

# SCOOTER & Sport



ZUBEHÖR:  
Smartphone-Halter

## NEU 2017:

### AK 550

Supertourer  
von Kymco



VESPA  
946 (RED)  
Rot & Schön



CRUISYM 300  
Für Touren  
& Sport



### IM TEST:

Suzuki Address 110  
Piaggio X10 350  
Rieju RS 50  
SYM Symphony ST 50

### REISE:

Iseosee in Italien

### KLASSIK:

Zündapp R 50 restauriert

### MARKTÜBERSICHT:

Aktuelle Großrad-50er

### WERKSTATT:

Topcase montieren

### GEBRAUCHTKAUF:

Gilera Runner 50

### TECH TALK:

Ventilsteuerungen

### RACING: Die schnellsten Scooter



**20**  
**SCOOTER**  
& Sport  
**JAHRE**

### Malossi T-Max 560

Die prestigeträchtigen Scooter der Trofeo Malossi. In voller Ausbaustufe kostet allein das Material ca. 8.000 €, Fahrzeugbasis und die immense Arbeitszeit gar nicht eingerechnet. Klar, für das Geld könnte man auch Trainings und Hobbyrennen mit einer 600er Sportmaschine fahren. Doch die Trofeo ist viel familiärer, denn allenfalls drei Dutzend Ritter zählt die exklusive Tafelrunde.

Auf dem Adria Raceway konnte SCOOTER & Sport einen der prächtigen Burschen fahren, und zwar die Nr. 1, den perfekten Demonstrator direkt aus der Zentrale von Malossi. Charakterlich völlig gegensätzlich zu einem pubertär anmutenden Zip, in jeder Hinsicht gereift und satt auf der Piste liegend, drehen die gut 160 km/h schnellen Brummer ihre Runden.

Doch die teure Tuningstufe wirkt weichgespülter als in den kleinen Klassen, weil der rennsportliche T-Max viel näher am Serienscooter liegt als die Zweitakter. Letztlich wünscht man sich all die schönen Teile im heimischen Max für die Landstraße und fürs Racing eine adrenalinreichere Fortbewegung.



### Malossi Zip 70

Zehn Jahre nach den heiß gemachten Zip von Hester und Mop-Shop führen wir erneut einen solchen Rennfloh, doch der Enkel wäre seinen Großvätern keineswegs enteilt. Die Klasse hatte sich auf hohem Niveau etabliert, Fortschritt zeigten allenfalls die modernen Feder Elemente. Der werksseitig von Malossi vorbereitete 70er markierte den Höhepunkt, aber auch Abschluß einer Ära. Trotzdem dürfte so ein Zip auf Jahre hinaus zu den populärsten Trimmgeräten im Scooterracing zählen, denn es gibt einfach so viele davon und die Szene ist klein.





### Malossi Typhoon 210

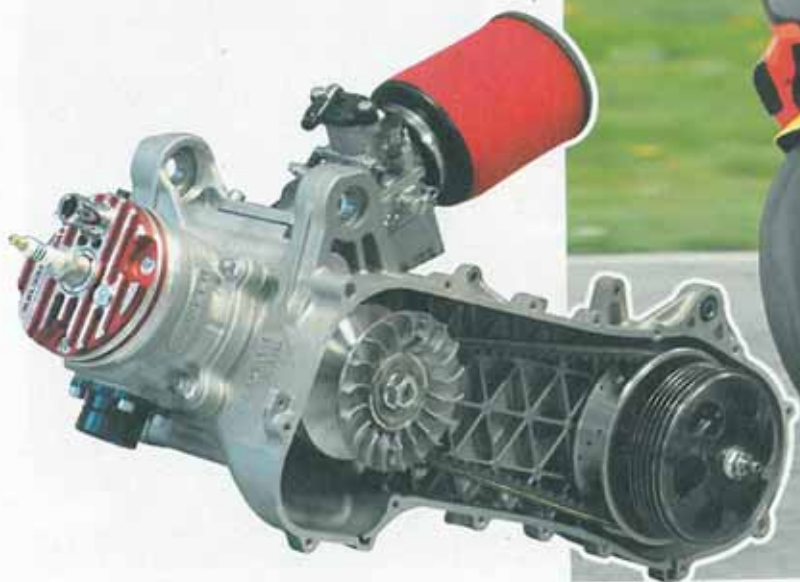
Im Straßenverkehr sind Zweitakter beinahe Vergangenheit, deshalb favorisieren die Hersteller auch auf Rennstrecken den Viertakter. Teurer zwar, aber irgendwie zeitgemäßer. Eine Möglichkeit stellt der 2014 von Malossi präsentierte Typhoon mit eingeflanschtem Motor der Baureihe Leader dar. 210 Kubik, großer Vergaser und hauseigener Viertaktkopf für mehr Atem sowie weitere Schmankerln hieven ihn auf 24 PS, ähnlich wie übliche 70er Zweedaggder. Doch der Typhoon wiegt 45 kg mehr, in Bremszonen und beim Beschleunigen entleeren die heiser kreischenden Giftzwerge. Dafür sorgen langer Radstand und Telegabel für mehr Gefühl, in Kurven fährt sich's deutlich entspannter, so daß die Rundenzeiten bei den Testfahrten rasch purzelten.



