

Dolce Vespa

Zurück zum Blech: reife Männer huldigen dem klassischen Motorroller

STUTTGART. Die Vespa steht für ein Lebensgefühl: Wirtschaftswunder, Petticoat und Dolce Vita. Ein Stuttgarter Verein reist jeden Freitag in die heile Vergangenheit. Zu Gast am Stammtisch.

Von Frank Buchmeier

Traditionen sind bequem. „Ingeborg, wir haben Durst!“ ruft Horst Schürer durch das Feuerbacher Clubhaus, und seine Frau kommt aus der Küche gesprungen. Was darf es sein? Ein Viertele Lemberger? Oder Maibock vom Fass? Oder zunächst eine Tasse Kaffee? „Sie können alles haben“, sagt Horst Schürer. Ingeborg wird's schon richten.

Seit einem halben Jahrhundert ist Horst Schürer Mitglied im Vespa-Club Stuttgart, Gattin Ingeborg stieß 1968 dazu. Als anderswo Studenten auf die Barrikaden gingen, tanzte das Paar im Cannstatter Kursaal zu Vico Torriani („Kalkutta liegt am Ganges“) und Catharina Valente („Spiel noch einmal für mich, Habanero“). Er trat ihr öfters auf die Füße, sie fand das nicht weiter tragisch. Entscheidend war, dass draußen seine Vespa stand. Damit brachte er sie heim.

„Mensch Horst, die Geschichte hast du mir ja noch gar nicht erzählt!“ ruft Manfred Ludwig, der Erste Vorsitzende. Das ermuntert den Kassenprüfer Schürer, noch eine Schippe draufzulegen. „Die Vespa hat auf die Mädels wie ein Porsche gewirkt. Wenn man damit vorgefahren ist, sind sie ganz verrückt geworden.“ Im Café Schapmann habe er sogar mal eine junge Dame aus besten Stuttgarter Kreisen abgeschleppt: „Die hatte einen Pelzmantel an.“ Ingeborg war nicht seine erste Sozia. Aber sie wurde nach der Vespa seine zweite

Liebe fürs Leben. Eine zuverlässige Beziehungskiste.

Ein weiterer Horst sitzt am Stammtisch, und der will jetzt auch mal was sagen. Horst Binnig gilt bundesweit als Motorrollerexperte. Er referiert: Die Vespa wurde kurz nach dem Zweiten Weltkrieg in Italien erfunden. Sie war die Antwort von Enrico Piaggio auf das Rüstungsembargo der Siegermächte, die dem Unternehmer die Hubschrauberproduktion verboten. Der Luftfahrtgenieur Corradino d'Ascanio bekam von Piaggio den Auftrag, ein motorisiertes Zweirad zu entwickeln. Es sollte leicht zu fahren, einfach gebaut und preisgünstig zu produzieren sein. D'Ascanio platzierte den Motor am Hinterrad und konstruierte eine selbsttragende Karosserie mit ausladenden Formen, die vor Wind und Wetter schützt. Als Enrico Piaggio die Neuschöpfung betrachtete, sagte er: „Sembra una Vespa.“ Sieht aus wie eine Wespe.

„Das größte Design Europas!“ schwärmt Binnig. Legende! Mythos! Ikone! Kult! Und diese unvergleichliche Blechfigur: die weichen Rundungen des Kotflügels, das pralle Hinterteil, die schlanke Taille. Einfach sexy, die Signorina. Dolce Vespa. Und was haben die modernen Marketingfuzzis daraus gemacht? Binnig kramt angewidert eine Zeitschriftenanzeige hervor, Werbung für eine Vespa, Baujahr 2008: Plastikhülle, digitale Instrumente, elektronische Benzineinspritzung, Scheibenbremsen, auf Wunsch mit ABS. Ein Knopf erspart die anstrengende Hüpferei auf dem Kickstarter, eine Vollautomatik ersetzt die gelenkverschleißende Handschaltung. „Für mich sind das keine Vespas mehr“, sagt Horst Binnig.

Piaggio bleibt freilich nichts anderes übrig, als sich der Zukunft zuzuwenden. Früher gab es die italienische Marke Vespa und deren Kundenkreis: Jugendliche, die ihre wilde Zeit vor Familiengründung und Autobesitz mit dem Motorroller auslebten. Konkurrenten, etwa Heinkel oder Lambretta, erreichten nicht annähernd die Stückzahlen und verschwanden bald wieder vom Markt. Heute ist alles komplizierter. Zweiräder mit Beinschutzschild kann man auch von Anbietern aus Japan, Taiwan und Korea kaufen. Und die Zielgruppe umfasst all jene, die sich elegant am Stau vorbeischieben wollen.

Im Kühlschrank lagern bunte Likörfläschchen für die Damen

Zudem haben Ozon-, Kohlendioxid- und Feinstaubhysterie dazu geführt, dass die antiken Zweitaktmotoren für Neufahrzeuge tabu sind. Die klassische Vespa, die bei jedem Betanken einen kräftigen Schuss Öl verlangt, gilt folglich als aussterbendes Stinktier. Horst Binnig fährt eine 160 Grand Sport, Baujahr 62. „Solange ein Porsche Cayenne in der Stadt unbehelligt 30 Liter Superplus rausblasen darf“, sagt er, „brauche ich mit meinem Roller kein schlechtes Gewissen zu haben.“

