



PROBEFAHRTEN

Sie sind der Thrill des kleinen Mannes: Testausflüge mit frisch reparierten Klassik-Vespas. Du weißt nicht, ob das Zeug hält und wie weit du kommst

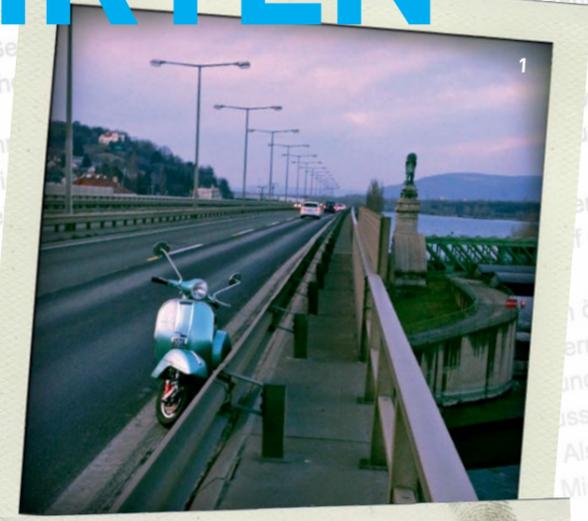
Das Spektrum reicht von Jubelschreien in kraftstrotzender Siegerpose bis zum jämmerlichen Verenden am Straßenrand als weinerliches Etwas. Und was es wird, lässt sich vorher partout nicht sagen. Nach einem langen Restaurationswinter war mein Projekt „Hot Ice“ endlich fertig: eine aufwändig lackierte P 200 E mit „einmal alles neu“. Ich hatte enorm viel Geld und Zeit investiert und es war wirklich jede Schraube neu, alles überprüft und sauber zusammengebaut. Mit einer ausgeborgten Probenummer sollte es jetzt nach Klosterneuburg zum Pickel gehen, eine lockere Fahrt von knapp zehn Kilometern Länge. Mit einem perfekt aufgebauten Roller glücklicherweise kein Problem, fast schon Routine.

Also fahre ich in freudiger Erwartung auf die Hochstraße im 19. Wiener Bezirk und beschleunige dezent hinaus auf die lange Gerade, vorbei an der berühmten Schemerlbrücke (das ist die mit den beiden Löwen). Das Beschleunigen bleibt dezent, sehr dezent sogar. Genau genommen beschleunige ich gar nicht, weil der Motor plötzlich abgestorben ist. Wieso das? Was ist da los? So ein Schas! Ich rolle aus und darf bemerken, dass ich an der für eine Panne wohl beschissensten Stelle in ganz Wien stehe. Die Hochstraße hat nämlich keinen Pannestreifen, und alle, wirklich alle Autofahrer beschleunigen hier bis auf zirka hundert Stundenkilometer. Und da stehe plötzlich ich mit meiner kleinen Vespa. Das ärgert die Autofahrer, und so hupen sie, was das Zeug hält, schauen böse und schimpfen. Wie kann dieser Idiot hier nur stehenbleiben! Ich beherrsche mehrere Formen des böse Zurückschauens und kann alle

Varianten in den nächsten zwanzig Minuten durchprobieren. Alle Startversuche scheitern, ein Zerlegen der Vespa ist hier vollkommen undenkbar. Das Problem an dieser Stelle ist folgendes: Hinter dir ist eine langgezogene Kurve und noch weiter dahinter sind mehrere längere Zubringerkurven – ein Zurückschieben ist also nicht nur mühsam, sondern auch gefährlich, denn auf der Straße gegen die Fahrtrichtung durch eine Kurve zu schieben, wo die Autofahrer mit hoher Geschwindigkeit daherkommen, ist gar keine gute Idee. Nach vorne schieben ist ebenfalls schwierig, denn die Gerade ist lang, sehr lang. Und man muss allen daherrasenden Autos den Rücken zudrehen – keine angenehme Vorstellung,

Die Stelzenbrücke zeigt ihre besonders hässliche Fratze

vor allem bei der Angewohnheit mancher Autofahrer, während der Fahrt SMS zu schreiben oder Facebook-Nachrichten zu schauen. An dieser Stelle hat man die Auswahl zwischen Pest und Cholera, zwischen Pech und Schwefel, zwischen dem Teufel und dem Beelzebub. Ich wähle den Rückweg, obwohl beide Möglichkeiten etwa gleich lang sind. Damit mich kein Auto erwischt, steige ich über die Leitplanke und schiebe die Vespa langsam entlang. Das ist echt nicht lustig, denn man muss ständig über Eisentraversen turnen und bekommt wegen der ungünstigen Körperhaltung (ich auf der einen, die Vespa auf der anderen Seite der Leitplanke) irgendwann einen Krampf. Nach einer gefühlten Ewig-



keit habe ich es dann geschafft und bin an einer Stelle, wo ich die Vespa einigermaßen gefahrlos abstellen kann. Also Seitenbacke runter und nachschauen, woran es denn liegt. Das Zündkabel ist drauf, Verdichtung okay, Zündfunke vorhanden ... Kurz und gut: Ich finde nichts, gar nichts. Also mache ich einen Startversuch – und sie springt an, als ob nichts gewesen wäre. Einfach so, ohne jedes Problem. Ich steige einfach auf und fahre nach Hause. Ich habe bis heute nicht herausgefunden, was das Problem

(1) Das kann ins Auge gehen – aber man kann es sich nicht aussuchen
(2) Und das ist ins Auge gegangen, beziehungsweise in den Mittelfußknochen

TEXT GUIDO SCHWARZ
FOTOS ARCHIV GUIDO SCHWARZ

war. Der Motor läuft immer seidig weich, und auch sonst ist nie wieder etwas Ähnliches aufgetreten.

