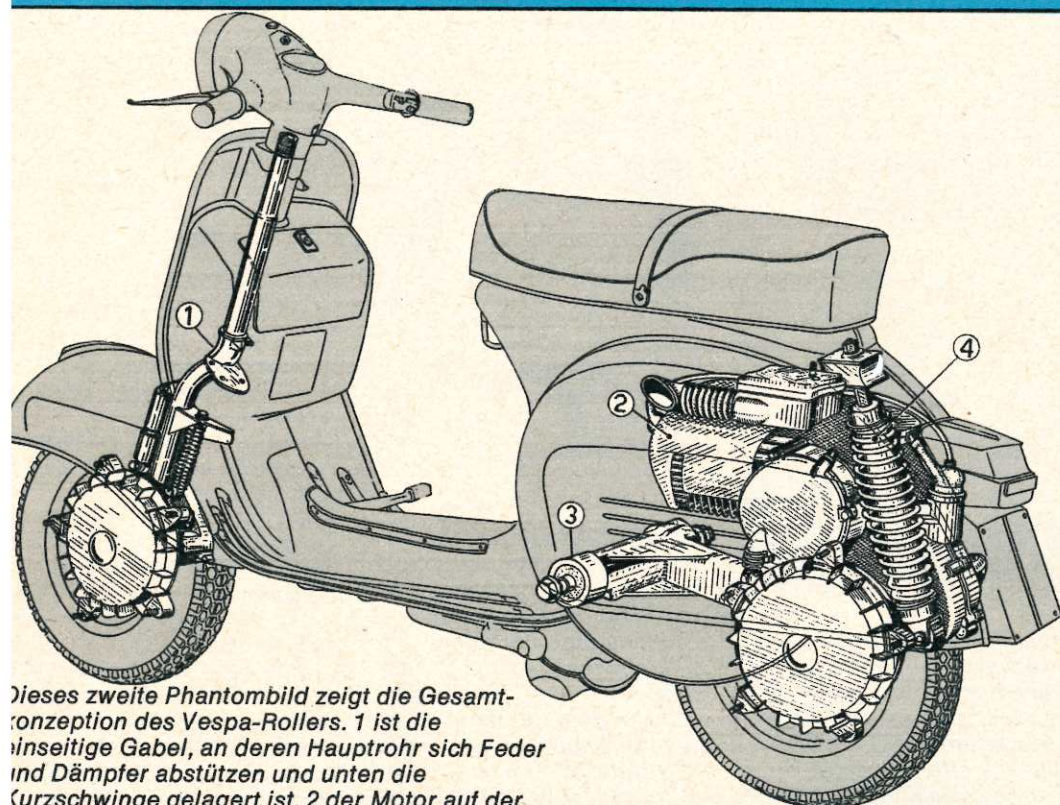
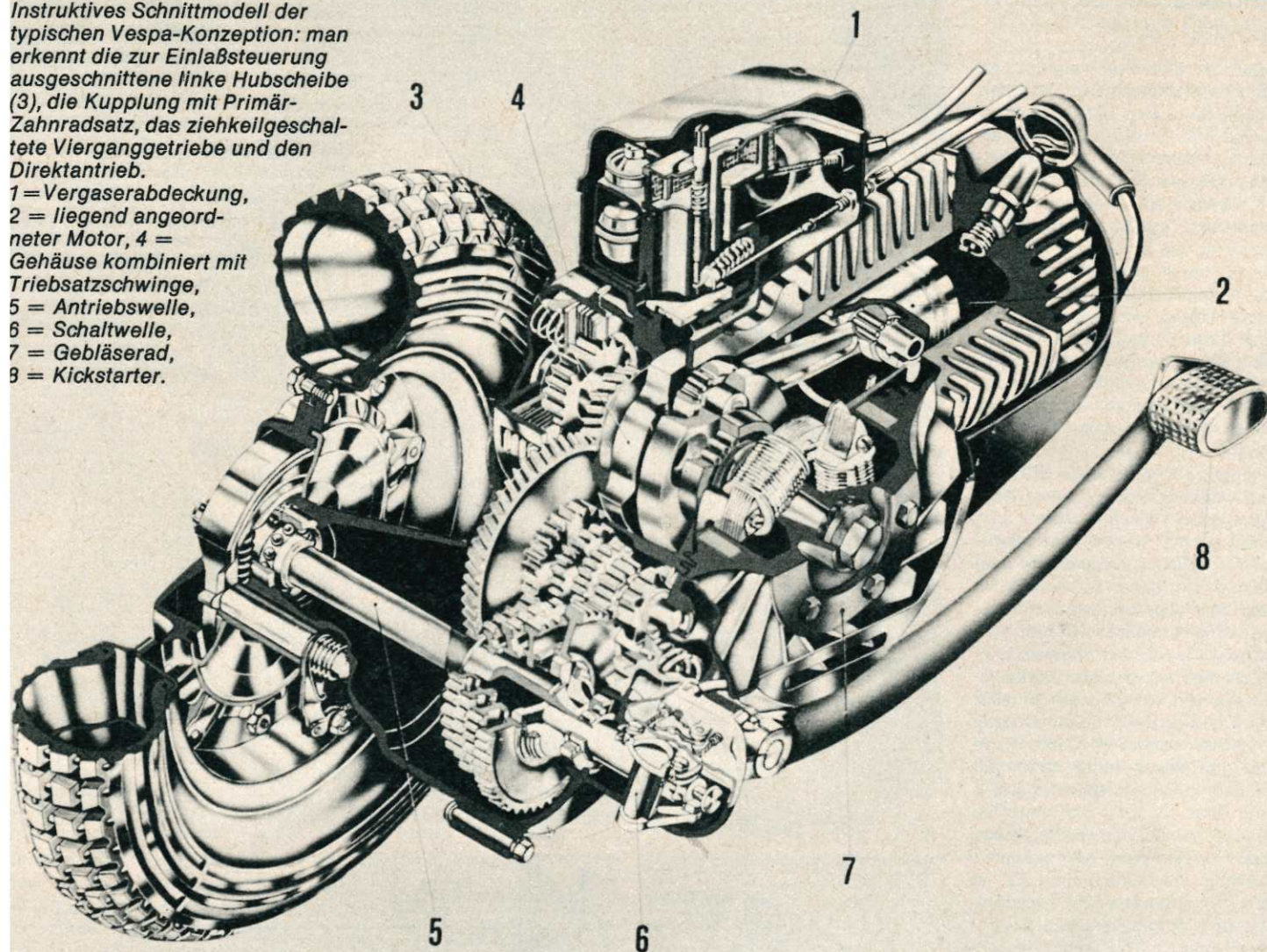