Die Schriftführerin Ingeborg Schürer stellt frisch zubereitete Häppchen auf den Stammtisch, in den Fleischküchle stecken Zahnstocher. Die Pokale von den Vespa-Treffen werden gegenüber in einer Schrankwand aufbewahrt, Eiche rustikal. Im Kühlschrank lagern bunte Likörfläschchen – „für die Damen“, wie Schürer erklärt. Und über der Bar hängen die Spielregeln fürs gesellige Beisammensein, zum Beispiel: „Personen, die auf dem Boden liegen, werden nicht bedient.“

Wenn der Stuttgarter Vespa-Club früher zu seinen Partys einlud, konnten die Gäste gar nicht umfallen. „Dafür war der Laden zu voll“, sagt Horst Schürer. 80 Mitglieder und Hun-



Drei Stammtischbrüder voll in Fahrt: Horst Binnig, Horst Schürer und Manfred Ludwig (von links)

Fotos Gottfried Stoppel



Einfach sexy, die Signorina mit dem prallen Hinterteil

derte Sympathisanten hatte der Verein zu seinen Glanzzeiten, sogar Manfred Rommel hat mal mitgefeiert. Aktuell überweisen nur noch 26 Männer und zwölf Frauen den Jahresbeitrag. „Die jungen Leute wollen sich halt nicht mehr an einen Verein binden“, klagt der Vorsitzende Ludwig. Vielleicht spielt dabei eine Rolle, dass der Club von Herren wie Schürer, Binnig und Ludwig dominiert wird, die stramm auf die siebzig zugehen.

Die Jugend von heute kann ja nicht ahnen, dass es die Vespa-Veteranen noch immer richtig krachen lassen. Schürer stellt sich ans Discjockeypult und schiebt die „deutschen Schlagerhits der 60er, 70er und 80er“ in den CD-Player. „Hier ist ein Mensch, schick ihn nicht fort, gib ihm die Hand, schenk ihm ein Wort!“ fordert Peter Alexander. „Mach das Ding wieder aus, da kann man sich ja nicht gescheit bei unterhalten“, schimpft Binnig und erzählt aus Leibeskräften von seinen Heldenfahrten. Mit der 160 Grand Sport sei er schon „ganz oben am Nordkap gewesen“, und noch heute tuckere er regelmäßig „auf einer Arschbacke alleine nach Italien und zurück“.

Die anderen sind nicht so ausdauernd. Klar, Ende der 50er Jahre ist Horst Schürer auch runter zum Gardasee, nach Venedig und in die Toscana – mit brünetter Freundin, dünnem Zelt und viereinhalb Pferdestärken. Er trug Anzug und Krawatte, seine Flamme Petticoat und Pferdeschwanz. So wie Gregory Peck und Audrey Hepburn im Spielfilmklassiker „Ein Herz und eine Krone“. Den Oscar, den die junge Hepburn 1953 für ihre Rolle bekam, hätte eigentlich die Vespa verdient gehabt. Die Zeitschrift „Forbes“ meinte damals, die italienische Blechdiva sorgte für „großes Kino im Kopf“. Und Schürer sagt, wenn er im Sattel einer alten Vespa sitze, „erscheint vor meinem inneren Auge immer eine kurvige Küstenstraße“. Selbst dann, wenn er mit seiner 125er Königin, Baujahr 54, stur geradeaus durchs Feuerbacher Tal rollt.

Vor einigen Monaten hat Schürer die Vespa mit royaler Modellbezeichnung erworben, seither ist sie die Krönung seiner Motorrollersammlung. Die Königin wurde mit einer

Piaggio-Lizenz bei der Firma Hoffmann im rheinischen Lintorf gefertigt. Als einzige Vespa erhielt sie neben dem Hauptscheinwerfer am Lenker einen gelben Nebelscheinwerfer auf dem vorderen Kotflügel. Zwar konnten die beiden Lampen nicht gleichzeitig eingeschaltet werden, weil die Lichtmaschine zu schwach war, aber mit der Designänderung verstieß Hoffmann eindeutig gegen den Lizenzvertrag. Was zur Folge hatte, dass Piaggio dem deutschen Unternehmen kündigte. So wurde die Königin zur Rarität. „Davon gibt's weltweit höchstens zehn“, sagt Schürer. „Ach was, allein in Deutschland fahren noch 300 rum“, korrigiert Binnig.

In dieser Art streiten die Stuttgarter Fachmänner an ihrem Stammtisch und trinken dazu das eine oder andere Tannenzäpfle. Doch nach außen demonstrieren sie Geschlossenheit. Bei Ausfahrten tragen alle die gleichen weißen Overalls, die zwar schnell schmutzig werden, aber, wie Horst Schürer meint, „einfach saugut ausschauen“.

Von Würzburg nach Füssen im Zweitakt-Bummeltempo

Mindestens einmal jährlich geht's auf große Fahrt. Zuletzt haben Horst Schürer und Horst Binnig eine Tour entlang der Romantischen Straße organisiert. Für die 330-Kilometer-Strecke von Würzburg nach Füssen benötigte die Gruppe fünf Tage. „Vespa fahren bedeutet langsames Reisen“, sagt Binnig. Man knattert genussvoll im Zweitakt dahin. Doch selbst das Bummeltempo hält nicht mehr jeder Vereinskamerad durch. Deswegen bietet Horst Schürer neuerdings eine altersgerechte Dienstleistung an: Gattin Ingeborg folgt im VW-Bus, sammelt die gestrandeten Clubkameraden ein und verfrachtet ihre Vespas auf den Anhänger. Das ist zwar nicht traditionell, aber bequem.

Der Vespa-Club Stuttgart trifft sich jeden Freitagabend von 20 Uhr an zum Stammtisch in seinem Feuerbacher Clubhaus, Stuttgarter Straße 8. Interessierte sind stets willkommen.