

Vespina



**Matscho Karatscho geht
in die zweite Runde**

**VC Wiehengebirge feiert
seinen 5. Geburtstag**

**Vespa World Days 2023
in Interlaken, Schweiz**





7. Giro „500 KM Vespistica“ in Belgien

Ein sympathischer Nebeneffekt von internationalen, mehrtätigen Vespa-Events sind neben dem Teilen der gemeinsamen Leidenschaft Vespa und neuen Freundschaften, dass man relativ rasch zu weiteren ähnlichen Veranstaltungen eingeladen wird, wenn die Chemie untereinander stimmt. So kommt es, dass uns der belgische Landsmann Willy Marguillier am «Giro Vespistico delle Alpi» in

den Pyrenäen zu seinem im Mai stattfindenden Prime-Event Giro «500 KM Vespistica» nach Sint-Truiden in Belgien eingeladen hat. Marion, Steffen, Jhun und Patrick sagen sofort zu und organisieren gleich noch weitere «Froinde»-Mitfahrer um die internationale Truppe zu verstärken.

Die ersten fünf Jahre war die Veranstaltung als «Giro Mostra 500 KM» bekannt. Nach einem Abgang im Organisationsteam in 2021 machen Willy Marguillier, Johnny Boelen und Gert Vanoirbeek unter dem Relaunch «500 KM Vespistica» weiter. Inspiriert ist das Event von ähnlich gelagerten Radunos aus Italien. Knapp 65 Teilnehmer aus ganz Belgien (VC Diest, VC Oostende, VC Merelbeke, VC Hasselt, VC Andenne, VC Geen, VC Namur, VC Sint-Truiden, VC Ath, VC Bilzen, Squadra Veloce, VC Meeuwen, VC Tessenderlo, VC Winterslag, VC Zonhoven und VC Mechelen aan de Maas), sowie gut zehn Internationale Teilnehmer aus Deutschland, der Schweiz und Österreich (Rhön Vespen Fulda, VC Frankfurt Wespen 1960, VC Mannheim, OWL, The Monkeys Schweiz). Immer werden 500 Kilometer gefahren, und jedes Jahr war die Strecke etwas anders, damit den Teilnehmern auch etwas geboten wird. In 2023 haben wir fünf der zehn

belgischen Provinzen durchfahren. Wobei Willy eingesteht, dass es in Zukunft auch zur Wiederholung einer Strecke kommen könnte, da Belgien flächenmässig kein riesiges Land ist und man nach den ersten fünf Ausgaben, in denen man in Genk gestartet ist, nun immer von Sint-Truiden aus starten möchte. Neun Vespisti sind alle sieben Giros gefahren, zehn deren fünf.

Steffen reist am Himmelfahrts-Donnerstag mit der Vespa aus Berggau (DE) nach Zürich an. Das mag Streckenmässig «unlogisch» sein, aber «was ist wichtiger – der Weg oder das Ziel? Die Weggefährten!». Und so fahren wir Sportfahrer alle zusammen (Cory, Marion, Andrea, Steffen und Patrick) am Freitag gemeinsam auf eigener Achse auf der Autobahn via Basel, Strassburg, Frankreich in Richtung Belgien. Wir nehmen unterwegs ein Stück Luxemburg mit, was mir die Gelegenheit gibt eine weitere Länderflagge an die Vespa zu kleben und einen Haken hinter das Land zu set-



zen. An der Bauweise der Häuser erkennt man auch ohne Zollgrenzen rasch, dass wir von einem Land ins andere gewechselt haben. Nach gut acht Stunden konzentrierter Fahrt (Danke an Steffen, der den Frontmann gibt und Marion das zuverlässige Schlusslicht) kommen wir alle wohlbehalten und leicht müde in im herrschaftlichen Hotel in der Flämischen Provinz Limburg an. Mirko ist aus Gelsenkirchen, Jhun und Tonino aus Frankfurt und Max aus Clausthal-Zellerfeld angereist und schon vor uns im Hotel angekommen. Jürgen ist aus Wien angeflogen und hat vor Ort eine brandneue Vespa GTS300 gemietet.

