

Espresso oder Cappuccino

Vespa oder Lambretta – das ist keine Vernunftentscheidung, sondern eine Philosophie. Die Fahrer der beiden Ur-Roller trennen Welten. Wirklich? Wir machten die Probe aufs Exempel und baten zwei eingefleischte Fans zum Schlüsseltausch

Lambretta
vs.
Vespa GS



Wir haben viel verlangt von unseren Probanden: Sie mussten ihre Markenbrille abnehmen, tapfer über den Tellerrand schauen und – schlimmer noch – mit dem jeweils „anderen“ Roller eine ausgiebige Probefahrt machen. Immer in der Gefahr, dass ein Bekannter sie sehen könnte... Was würden sie danach sagen – Erleichterung oder Höchststrafe?

Die Grabenkämpfe beginnen schon, bevor ein Zündschlüssel umgedreht ist. „Wenn ich mir vorstelle, ich wäre mit der Vespa im Dunkeln unterwegs und mir reißt der Gaszug; na Prost Mahlzeit!“, frotzelt Lambretta-Fan Markus Fröschen. „Dann kann man nur

den Abschlepper bestellen und ein Taxi rufen. Wenn ein Fahrzeug so ulkig konstruiert ist, nimmt mir das schon ein wenig den Fahrspaß.“ Vespa-Aficionado Andreas Nagy pariert prompt: „Die Züge sind zwar nicht zugänglich, aber wenn man sie pflegt, passieren keine Überraschungen. Und Hand aufs Herz: Wer von uns alten Säcken fährt denn im Dunkeln mit einem Oldie-Roller herum?“

Gran Sport – das klang wie ein Fanal, als die erste Großserien-Vespa erschien, die mehr sein wollte als ein bequemes und zuverlässiges Transportmittel. Heute ist die sportliche GS eine der kultigsten „Wespen“.

und Andreas ist stolz auf die flotte Biene in seiner Sammlung. „Dabei war es reiner Zufall, dass ich eine Vespa-Prägung erhielt“, offenbart der Betriebswirt aus Köln, der mittlerweile als Institution in Alt-Wespenkreisen gilt. Das gleiche – nur mit anderem Vorzeichen, beziehungsweise Markenlogos – gilt für Markus Fröschen. Der Aachener Elektrotechniker geriet vor langer Zeit zufällig an eine Lambretta Li 150, ist seit mehr als zehn Jahren im Lambretta-Club Deutschland aktiv und nennt inzwischen eine ganze Kollektion der Mailänder Scooter sein Eigen.

„Ein Arbeitskollege kam auf mich zu: ‚Du hast es doch mit alten Rollern, nicht wahr?‘



Eigentlich hatte ich es eher mit luftgekühlten Volkswagen, aber der Kollege hielt mich wohl für einen Rollerfreak, weil ich schon mal Heinkel-Teile zur Bearbeitung mit in den Betrieb gebracht hatte.“ Es stellte sich heraus, dass ein Mietnomade fluchtartig seine Halle verlassen hatte, und der geschasste Vermieter bot nun ein Auto und eine teilrestaurierte Lambretta mit Brief an. „Ich fuhr ohne große Erwartungen hin,“ erinnert sich Markus. „Da ich bereits an Vespa geschraubt und mich dabei über dies und das geärgert hatte, freute ich mich über das, was ich sah. Ich kaufte die waidwunde Lambretta, meinen ersten Roller. Eigentlich war ich mit



In froher Erwartung:
Vespa-Mann Andy Nagy
(l.) und Lambretta-Fan
Markus Fröschen
tauschen die
Zündschlüssel

Käfer und Kübel vollkommen ausgelastet, aber die rare Li machte mich an“, erzählt der 42-jährige Markus. „Meine Eltern waren nach Vaters Motorradunfall stets gegen Zweiräder, doch ein Onkel fuhr alte BMW-Motorräder und einen Heinkel-Roller. So wurde ich mit 16 OLDTIMER-MARKT-Abonnent und bin es bis heute. Als Elektrotechniker mit einem Faible für Maschinenbau gefiel mir die Lambretta Li mit ihrer gediegenen Konstruktion ausgesprochen gut.“

Nun war er Mitte der neunziger Jahre hierzulande mit einer Lambretta ziemlich allein auf weiter Flur. Der gemeine Oldiefan dachte angesichts des Namens eventuell noch an die NSU-Lambretta, die in Italien als „LC“ vom Band gelaufen war. Doch mit Li-, TV- oder SX-Modellen war in Deutschland nie viel los: „Die kannte niemand, und Teile gab es kaum. Ich war schon stolz, als