Instruktives Schnittmodell der typischen Vespa-Konzeption: man erkennt die zur Einlaßsteuerung ausgeschnittene linke Hubscheibe (3), die Kupplung mit Primär-Zahnradatz, das ziehkeilgeschaltete Vierganggetriebe und den Direktantrieb.

1 = Vergaserabdeckung,
2 = liegend angeordneter Motor,
4 = Gehäuse kombiniert mit Triebwerkschwinge,
5 = Antriebswelle,
6 = Schaltwelle,
7 = Gebläserad,
8 = Kickstarter.



Dieses zweite Phantombild zeigt die Gesamtkonzeption des Vespa-Rollers. 1 ist die einseitige Gabel, an deren Hauptrohr sich Feder und Dämpfer abstützen und unten die Kurzschwinge gelagert ist, 2 der Motor auf der Triebwerkschwinge, die bei 3 silentblock-relagert und durch Federbein 4 abgestützt ist.

rigbleiben werden.

Man könnte fragen wieso. Denn nach weitverbreiteter Meinung ist eben doch der Roller tot, auch der Motorrad-„Boom“ der letzten Jahre, so hört man oft, habe doch kein neues Interesse für Motorroller erwecken können.

Das aber ist erst einmal falsch. Denn die Vespa-Roller haben prozentual genauso am wieder-auflebenden Interesse für motorisierte Einspurfahrzeuge partizipiert wie Motorräder – nur sind eben die Stückzahlen, vergleicht man sie, bei den Motorrollern relativ gering gegenüber den Motorrädern, vor allem in Deutschland. Hier gibt es noch immer zu viele, denen ein Motorroller gerade heute, wo der sportliche Charakter des Motorrades dessen Bild zu prägen und dessen Absatz zu sichern scheint, als viel zu „zivil“, zu wenig spritzig – und eben zu wenig sportlich erscheint. Ein Automobil auf zwei Rädern bestenfalls (was ja, zugegeben, das Motorrad nach seinem Comeback nicht mehr ist) – aber wer will das schon, wer muß als Autoersatz heute einen Roller fahren? Solch arme Schlucker gibt's doch wohl kaum noch.