Am Freitag früh abends findet im ehrwürdigen Chateau de la Motte in Sint Truiden der Empfang der Teilnehmer und die Ausgabe der Teilnehmerpakete statt. Die meisten belgischen Klubs haben eine kleinere bis grössere Delegation entsandt. Die Gäste, darunter viele Ehepaare sind 50plus und elegant gekleidet. Würden in der Schlosseinfahrt nicht nur Vespas stehen, man würde glatt glauben, es handle

sich um ein Porsche- oder Oldtimer-Mobil-Treffen. Willy erklärt mir, dass sich die belgische Vespa-Szene stark von dem durchmischten Publikum in Deutschland unterscheidet und etwas elitärer unterwegs ist. Etwas was mir damals schon an den Alpdays in Zell am See aufgefallen war.

Samstagsmorgen um 06.30h nach einer kleinen Stärkung starten im 30-Sekunden-Takt die ersten Fahrer für die 500-Kilometer-Fahrt durch Belgien. Elf ältere Modelle stehen am Start. Die anderen sind alles GTS300, GTV, Primavera oder Sei-Giorni-Modelle. In den Anfangsjahren des Giro gab es noch fünf Starterkategorien, aber dies hat sich seit diesem Jahr von alleine erledigt. Ein Erinnerungsfoto wird auf der Startrampe geschossen und ab geht es über holprige Neben- und Landstrassen durch Flandern und Wallonien vorbei an blühenden Lavendelwiesen und Rapsfeldern. Steffen und Tonino teilen sich die Streckenführung. Etwas Geographie-Kenntnisse oder eine im Vorfeld etwas bessere Vorbereitung von uns wäre wohl nicht schlecht gewesen, denn mit dem Navi alleine fahren wir immer wieder falsch und bemerken dies nicht immer sogleich. Subjektiv empfunden fahren wir kreuz und quer durch Belgien, ohne eine Ahnung, wo auf der Landkarte wir uns eigentlich befinden. Alle haben wir andauernd das Gefühl, «da waren wir doch schon vor 30 Minuten». Ganz optimal ist unsere Truppe nicht vorbereitet – wir haben am Vorabend nicht getankt und bald sind die Zeiger an der Benzinanzeige im roten Bereich. Wir machen einen strategischen Fehler und fahren zurück zur letzten

Tankstelle, die wir am Strassenrand gesehen haben. Dadurch verlieren wir fast 40 Minuten, die sich nur noch schwer aufholen lassen.

Wären wir weiter gefahren wären innerhalb von fünf Minuten zwei Tankstellen am Wegrand aufgetaucht. An insgesamt sechs Punkten muss man sich auf der Rally-Karte einen Stempel holen. Die Posten sind nur eine beschränkte Zeit geöffnet. Den ersten in Neerijse erreichen wir knapp vor Schließung um 09.20h Es ist das erste trockene Wochenende seit langem und die Bauern mähen ihre Felder. Die zahlreichen Traktoren und Heuwagen auf den engen Feldstrassen, die sich partout nicht überholen lassen wollen, verschlechtern den Wettlauf gegen die Zeit noch zusätzlich. Rascher als uns lieb und bewusst ist, bilden wir das Schlusslicht des Giro. Auch das Souvenirfoto vor einem ausrangierten Militärkampfbet mit Kaserne im Hintergrund kostet Zeit. Zumal uns zwei junge Wachsoldaten etwas nervös zwingen, sämtliche



soeben geschossenen Fotos auf unseren Handys umgehend zu löschen und dies auch überprüfen.

Um keine weitere Zeit zu verlieren, nehmen wir sehr unorthodoxe Abkürzungen über Baustellen mit kiesigen, geteerten Strassenabschnitten in Kauf. Alle Mühe bleibt vergebens. Kurz vor dem zweiten Posten in Walcourt (Provinz Namur) bleiben wir im historischen «La Marche Saint-Roche de Thuin» stecken. Der Folklore-Umzug in historischen Militär-Kostümen ist zwar schön anzusehen, aber wir stecken mit unseren Vespen fest und können nicht vorwärts und nicht zurück. Die 45 Minuten, die wir hier verlieren brechen uns das Genick – das Zeitlimit ist nicht mehr aufzuholen.