Classic-Data-Marktwert

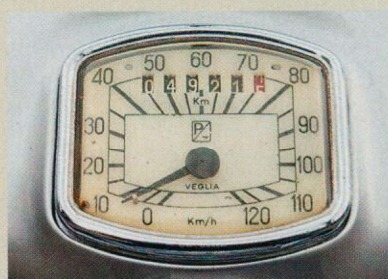
Typ	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
Vespa 150 GS	1955 – 1957	7.000 €	4.900 €	3.400 €	1.900 €	900 €	1690 DM
Vespa 150 GS	1958 – 1961	6.700 €	4.700 €	3.300 €	1.800 €	800 €	205.000 Lit

mir ein Freund ein Buch von Ulrich Kubisch schenkte, in dem die Li überhaupt erwähnt wurde.“ Die ein oder andere Pilgerfahrt nach Italien wurde unumgänglich. Markus bereitete sich gut vor: „Ich habe ein Semester in der Volkshochschule Italienisch gelernt, um zumindest den Gesprächsfaden aufnehmen zu können. Der Rest meiner Italienischkenntnisse ergab sich durch die Lambretta-Gemeinde, da habe ich heute noch Freunde, und der Kreis ist hier kleiner als die Zahl der Vespa-Fans. Das hält auch die Zahl der Nervensägen geringer.“

„So schlechte Erfahrungen habe ich nicht gemacht, die Vespa-Gemeinde ist weltweit riesig, und der liebe Gott hat eben einen großen Tiergarten“, entgegnet Andreas. „Ich hadere nicht mit dem Vespa-Bazillus. Kein Roller ist sinnlicher...“, setzt er schmunzelnd hinzu. Dabei begann die Leidenschaft in einem Müllcontainer, wie der Betriebswirt freimütig bekennt. Jener Abfallbehälter stand vor einer aufgelösten Vespa-Vertretung in Köln-Braunsfeld, und heraus ragte buntes Blech. „Dort lagen zwei 50er Vespa sowie zwei 125er. Ich war 16 und leerte mit einem Kumpel den Container. Meine 50er



Handschuhfach Fehlanzeige: Die Vespa bietet Stauraum unter der linken „Backe“ in direkter Nachbarschaft der Batterie



Der Tacho übertreibt kaum, denn der Name ist Programm: Die Gran Sport läuft mit ihren acht PS fast 100 Sachen



Die Karosseriebauer in Pontedera trieben ausladende Kurven ins Blech. „Kein Roller ist sinnlicher...“, beschreibt Andreas Nagy die Vespa-Faszination



Gewöhnungsbedürftig: Der Motor direkt neben dem Hinterrad spart einen Sekundärtrieb, bringt aber die Gewichtsverteilung durcheinander. Alte Vespa-Hasen nehmen es kaum noch war



Eine wie keine – Vespa Gran Sport

„Kein Fahrzeug für laue Leute!“ textete Dr. Paul Simsa im ersten deutschen Vespa-GS-Test. Damit war schon viel gesagt: Diese Vespa war primär kein Transportmittel, sondern eher mit Leidenschaft zu begreifen. Der ökonomische Transport rangierte ganz hinten im Lastenheft. Die Gran Sport beerbte die „Sei Giorni“, die Sechs-Tage-Vespa, die bei Zuverlässigkeitsfahrten über Stock und Stein 125er Motorrädern den Schneid abkaufte. Klassisches Zweitakttuning, Komforteinbußen und Zehn-Zoll-Räder anstelle von Achtzöllern verliehen dieser Wespe Flügel. Die Erfahrungen fanden in der Gran Sport Niederschlag: Neben dem steiferen Rahmen gab es stärkere Bremsen, vier Gänge und einen schärferen Motor, dessen Leistung zurückhaltend mit acht PS angegeben wurde. Im Gegensatz zum Tou-

renmodell saß der Vergaser nicht an einem ellenlangen Ansaugstutzen. Die Bowdenzüge waren in großen Hüllen rechts und links vom Lenkkopf zusammengefasst. Längere Schwingen schufen Platz für die Zehn-Zoll-Räder, die bei knapp 100 km/h Spitze für einen besseren Geraudeauslauf sorgten.

