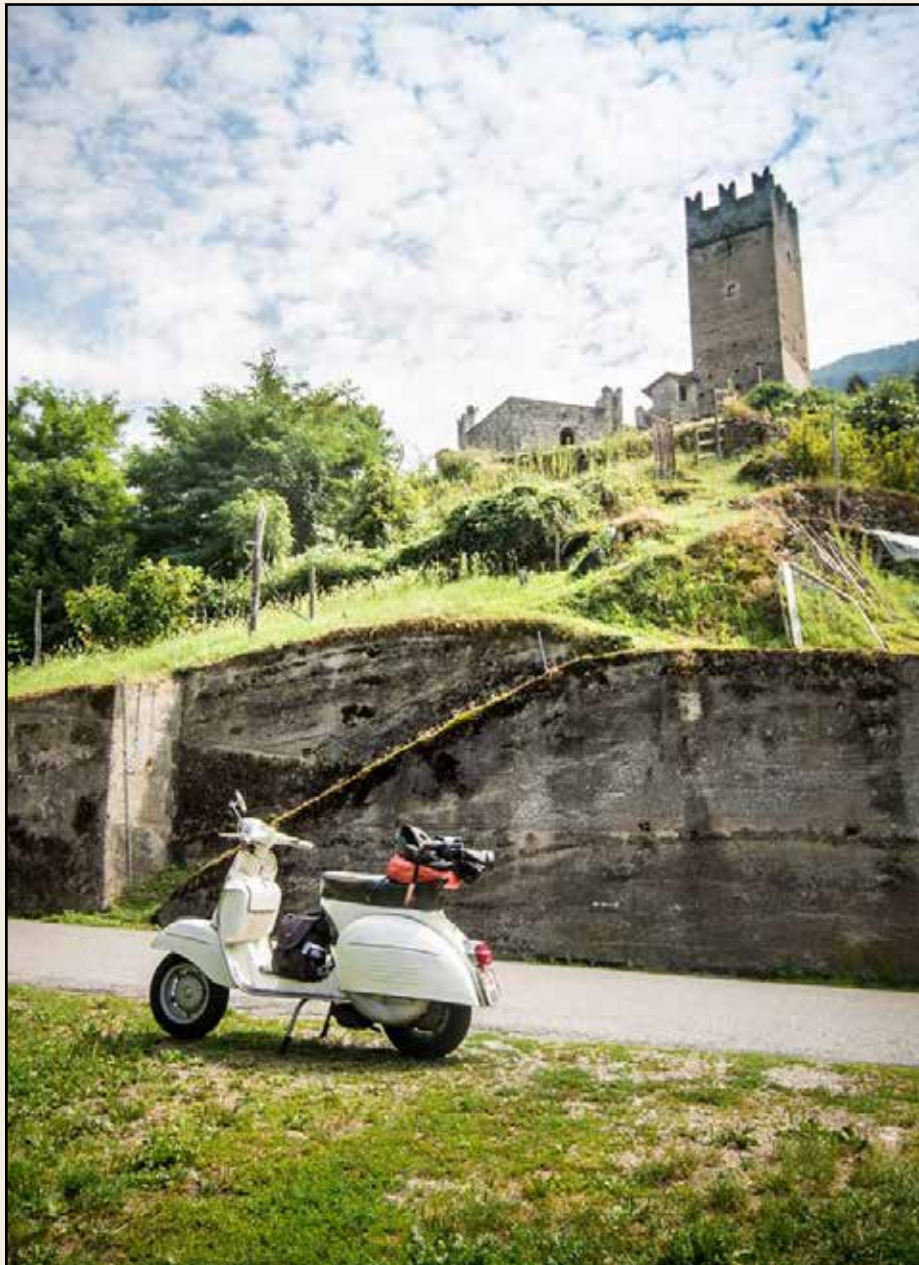


NEWSLETTER 2 - 20. DEZEMBER 2018

Vespina



WIR BESUCHEN
MOTO GUZZI

HOTELZIMMER +
BUCHUNGEN

TEILNEHMER +
IMPRESSIONEN



St.Moritz: Die moderne und neu umgebaute Jugendherberge

Infos zu den Hotels und der Bezahlung der Zimmer

Vorab eine Präzisierung zu den Hotels: **Der Teilnehmer bezahlt die Hotelkosten direkt an Vespina.** Die Kontodaten zur Überweisung findest du auf der Anmeldeseite von Vespina.