### Malossi C-One 90

Völlig gegensätzlich und noch dazu zeitgleich zum braven Typhoon legte Malossi den Grundstein zu einer neuen Generation von Zweitakttern aus eigener Fertigung. Die Seriengehäuse von Piaggio und Minarelli hatten ihre Belastungsgrenzen erreicht, setzten dem Hubraumstreben ein Ende und rissen angesichts der immensen Leistung. Der C-One getaufte Triebatz besitzt 90 cm<sup>3</sup>, leistet über 30 PS und verschafft den Konstrukteuren lang ersehnte Freiheiten. Es gibt zwei Gehäuse für die in der Trofeo gängigen Piaggio- und Yamaha-Scooter, doch drin stecken identische Parts. Damit ist man unabhängig von den Werken.

Unser Testfahrer, gestählt in unzähligen Zip-Runden, zeigte sich begeistert vom stabil liegenden Runner-Fahrwerk und dem kraftvollen Motor: „Es ist, als ob ein Englein schiebt!“



# DIE ZWÖLF VERSCHWORENEN

Downtown Adria trafen sich die Apostel des Scooter-Racings beim Kymco Event

Fürs Saisonfinale 2016 der Trofeo Malossi hatte sich die Rennabteilung einen besonderen Höhepunkt ausgedacht. In Kooperation mit Kymco Italia entstanden zwölf identische Rennroller auf Basis des Downtown 350.

Dazu erhielt der gutbürgerliche Sporttourer eine umfangreiche Hormonkur mit Parts aus dem Katalog der Familie Malossi. Lambda Emulator und Maxi Wild Lion Auspuff produzieren Power & Sound, während im Variomatikraum eine Multivar 2000 mit XK Belt und härteren Kupplungsfedern die Drehfreude steigert. Knackige MHR Bremsklötze sowie deaktiviertes ABS verzücken die Piloten am Kurveneingang, und die har-

ten Rennstoßdämpfer passen zur erstklassig asphaltierten Piste des Adria Raceway.

Aufmerksamen Beobachtern entgehen die getönte Sport Screen und eine knallbunte Lackierung in Malossis Hausfarben ebensowenig wie die schwarzen Sichtblenden anstelle der auf Rennstrecken wegen der Splittergefahr geächteten Scheinwerfer. Man merkt schon, dieses Dutzend Scooter sind keine Dutzendroller.

Dem Rennen gingen lediglich ein freies Training und zwei Qualifikationen zum Ausfechten der Startaufstellung voraus. Das Fahren selbst mußte den zwölf Haudegen ja niemand mehr beibringen, handelt es sich doch um sorgfältig ausgewählte Scooter-

piloten aus drei Kontinenten, die zusammen über ein Jahrhundert Rennerfahrung an die Startlinie brachten. Den Sieg errang ein altgedientes Frontschwein: Cesare Fusto, normalerweise auf T-Max 560 unterwegs. Seine ewige Startnummer 57 ließ sich der 100% loyale Trofeo-Kämpfer vor einigen Jahren sogar in den Nacken tätowieren.

Über den Winter gehen die zwölf Downtown nun in die Muckibude für ein wenig Doping im Zylinder. Und zum Kymco Event im Herbst 2017 tritt vielleicht sogar ein dreizehnter Scooter an, damit auch der Chef mitfahren kann, wenn seine Jünger Vollgas geben. **E**