Durch ihre rasiermesserscharfe Lenkgeometrie mit 45 Millimeter Nachlauf und 70 Grad Lenkkopfwinkel teilte die GS ihre Fans in Artisten und Stümper. Dafür bietet die von Kreiselkräften befreite Lenkung ohne Rückstellmoment eine Handlichkeit, die kein Motorrad kennt. Haken schlagen wie ein Hase und über den breiten Lenker balancieren gehört zum spezifischen Erlebnis. Das als Zubehör lieferbare Reserverad steckte zwischen den Knien des Fahrers und verwehrt den freien Durchstieg. Stilsicher hatte Vespa

die Sättel über Bord geworfen und eine schlanke Bank montiert, unter der sich ein vergrößerter Tank wölbte.

Bei der zweiten Serie ab 1956 verschwanden die Züge in Lenker und Rahmen, auch schloss der verkleinerte Tank wieder bündig mit der Karosserieoberseite ab. Das Reserverad konnte nun auch quer hinter der Spritzwand sitzen, ganz nach Wunsch. Die großen Räder mitsamt Bremsen und viele andere Details erbt das deutsche 150er Vespa-Normalmodell von der GS/2. 1958 erschien die GS/3, das GS-Erfolgsmodell, und der Anteil der GS an der insgesamt leicht sinkenden Rollerproduktion stieg weiter. Die 150er GS gab es noch bis Ende 1961. In diesem Jahr stellte sie zwei Drittel der gesamten Augsburger Vespen-Produktion von 18.000 Rollern!

äckerei - Linden - Konditorei



Ein neuer Maßstab – Lambretta Li

Als Reaktion auf die sensationelle Vespa GS, die den italienischen Rollermarkt aufmischte wie ein Fuchs den Hühnerstall, entwickelte Lambretta einen von Grund auf neuen Roller. Dieser 175 TV (für „Tourismo Veloce“) stellte das Bindeglied zwischen den bewährten Modellen der A-F-Baureihe mit Kardantrieb und der neueren Li-Familie dar. Das von Grund auf neu gezeichnete Fahrzeug griff noch einige Designzitate der Vorgänger-Lammys auf, aber sonst war alles neu.

Tatsächlich setzten Verarbeitung und Fahreigenschaften auf Antrieb Maßstäbe. In der Triebwerkschwinge rotierte nun eine Kette, und der liegende Motor saß in der Fahrzeugmitte. Der tiefe Schwerpunkt sorgte im Zusammenspiel mit dem langen Radstand für eine hervorragende Straßenlage. Die Schwinge stützte sich über ein Federbein gegen den verkleideten Rohrrahmen ab. Der bestand aus einem Zentralrohr, das vom Lenkkopf abwärts unter dem Trittbrett und über der

Triebwerkschwinge bis zum Ende des Rollers verlief. Vorne wie hinten drehten sich Zehn-Zoll-Räder. Zum guten Handling trug die stabile Vorderadaufhängung mit beidseitigen Schwingenarmen wesentlich bei.

Nach und nach schickte Lambretta-Eigner Innocenti nun die via Welle angetriebenen Modelle in Rente und rundete die Produktpalette mit der Li 125 und der Li 150 nach unten ab.

Die Li-Motoren mit 58 mm Hub und der Kuppelung auf der Getriebewelle bildeten die Basis für die zweite, „entfeinerte“ Variante der TV 175. Die Li schaffte es, die guten TV-Fahreigenschaften in die Preisklasse der Vespa-Normalmodelle zu übertragen: Die 150er kostete trotz aufwendiger Bauweise 20 Prozent weniger als eine Vespa GS 2. Mit konventioneller Lenkgeometrie und langem Radstand bot sie noch dazu mehr Komfort und Sicherheit als viele Konkurrenten. Fast eine halbe Million gebaute TV 175, Li 125 und Li 150 sollten bei Innocenti bis in die siebziger Jahre im Stammwerk entstehen.

hatte zunächst weder Motor noch Sitz. Ich erhielt den Motor der anderen 50er, strich das Gefährt rot und baute die Sitzbank einer 125er drauf. Die Tatsache, dass vorn ein Acht-Zoll-Rad und hinten ein Zehnzöller rotierten, belasteten mich nicht. Ich fuhr endlich Vespa, das war cool!”