Die Hotels wünschen, dass alle Informationen und die Zahlungen über einen einzigen Ansprechpartner laufen, also Vespina.

Wir liefern den Hotels laufend die aktu-

ellen Zahlen über die Belegung der Zimmer. Einige Zuweisungen von Zimmerpartnern sind noch offen, da bleiben wir dran.

Ich bitte euch nun, an die Bezahlung der Hotelzimmer zu denken, welche auf Ende Jahr 2018 vorgesehen ist.

Im Januar/Februar 2019 kriegt jeder Teilnehmer ein Kontoblatt zur Kontrolle der Daten.

DU FLIEGST HIN - DEINE VESPA
IST SCHON DA

Transport deiner Vespa von Deutschland nach Italien zur Vespina

Thomas Lemke aus Bremen hat die Idee des Vespitransports zur Vespina eingebracht. Es geht dabei um den Transport der Vespa von der Wohnadresse aus Deutschland zur Vespina und danach wieder zurück. Lieferort in Italien könnte zB Bergamo sein (Flughafen).

Das sieht im Detail so aus: Der Spediteur aus Bremen ist spezialisiert auf Motorradtransporte. Er holt die Roller am Wohnort des Versenders ab, die Roller sind versichert. Nach der Vespina wird jedes Fahrzeug wieder zur Heimatadresse gebracht. Der Preis pro Roller für beide Fahrten beträgt 300 EUR. Der Transport kommt nur zustande, wenn mindestens 10 Fahrzeuge speditiert werden können.

Zuständig für diesen Transport ist Vespina-Teilnehmer Thomas Lemke aus Bremen.

Weitere Fragen und Anmeldungen bitte direkt an Thomas Lemke.
lemke.thomas66@t-online.de

provisorische Teilnehmerliste Dezember 2018

- | | |
|--|---|
| 1 Heidi Altenhofer- 2016 | 41 Thomas Katzinger- MV 150 Sprint 1966 |
| 2 Jens Brieger- GTR 125 1972 | 42 Alexander Lutz- PX200 1983 |
| 3 Thomas Pedrazza- !?!?!? | 43 Erich Berger- Acma 1956 |
| 4 Mathias Schnepf- VNB 1965 | 44 Doris Schuler- GTS 250 2008 |
| 6 Robert M. Stöckli- GTV Sei Giorni 2018 | 45 Saskia Hille- 1981 |
| 7 Holger Leib- T4 150 1960 | 46 Markus Meyer-Erne- GTS 300 2018 |
| 8 Roland Küng- SS180 1966 | 48 Jürgen Eigner- VBB1 1964 |
| 9 François Levasseur- GS4 1962 | 49 Klaus Altenhofer- 1953 |
| 10 Dany Senn- P125X 1980 | 50 Jürgen Meyer- PX 150 2011 |
| 11 Andrea Volgger- Douglas 1955 | 51 Sarah Irrasch- PX 2011 |
| 12 Robin Davy- Douglas 1955 | 52 Pat Braun- 1956 |
| 13 Karl-Heinz Mavrin- GTR 125 BJ. 1973 | 53 Jochen Lemper- VM1 1953 |
| 14 Philipp Wollrab- Rally 200 1974 | 55 Toni Widmer- PX 200 1988 |
| 16 Claus Meyer- GS 160 1961 | 56 Peter Erhorn- 1966 |
| 17 Harald Hamann- ACMA GL 150 1957 | 58 Alexander Müller- MV 125N 1958 |
| 18 Ruth Gamper- Primavera 1980 | 59 Bernhard Klien- Lambretta Li125 1959 |
| 19 Werner Senn- Primavera ET3 1982 | 60 Michael A. Linck- Vespa GS 160 |
| 20 Tobias Süss- 1964 | 61 Armin Fekonja- VNB2 1961 |
| 21 Thomas Malenke- 1962 | 62 Mike Barbisch- 160 GS 1962 |
| 22 Roland Schindlauer- Douglas GL2 1955 | |
| 23 Tomas Boroczinski- Rally 200 1972 | |
| 26 Nadia Nigido- ET3 1980 | |
| 27 Michael Graf- Rally 200 1976 | |
| 28 Jan Weckmar- 1954 | |
| 29 Michael Neuderth- Faro Basso 1954 | |
| 30 Norbert Lehmeier- 1962 | |
| 33 Jürgen Gamradt- 250 GTS 2011 | |
| 36 Thomas Wenzlick- 1954 | |
| 37 Angi Wenzlick- 1977 | |
| 40 Markus Tomasini- | |