Für den Stempel zur Mittagspause in Namur wartet man extra etwas länger auf uns und so erhalten wir immerhin 2 von 6 Stempeln. Wir «geniessen» eine «interessante» belgische Spezialität «Mexican Steak» - trotz intensiver Nachforschung im Internet wissen wir bis heute nicht, was in aller Welt wir da gegessen haben. Fleisch war es sicherlich nicht, eher etwas Synthetisches und mit Eiweissen zusammengeklebtes. «Mexican Steak» wird wohl ein geflügeltes Insider-Wort in unserer Fahrertruppe bleiben und für ein hysterisches Lachen und Panikblick sorgen 😊! Die belgischen Fritten und das einheimische Bier haben uns dafür mehr als entschädigt, die sind noch besser als ihr guter Ruf.

Ein Teil der Gruppe resigniert vor den nunmehr unerreichbaren Zeitvorgaben an den Stempelstellen und beschliesst statt-



dessen sich in Ruhe die herrliche Zitadelle von Namur anzusehen, mit dem imposanten Blick von oben auf die Altstadt und die Sambre. Tonino, Jhun und Patrick – sportlich etwas ehrgeiziger – möchten die Rally beenden, schaffen es aber auch nicht mehr, die restlichen Stempel in Durbuy ((Provinz Luxemburg), Hasselt (Provinz Limburg) und Nieuwenhoven (Provinz Limburg) einzufordern und brechen, als es langsam eindunkelt, leicht frustriert ab. Obwohl die 500-Kilometer-Strecke mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 36 km/h berechnet war, sind wir kläglich gescheitert. Uns hat's trotzdem viel Spass gemacht und das ist was am Ende zählt.

Der Giro endet auf dem grossen Marktplatz mit dem historischen Rathaus aus dem 18. Jahrhundert (UNESCO Welterbgutschutz) und den drei Türmen in Sint-Truiden. Wir fahren gemeinsam durch die Tore, machen ein Erinnerungsfoto mit Willy und lassen den Abend auf dem maleirischen Rathausplatz kulinarisch ausklingen. Und wieder machen wir den Fehler, am Abend nicht zu tanken.

Am Sonntag findet ab 11.00h ein Champagner-Empfang mit anschliessendem exklusives Gala-Dinner (eigentlich Lunch) für die Teilnehmer statt, wo wir mit Urkunden, Plaketten und weiteren hochwertigen und liebevoll ausgewählten, meist personalisierten Memorabilia-Goodies reich beschenkt werden. Es ist 15.00h und wir sind heute noch keinen Kilometer gefahren – es juckt in den Beinen und die Hände machen unkontrollierte Gas-Bewegungen. Spontan beschliessen wir eine Ausfahrt zur Landeshauptstadt und politischen Hauptstadt der EU, Brüssel. Sie ist über die Autobahn in einer guten Stunde erreichbar. Mitten auf der Autobahn geht

mir dann wieder einmal das Benzin aus und weit und breit ist keine Tankstelle zu sehen (wieder das Vorabend-Thema). Zum Glück habe ich aus meinem früheren BoA-Maleur gelernt und ständig einen Reservekanister mit Benzin dabei. Die Fahrt kann weitergehen.

Vor dem Atomium (Ursprünglich für die Expo58 vom Ingenieur André Waterkeyn entworfenes 102 Meter hohes Bauwerk und heute eines der Wahrzeichen Brüssels) machen wir ein Foto mit Mensch und Maschine für das Souveniralbum oder die Socialmedias (je nach Alter des Vespisti). Noch rasch eine belgische Waffel verdrücken, Manneken Pis besuchen (bevor er von der aktuell grassierenden «Woke-Welle» wegen Erregung öffentlichen Ärgernis oder Ungleichbehandlung der anderen Geschlechter gecancelled wird man weiss ja heute nie wohin und diese Korrektheitsbewegung noch führt) den Grand-Place (UNESCO Weltkulturerbe seit 1998) mit dem gotischen Rathaus und seiner geschlossenen barocken Fassadenfront bewundern und dann zum EU-Hauptquartier, wo so manche gesetzliche Meisterleistung ihren Ursprung fand. Am Abend treffen wir uns in Sint Truiden zu einem Feierabend-Cocktail mit Willy, der sichtlich erleichtert ist, dass sein Prime-Event ohne Zwischenfälle und Unfälle erfolgreich zu Ende gegangen ist. Bei belgischem Bier entsteht auch die Idee, unserer homogenen Sportfahrer-Truppe der exklusiven «10 Vespa-Raiders» Bruder- & Schwesternschaft, die bald in «La Famiglia dei Vespisti» umbenannt wird, aber dazu ein anderes Mal vielleicht mehr.