Mit dem Autoführerschein waren die Themen Vespa und Zweiräder für ihn 15 Jahre lang erledigt. „Erst als ich ab 1996 mit dem Klasse 3 plötzlich 125er-Zweiräder fahren durfte, wurde der Wunsch nach einer Vespa wieder wach. Ich kaufte ganz unbedarft eine 125er Vespa T 5, merkte aber bald, dass dieser sportliche, moderne Roller gar nicht das war, was ich wollte. Ich war jedenfalls wieder Ves-

pisti und staune im Nachhinein, wie rasch ich mit Haut und Haaren in die Szene rutschte.“ Andreas’ große Leidenschaft gilt den frühen Modellen mit kolbengesteuertem Motor: „Schon Ende der fünfziger Jahre lösten Drehschiebervarianten die ‚Schlitzis‘ nach und nach ab, aber ich blieb an den frühen Modellen hängen, weil mich deren Form und Anmutung am meisten faszinieren.“

„Ups, da ist es wieder, das Gefühl, dass der ganze Zauber nach rechts kippt,“ gibt sich Markus überrascht, als er die silbergraue GS der zweiten Serie für eine Proberunde vom Ständer schiebt. Mit hellem

Knatterton bringt sich die GS ins Spiel, nachdem er den knapp übersetzten Starter getreten hat. Die Drehgriffschaltung rückt ein, und Mensch und Maschine verschwinden hinter einer Wolke 1:33.

Eine halbe Stunde später sind sie wieder zurück. „Der Motor ist meiner Meinung nach das Beste an der Vespa“, gibt der eingefleischte Lambretta-Mann zu Protokoll. „Er wirkt kräftig, dreht munter hoch und vibriert nicht. Doch die Fahrwerk erfordert Konzentration. Die Zunge lenkt immer mit! Meine

Lammy fahre ich problemlos freihändig, aber hier muss man immer auf dem Quivive sein. Noch dazu sind die Bremsen flau und die Schaltung hakelig. Bei Vollgas und in der

Windschleppe von Lastwagen wirkt die Vespa kippelig und erinnert an eine elektrisierte Ringelnatter.“

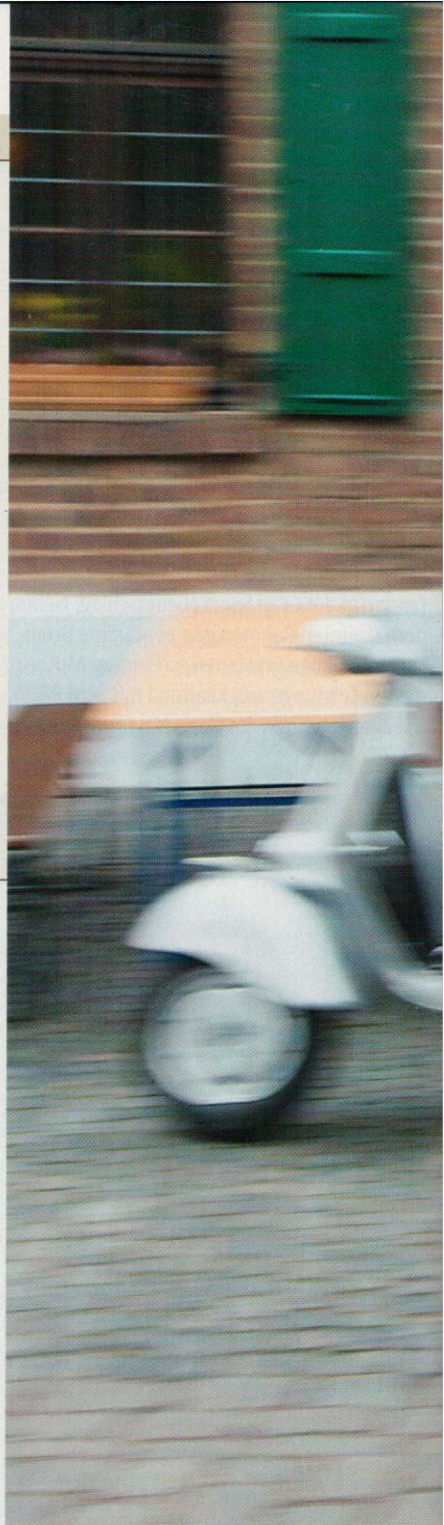
Weiter geht’s mit dem Thema Sitzposition: „Ich finde keinen vernünftigen Platz für meine großen Füße, hinter dem Beinschild geht es eng zu. Man sitzt auch anders als auf der Lammy, die ihren Fahrer mehr integriert. Bei der Vespa hocke ich hoch und sehr weit vorn, dicht an Lenker und Vorderrad, was blitzartige Reaktionen erleichtert. Dieses Fahren hat schon seine eigene Faszination, aber ich frage mich immer, warum die Vespa im Detail so seltsam konstruiert ist. Zum Umlegen des