Mein persönliches High- und Lowlight erlebte ich jedoch mit meiner ersten Komplettrestauration, einer GS 150, die ich in langwieriger Arbeit aufgebaut hatte. Eines schönen Tages ist sie fertig und ich bin gespannt auf den ersten Startversuch. Im Vorfeld hatte ich etliche mechanisch-technische Probleme zu überwinden, nun kommt der angenehme Teil. Die Erwartung baut sich langsam auf und steigert sich bis zur Probefahrt bis ins Unermessliche, direkt proportional zur Mühe.

Ich bin extrem gespannt, ob das Ding anspringt und schiebe die GS über die Rampe ins Freie. Dummerweise geht gerade das über mich und die GS hernieder, was man neuerdings „Starkregen“ nennt. Doch das kann mich nicht aufhalten, es ist Sommer, und ich will starten. Also Zündung ein und ein kräftiger Tritt auf den Kickstarter. Ich glaube, es war meine Großmutter, die das Sprichwort „Eile mit Weile“ letztlich doch nicht erfolgreich in mir verankern konnte. Auch meine Mitgliedschaft im Verein zur Verzögerung der Zeit hilft mir in diesem Augenblick nichts. All diese weisen Erkenntnisquellen hätten mir dazu geraten, den Startversuch noch ein wenig zu verschieben – oder zumindest nicht mit Sandalen zu starten, sondern aus der Wohnung ordentliches Schuhwerk zu holen.

Die Kombination Regen plus Sandalen plus ein neuer Motor, der innen noch nicht geschmeidig im Getriebeöl läuft, ergibt eine Fraktur des Mittelfußknochens L5 – mit anderen Worten: Ich breche mir beim Starten der Vespa den Fuß. Wie das ganz genau passiert ist, kann ich nicht mehr rekonstruieren. Irgendwie rutsche ich ab, oder der Starter schlägt zurück, oder so ähnlich. Das Ergebnis ist frustrierend, und ich humple zurück in die Wohnung – allerdings nicht, ohne vorher noch mit dem anderen Fuß die Vespa zu starten. Was sein muss, muss sein. Drei Stunden später adjustiere ich mich anständig und schiebe die Vespa

zwecks Probefahrt wieder ins Freie, schließlich scheint endlich die Sonne. Diese Probefahrten gehen stets zum „Salettl“ in der Hartackerstraße, was zirka vier Kilometern Gesamtstrecke entspricht. Dort befindet sich eine lange Gerade, die wenig befahren ist, und auf der man gut die Beschleunigung (oder, wenn es sein muss, auch etwas höhere Geschwindigkeiten) ausprobieren kann. Außerdem ist es dort irgendwie nett, im Gastgarten bekommt man einen Kaffee, der seit über 25 Jahren die gleiche schlechte Qualität hat. Am Anfang der Geraden

Weiter geht's dann in die Ambulanz und ins Handy-Shop

gibt es Parkplätze, die fast immer frei sind und wo ich nach Fertigstellung eines Fahrzeugs oder einer größeren Umbauaktion ein Foto zu machen pflege, oder zwei.

Ich stelle also die GS ab und will mein Handy zücken, als ich eine kleine Rauchschwade über dem Motor bemerke (die Seitenbacke ist zuhause geblieben). Geh bitte! Keine Rauchschwade, nicht jetzt, wo alles so gut läuft! Neugierig bücke ich mich hinunter und schaffe es, zielgenau mit dem rechten Zeigefinger den Auspuff zu erwischen. Das führt zu einem



ZUM AUTOR
DR. GUIDO SCHWARZ ist Motivforscher, Unternehmensberater, Philosoph und bietet auf seinem Weblog www.guidoschwarz.at immer wieder erlauernd-kritisch-ironische Einblicke in die „Philosophie“ des Rollerfahrens. Lächelnd am Stau vorbeifahrend oder direkt vor der Türe parkend zählt er die Vespa zu den liebenswertesten und originellsten Erfindungen aus Italien

eher raschen Zurückzucken, verbunden mit einer akustischen Schmerzenskundgebung und dem kurzfristigen Aufbäumen des Oberkörpers. Leider habe ich schon die Jackentasche geöffnet, in der sich das Handy befindet. Das fliegt jetzt in hohem Bogen auf die Straße und stellt alle seine Funktionen augenblicklich ein. Fazit des Tages: Eine laufende Vespa, ein gebrochener Fuß, ein verbrannter Finger und ein zerstörtes Handy. Muss ich noch erwähnen, dass der Blick aufs Datum Freitag, den 13., ver-rät? ©

VESPA – GESCHICHTEN VON WIEN BIS ROM

Das zweite Vespa-Buch von „motomobil“-Autor Guido Schwarz ist das Nachfolgewerk von „Vespa – was für ein Leben!“ Es enthält neue Geschichten und philosophische Analysen zum Mythos Vespa, genauso humorvoll, provokant und vielleicht noch tiefer gehend. Der Autor machte sich im Sommer 2012 mit seiner 39 Jahre alten Vespa Sprint auf die Fahrt von Wien nach Rom. Es wurde eine Abenteuerreise, die ihresgleichen sucht. „Vespa – Geschichten von Wien bis Rom“ (Format A5, ca. 200 Seiten, ISBN 9783200028746) ist um 15 Euro bei Scooter-Shops erhältlich, im sortierten Buchhandel, bei Amazon, in den Bestseller-Shops (im Ekazent Hietzing und in der Millennium City, online über www.motorbox.at) sowie im Direktvertrieb des Autors über die Webseite www.guidoschwarz.at/vespabuch-2

