

3,90
Euro

E-TRETROLLER

Modelle, Infos & Tipps - Kaufen oder Sharing?



OKTOBER 2019

Österreich € 4,50
Schweiz sfr 7,70 · BeNeLux € 4,60 · Italien/Spanien € 4,90
MR6/2019, 30. Jahrgang / K 6143 F, ISBN 16'0-5125

MOTORETTA

DAS ROLLERMAGAZIN MOTORETTA

®

SCOOTER TEST · TECHNIK · SZENE

KYMCO GEGEN BMW

**New Downtown
fordert C 400 GT**

GENIAL



**Mehr Speed
für die Vespa
GTS 300 hpe**

**Top-Test
mp3**

**500
gegen
300**

Welcher für wen?

**Roller
des Jahres
2019**

**Leser-
Wahl:**

**Gewinnen Sie
einen Peugeot
Tweet 50**

**Fahrbericht
Yamaha-
Dreirad
Niken GT**

TEST

• **Speedex
Capri 125**
• **Motowell
Crogon City 50**



**Erster Test
Neue Vespa
GTS 125 Super**

**ROLLER-REISE
WESTERWALD**

**CUSTOMIZING
VESPA „MYSTIQUE“
MIT BEIWAGEN**



Im rechten Licht: Stahlblau erstrahlt das restaurierte Vespa-Gespann.



Prutschi's Garage

Vespa VN2T „Mystique“ Sidecar Der Österreicher Christoph Prutsch hat aus einem alten Piaggio-Seitenwagen und einer verrosteten Vespa ein einzigartiges Vespa-Gespann gebaut, das vor allem wegen seiner veredelten Anbauteile Aufmerksamkeit erregt.



Um das Custom-Projekt zu verwirklichen, von dem man immer geträumt hat, braucht es Zeit. Übers Knie brechen hilft nicht weiter, das werden nur halbe Sachen. Das hat sich wohl auch Christoph Prutsch gedacht, als er vor vier Jahren einen alten originalen Piaggio-Seitenwagen erwarb. Der wurden ab 1948 in Pontedera aus Stahlblech gefertigt und damals noch per Hand mit einem einzigen Rohr an die klassischen Vespa-Modelle befestigt. Was dem Österreicher zu jener Zeit aber fehlte, war der passende Roller. Den fand er erst zwei Jahre später in Stoffi's Garage, dem Oberguru der alpenländischen Schrauber-Szene.

Mit dem Projekt „Vespa VN2T Sidecar von 1955“ begann gleichzeitig die Geschichte von Prutschi's Garage, einem kleinen Ein-Mann-Betrieb, der für Vespa-Fans Fahrzeuge nach Kundenwunsch veredelt. „Dabei kommen Vespas mit einem be-



Glitzerwerk: Der Motor wurde komplett zerlegt und auf den modernen Stand der Technik gebracht.

stimmten Design heraus” meint der in der Steiermark ansässige Customizer „die alles mehr sind als ein Standard-Modell. So steigt für jeden Kunden die Wertigkeit, da es sich um personalisierte Unikate handelt.”

Das gilt auch für das Vespa-Gespann. Es sollte ein Vorzeigestück für Christoph Prutschs Vespa-Garage sein, die offiziell im Mai 2017 ihren Betrieb aufnahm. „Ich wollte keine originale Vespa nachbauen. Modelle im Originalzustand gibt es immer wieder, die sind alle schön,” erklärt der Österreicher seine Motivation. „Wichtig war mir, dass auch bei längerem Betrachten immer mehr neue Details auffallen. Es sollte etwas entstehen, was kein anderer hat und jedem Rollerfahrer gefallen würde.”

Der Entwurf für das Gespann entstand zunächst im Kopf des Vespa-Liebhabs: die Farbe, die Einzelteile und Veredelungen waren schnell bestimmt. Die „Mystique”, so sollte das VN-Gespann heißen, war geboren. Doch nicht jede Geburt verläuft ohne Komplikationen. Das fing schon mit der kompletten Demontage der Vespa in ihre Einzelteile an, sie musste grundlegend entrostet werden. Vor allem der Motor machte eher den Eindruck, auf den Schrott zu gehören. „Ein Wahnsinn, was der Rost hat, ob der jemals wieder laufen wird,” fragte sich Prutsch in seinem Facebook-Ac-



count im vergangenen Jahr, auf dem er regelmäßig über den Restaurations-Fortschritt Freunde und Kunden informierte.

Einmal auseinandergenommen und gereinigt bekam der Motor sogleich auch noch ein paar Tuningteile verpasst: einen 160er-Alu-Zylinder, eine Pinasco-Rennwelle, ein neues Viergang-Getriebe von Pinasco und eine 12-Volt-Cosa-2-Kupplung, die Piaggio erst seit 1995 serienmäßig verbaut, aber auch in alle VN-Wideframe-Modelle nachgerüstet werden kann. Außerdem kam Pinascos Fleytech zum Einsatz, eine komplette Austauschlichtmaschine und Zündung, wodurch ein verbessertes Beschleunigungsverhalten und eine höhere Be-

triebssicherheit erreicht wurden.

Das Schmuckstück ist aber sicherlich die Motorverkleidung. Sie wurde wie die zahllosen anderen Abdeckungen, Chromteile, Schrauben, Federn, Felgen, Armaturen, Hebeleien und Verzierungen zum Galvanisieren lediglich zum Schutz vor Korrosion und Verschleiß, hat aber den Nebeneffekt, dass Stahl mit einer Oberflächenveredlung aus rostfreien Edelmetallen wie z. B. Gold, Silber, Kupfer, Messing oder Nickel, Zink und Zinn überzogen werden kann. Christoph Prutsch entschied sich für Kupfer als optisches Designmerkmal. Zum Schutz vor Verfärbungen wurde zusätzlich

ein Zaponlack, ein dünnflüssiger Nitrolack, aufgetragen. Dazu passend erhielten die VN und der Beiwagen eine neue Lackierung in Seidenmatt-Stahlblau.

Den krönenden Abschluss bildeten die neuen Polsterungen für Fahrer- und Beifahrersitz sowie für den Sidecar-Passagier, die ein befreundeter Sattler aus echtem Leder herstellte. Der Passagier im „Boot“ darf seine Füße übrigens auf einem gediegenen Boden in „Altholz sonnengebrannt“ der bekannten österreichischen Holzdesigner aus Admont abstellen. Dass die „Mystique“ kein reines Show-Objekt darstellt, belegt die Tatsache, dass das Gespann eine ganz normale Zulassung besitzt. **NM**



Puzzle für Erwachsene:
Die Anbauteile zurück vom Galvanisierer.



Wenig mystisch: Die VN vor der großen Demontage



Wie früher: Das „Boot“ ist nur über ein Stahlrohr mit dem Roller verbunden.



Abgekupfert:
Das Wideframe-Zifferblatt stammt von Veglia Bressel.

Vespa VN2T „Mystique”



Vom Sattler:
Die Sitze für
Fahrer und
Beifahrer sind
aus Echtleder
gefertigt.



Trittbrett: Eigentlich viel zu schade,
um darauf rumzutrampeln.



SHIRO

**AN INSTANT
CLASSIC!**

SHIRO SH-235 BULLET



SHIRO-HELMETS.COM

niemann+frey