Diese Liste umfasst die Teilnehmer von Vespina Lago und Vespina Rally. Die Anmeldung für weitere Teilnehmer bleibt geöffnet.

- | |
|--|
| 63 Winfried Petry- ? |
| 64 Gabriele Wulf- Bajaj 1983 |
| 65 Markus Wildermuth- 150 Super 1965 |
| 66 Jürgen Iwan- VNB1 1959 |
| 67 Christian Rein- GT 1967 |
| 68 Roli Geiger- VNB 1960 |
| 69 Stephan Huber- MV Sprint 1966 |
| 70 Daniel Kassel- 150 Super 1966 |
| 71 Hans Wurst- 1963 |
| 72 Michael A. Grundl- ? |
| 73 Marko Rinberger- 1959 |
| 74 Jörg Hemker- Motovespa GT160 1974 |
| 75 Bahram Schirkhorschidi- PX 200 1984 |
| 76 Heiko Döbber- VBA1 1959 |
| 77 Jürgen Ender- 1977 |
| 78 Rainer Steinebrei- ET3 1967 |
| 79 Nicolai Jacobi- 150 / T4 1960 |



- 80 Giuseppe Santoro- VNA 1962
 81 Patrik Kleger- Lambretta Li Serie 2 1960
 82 Roland Anzer- ACMA V56 1956
 83 Frank Renner- ACMA V56 1956
 84 David Hofmann- ACMA V54 1954
 85 Sven Kirchner- ACMA V56 1957
 86 Stephan Theis- Sprint Veloce 1974
 87 Klaus Rössler- VNB 125
 88 Klaus-Stefan Lehner- GTR 1968
 89 Francesco D'Alessandro- VBB 1962
 90 Christian Michel- Sprint 1967
 91 Stefan Reih- PX 200 E 1991
 94 Yilmaz Sürer- VBB1 1962
 95 Bernd Kress- VNB 125 1961
 96 Alexa Ranzenberger- GL 150 1963
 99 Jörg Biester- Sprint 1960
 100 Thomas Gehring- GT 1968
 103 Mark Blankenburg- VNB3 1961
 104 Niels Blankenburg- VNB1 1961
 109 Heinrich Steinhoff- VNB 1962
 111 Thomas Lemke- Sprint Veloce 150 1978
 119 Bernd Stegmann- PX 80, 1985
 124 Erik Lieberknecht- Rally 200 1978
 125 Thomas Murgas- VNB 125 1961
 142 Florian Spies- Super 1966 / MV 160GT 1977
 148 Rainer Auernhammer- GS 160 1962/ACMA 1954
 155 Paolo Monti- Vespa
 156 Marietta Monti- Vespa
 158 Hubert Böhm- Vespa
 160 Elena-Roberta Monti- Vespa
 162 Clemens Ramsauer- Vespa
 166 Gert Dohn- VNB 1961
 176 Walter Stadler- Sprint 150 1972
 177 Friedemann Vorwerk- PX 1984
 178 Victoria Steinebrei- ET3 1967
 181 Gabriel Giger- Rally 200 1972
 186 Fabian Bichsel- PX 200 1986
 666 Meinrad Wild- 2011
 667 Barbara Flückiger---
 767 Peter Reithmeier- PX 125 1994
 777 Babsi Genser- Primavera ET3 1977
 888 Julia Paulsen- Primavera 1976
 Marc Caldonazzi-
 Thomas Galle-
 Ilona Gockel-
 Robert Painsy-
 Mario Tavella-



“Wer all seine Ziele erreicht, hat sie zu niedrig gewählt.”