Am Montag heisst es pünktlich aufstehen, eine herzliche Umarmung unter «Froinden» und ein «auf Wiedersehen»- wenn

nicht bei den VWD in Interlaken, dann spätestens zum «Tre Giorini» im August im Tirol.

Unser Dank geht an Willy und sein top-engagiertes Team. Spätestens zum zehnjährigen Jubiläum des Giros plant Willy spannende Veränderungen im Giro-Konzept. Beim Verabschieden gibt er uns auf den Weg mit, wie sehr er sich über die zehn Internationalen Teilnehmer gefreut hat und dass er



den kultigen, hervorragend und liebevoll organisierten Event sehr gerne stärker im Ausland promoten möchte, um noch mehr Sportsfahrer aus dem Ausland anzulocken. Allerdings soll es nie zu einem Rennen verkommen und auch die Höchstteilnehmerzahl soll bei 150 gedeckelt werden. Willy möchte, dass der Anlass ein Event wird, von dem jeder Vespisti träumt ihn zumindest einmal im Leben gefahren zu sein. Die 8. Ausgabe, mit dessen Planung die drei Jungs aus Belgien nach den Sommerferien beginnen, soll voraussichtlich vom 24. bis 26. Mai 2024 stattfinden – Infos und weitere Angaben finden interessierte Sportsfahrer auf FB oder der Homepage www.giro500kmvespistica.be.

Text und Fotos:



Patrick Haimoff
Rhön Vespren Fulda

Herausgeber:

Vespa Club von Deutschland e.V., Hüschelrath 5,
42799 Leichlingen, 0176/51 70 09 48
E-Mail: redaktion@vcvd.de

Redaktion:

Christian Laufkötter (V.i.S.d.P.), laufkoetter@vcvd.de, Adresse
siehe oben, Silke Laufkötter

Mitarbeiter dieser Ausgabe:

Stefan Becker, Uwe Bödicker, Patrick Haimoff, Jörg Hemker,
Enna Kleinschmidt, Sascha Kwitek, Joachim Meister, Sven
Mickel, SIP Scootershop, Robert Straub, Leif Sturm, Gwendoli-
na Walker sowie Volker, Geli, Rüdiger, Gaby, Detlef und Mary
vom VC Hagen

Anzeigen:

Christian Laufkötter, Adresse siehe oben. Es gilt die Anzeigen-
preisliste 2/2022

Satz & Layout:

Visuelle Kommunikation, Stefan Becker, Markusstr. 25,
53129 Bonn, www.beckerkom.de, info@beckerkom.de

Druck:

Druckerei Franz Paffenholz GmbH,
Königstraße 82, 53332 Bornheim,

Tel.: 02222/98 92-0, info@druckerei-paffenholz.de

Vespina erscheint viermal jährlich und wird im Rahmen der
Mitgliedschaft kostenfrei an die Ortsclubs des VCVD geliefert.
Beiträge, die mit Namen oder Namenszeichen des Verfassers
gekennzeichnet sind, geben nicht in jedem Fall die Meinung der
Redaktion oder des Präsidiums wieder.

Bei unverlangt eingesendeten Texten und/oder Bildern über-
trägt der Einsender automatisch das Recht zur Veröffentlichung
an den VCVD. Der Einsender haftet für eventuelle
Verletzungen von Rechten Dritter.

Der VCVD hat das Recht, das eingesendete Material sowohl in
Vespina als auch auf den Internetseiten des VCVD zu veröffent-
lichen.

Ein Rechtsanspruch auf Honorarzählung kann in keinem Fall
aus der Veröffentlichung abgeleitet werden.

Aus Platzgründen können nicht alle Einsendungen berücksich-
tigt oder in vollem Umfang veröffentlicht werden. Nachdruck,
auch auszugsweise nur mit Genehmigung. Nachrichten an die
Redaktion bitte an: redaktion@vcvd.de

Das nächste Heft erscheint am 1. Dezember 2023,
Redaktionsschluss ist der 1. November 2023.



Weil wir sie lieben!

**Wir kümmern uns gern
um eure Schätze**

★ Vespa von V98 bis PX ★

Bei uns kannst du schrauben lassen,
selbst – als Teil der Community – schrauben,
deinen Roller überwintern lassen oder
auch einfach mal auf ein Getränk vorbei kommen.

www.two-stroke-loft.com

#mehralsnurwerkstatt

#twostroke loft

