus.

Auch die alte Methode, Griffe zur leichteren Montage in heißem Wasser weich zu kochen, ist nicht unser Ding. Das gibt heiße Griffel und schädigt womöglich die Materialstruktur.

Werkzeug: Sprühöl, Bremsenreiniger, evtl. Haarspray und Draht, zwei Hände. 



Runderneueres Griffgefühl

Eine Aufwertung im Detail, nach dazu für kleines Geld. Das wird den Kumpels beim Scootertreff nicht entgehen und steigert den Besitzerstolz, in diesem Fall eines Peugeot Kisbee 50



Sprühöl macht geschmeidig

Zur Demontage der Griffgummis etwas Sprühöl plazieren und kurz unterkriechen lassen. Nach einem initialen Ruck flutscht der Griffgummi meist wie von selbst herunter. Rechts steckt die Gasdrehhülse unter dem Griff. Deshalb ist etwas mehr Kraft erforderlich, zugleich aber Vorsicht mit dem Gasmechanismus geboten

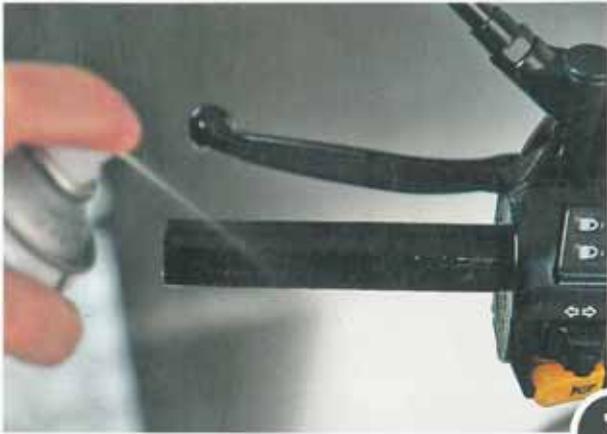
1



Autsch, nicht schneiden

Nur im Notfall entfernen wir alte Gummis mit einem Messer, denn dadurch sind sie unwiderruflich zerstört





2

Lenker entfetten

Vor der Montage der neuen Gummis muß das Sprühöl wieder restlos weichen, sonst haften die Griffe nicht fest. Bremsenreiniger ist hier das Mittel der Wahl



Lenkrohr

An sich einheitlich 22 mm im Durchmesser sind die Lenkstangen von Scootern. Messen vor der Bestellung ist bei Oldtimer und Exoten dennoch kein Schaden. Rechts ist der Griff weiter, wegen der Gasdrehhülse

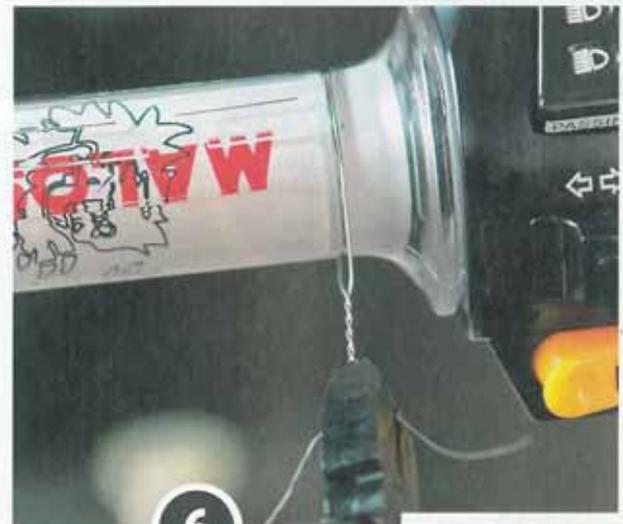
3



4

Vor Gebrauch einsprühen

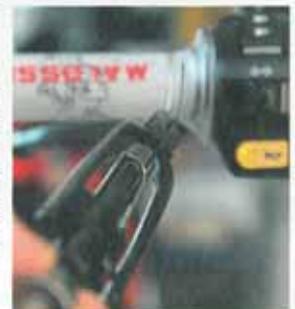
Geschmiert geht's leichter drauf. Bremsenreiniger flutscht prima und diffundiert später in wenigen Minuten durch den Gummi. Hält! Haarspray klebt sogar, da pappen die Griffe noch besser



6

Drahtsicherung für Racer

An sich unnötig, doch der Vollständigkeit halber hier noch die Möglichkeit, Griffgummis mit Draht und Wirbelzange festzuzurren. Rennfahrer machen das so, wir nicht



5

Griffgummi kreisend aufstecken

Zur Montage den Griff leicht schräg aufstecken und dann in kreisenden Bewegungen schrittweise drüberstülpen. Meistens flutscht es verblüffend einfach