Die Vespa ist ultra-handlich: „Die Zunge fährt immer mit!“



Classic-Data-MarktWert

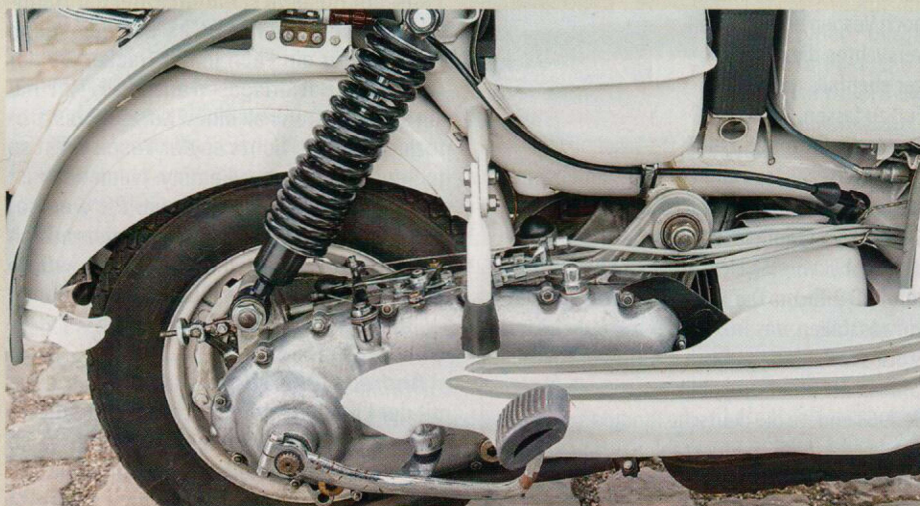
Typ	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
Lambretta 150 Li (S1)	1958 – 1959	–	4.200 €	3.000 €	1.600 €	–	150.000 Lit
Lambretta 150 Li (S2)	1959 – 1961	–	3.900 €	2.800 €	1.500 €	–	1530 DM



Schalten ohne Kuppeln: Die Halbautomatik der Li macht’s möglich. Die vier Gänge werden per Drehgriff am linken Lenkerende eingelegt



Effizient: Nominell hat die Li 150 zwei PS weniger als die Vespa GS 150, tatsächlich kann sie aber sehr gut mithalten



Während sich ihre Kollegen in Pontedera auf das Weglassen konzentrierten, konstruierten die Lambretta-Mannen sehr gediegen. Im Schwingeholm stecken Getriebe, Kupplung und Duplexkette

Schon beim bloßen Anschauen wird deutlich, dass die Lambretta weniger Gewicht auf dem Hinterrad hat als die Vespa

Ungewohnte Erfahrung: Markus Fröschen bekommt seine Füße im Vespa-Fußraum kaum unter, Andreas Nagy fühlt sich auf der unhandlichen Lambretta wie der Kapitän einer Viermastbark



Vespa in Deutschland

Auf der Frankfurter Frühjahrsmesse 1949 fand Jakob Oswald Hoffmann aus Lintorf, der Fahrrad- und Motorradteile produzierte, Gefallen an der Vespa. Er erhielt die Lizenz für den Vespa-Vertrieb in Deutschland und fertigte bald eine dem Original in fast allen Details entsprechende 125er. Das Triebwerk kam von ILO aus Pinneberg. Doch Hoffmann ruinierte sein Unternehmen mit dem Boxermotorrad „Gouverneur“ und der Isetta-ähnlichen Hoffmann-Kabine. Noch dazu überwarf er sich mit Piaggio, da er eigenmächtig die Motorleistung änderte.

Das Vakuum, das der Konkurs von Hoffmann hinterließ, füllte ab Januar 1955 die Vespa-Messerschmitt GmbH in Augsburg. Die beiden ehemaligen Flugzeugbauer waren zunächst zu gleichen Teilen an der deutschen Fertigung beteiligt. Während aus der Kon-

kursmasse von Hoffmann noch Vespas entstanden, versuchten die Augsburger ebenfalls am Markt Fuß zu fassen. Schon 1956 wurde die GS zur GS 2 eingedeutscht: Sie trug einheimische Reifen anstelle der Pirelli-Pneus und eine bequemere Sitzbank von Denfeld. Dazu kamen noch bundesrepublikanische Elektrokomponenten samt VDO-Tacho. Der Rest stammte nach wie vor aus Italien, das Triebwerk etwa kam im Stück aus Pontedera. Doch die großen Rollerjahre in der Bundesrepublik waren vorbei. Ende 1963 endete die deutsche Produktion, die sich bei den kleinen Stückzahlen nicht mehr lohnte. Auch die „Wespen“ für den deutschen Markt kamen fortan direkt aus Italien. Bis heute.



Benzinhahns müsste ich anhalten, bei der Lammy kann ich mit der Hacke während der Fahrt auf Reserve schalten. Oder der Handschuhkasten: Den gibt es bei gar Vespa nicht, dafür ein Fach in der Backe, wo der Inhalt den Batteriegasen ausgesetzt ist und im schlimmsten Fall einen Kurzschluss produzieren kann. Nichts an der Vespa wirkt so gediegen wie an der Lammy. Noch dazu ist die Li 150 trotz nominell zwei PS weniger nicht weniger spritzig. So faszinierend ich die Vespa als Phänomen finde, ich würde mich nie so gut auf ihr fühlen wie mit der Li, TV oder SX“, schließt Markus.

Andreas fährt als nächster – nun eben mit der Li – und kommt lächelnd mit flottem Schwung zurück. „Oh, hier saßte man ja im und nicht auf dem Roller. Wer größer als 180 Zentimeter ist, braucht es mit der Lambretta gar nicht zu versuchen. Die gesamte Fahrerei hat etwas motorradmäßiges, ich sitze tief



Vespa war und ist Platzhirsch: In Deutschland konnten die italienischen Lambretta-Modelle Li und TV nie Fuß fassen; die „Wespen“ haben nach wie vor die größere Fangemeinde



„Langer Radstand, tiefer Schwerpunkt – fast wie ein Motorrad“, urteilt Andreas Nagy (r.) über die Lambretta

Paradiesvogel

Die ersten Lambretta holte der Hamburger Eduard Winter bereits 1949 in die Bundesrepublik und bemühte sich um eine Lizenproduktion. Doch NSU war schneller und baute ab 1951 das LC-Modell. Bis 1956 produzierte die Neckarsulmer nur für den westdeutschen Markt den Autoroller und wurden prompt Marktführer. Anschließend forcierte NSU mit der Prima-Reihe eine eigene Linie, die auf dem geschrumpften Markt weniger erfolgreich war. Wilhelm Schlote in Hamburg baute ab 1957 ein Händlernetz auf, um die neuen Lambretta auch deutschen Kunden nahe zu bringen. Dabei bot er auch jede Menge nützliches und schmückendes Zubehör an, so dass die oft zweifarbigen Lambretta zu echten Paradiesvögeln gedenken konnten. Helmut Hütten fand im Test lobende Worte, doch den kleinen Markt der Roller teilten sich weitgehend Vespa-Deutschland und Heinkel. Somit blieben Lambretta hier rar. Ab Dezember 1960 übernahm die Zweirad-Union in Nürnberg mit gutem Erfolg den Import. Doch ab 1965 war die EMKA in Köln zuständig und brachte nur noch verschwindend geringe Stückzahlen nach Deutschland.



auf einem langen Geschütz und muss jede Richtungsänderung bewusst einleiten. Beim direkten Umsteigen von der Vespa wirkt die Lambretta auf mich steif wie eine Viermastbark. Da kommt alles zusammen: langer Radstand, tiefer Schwerpunkt und die hohe Vorderradlast. Die Fahrstabilität ist damit natürlich tadellos – aber ich will ja rollern und nicht Ducati fahren. Noch dazu setzt die Lambretta rascher auf, und der Motor hat nicht den Pep, den ich mir wünsche.“ „Die kommt dir nur lahmer vor, weil das Fahrwerk so viele Reserven hat“, wirft Markus zur Ehrenrettung seiner Marke dazwischen.

„**Noch dazu vibriert sie spürbar**“, mault Andreas. „Ein toller Tourenroller mag die Lambretta sein, aber sie ist lange nicht so faszinierend lebendig und lebhaft wie die Wespe. Die gebe ich nicht mehr her,“ schließt der Vespa-Fan.

So endet das Duell unter Freunden. Wie so oft wurden nur Bekehrte bekehrt, aber den Blick über den Tellerrand ihrer Zehnzöller genossen beide....

Text: Andy Schwietzer
Fotos: Frank Ratering
redaktion@oldtimer-markt.de