Moto Guzzi - ein kultiges Motorrad, wie unsere Vespas - und wir dabei im Werksmuseum !

An einem Tag der Vespina Lago werden wir empfangen zu einem Besuch im Werksmuseum von Moto Guzzi in Mandello del Lario. Hier begann die Geschichte einer ruhmreichen Motorradfabrik.

1921 gründeten Giorgio Parodi und sein Freund Carlo Guzzi, ein ehemaliger Kamerad in der Königlichen Luftwaffe mit der finanziellen Unterstützung von Parodis Vater Emanuele Vittorio, einem Reeder aus Genua, die Aktiengesellschaft Moto Guzzi. Bei der Entstehung der Idee war noch ein dritter mit an Bord, ihm war aber nicht mehr vergönnt, die Geburt des Unter-

nehmens zu erleben. Giovanni Ravelli starb 1919 bei einem Flugzeugabsturz. Zu dessen Andenken und wegen der Verbindung aller drei zu Fliegerei entstand das prägnante Markenlogo mit den ausgebreiteten Schwingen eines Adlers.

Der Aufstieg von Moto Guzzi verlief von Anfang an rasant, aus dem ersten Prototypen G.P., der sich aus den Initialen von Guzzi und Parodi zusammensetzte, entwickelte sich die „Normale“, von der bereits im ersten Jahr 17 Fahrzeuge gebaut wurden. Gepaart mit Erfolgen im Rennsport, dem weltweit ersten Windkanal für Motorräder 1950 und medienwirksamen Belegen

der Leistungsfähigkeit der Maschinen, setzte Moto Guzzi den Grundstein für seinen guten Ruf. So fuhr Giuseppe Guzzi mit einer G.T. zu einer Expedition zum Polarkreis in Norwegen, was der Maschine den Beinamen „Norge“ einbrachte.

Nach dem zweiten Weltkrieg verstand es Moto Guzzi, die Nachfrage nach kleinen und billigen Transportmitteln zu erfüllen. Der Guzzino 65, der erste Zweitakter aus Mandello del Lario, war über Jahre hinaus das meistverkaufte Motorrad in Europa und wurde später als Cardellino weiterentwickelt. Ein Meilenstein war die Konstruktion des Zweizylinders in V-Anordnung mit längsliegender Kurbelwelle, ein Motor,

der wie kein anderer zum Symbol für Moto Guzzi geworden ist. Beginnend mit der V7 1966 wurde der Antrieb perfektioniert und fand Verwendung in legendären Maschinen wie der V7 Sport, dem Tourer California, sowie den hubraumschwächeren Motorrädern V35 und V50.

Bei allen Erfolgen musste Moto Guzzi immer wieder mit wirtschaftlichen Schwierigkeiten kämpfen. In jüngerer Vergangenheit wurden sie zunächst 2000 von Aprilia gekauft, ab 2004 gingen beide Marken im Piaggio-Konzern auf, auf dass sie nicht nur ihre ruhmreiche Geschichte konservieren, sondern auch in Zukunft Motorräder bauen, die die Jahrzehnte überdauern.



Aus fast 80 Jahren Werksgeschichte finden wir hier über 100 Serienmodelle, sowie Renn-Motorräder, welche bis 1957, dem letzten Rennjahr der Guzzi, nach über 3300 Siegen, live zu bewundern sind. Zu bestaunen sind im Museum viele Prototypen von Motorrädern und Motoren der sogenannten „Roten“, wie Moto-Guzzi auch genannt wird.



**Rennsport
hautnah im
Museum von
Moto Guzzi**

Impressionen von der Rally - Strecke



**Herrliche Bergwelt,
Pässe fahren im
Stundentakt,
wundervolle Szenen
und Panoramen !**

Rally fahren in reiner Form, hohe Konzentration, 250 km pro Tag. Aber auch genügend Zeit für Freunde und Landschaft. Selbst be-

stimmen, wo die schnellen und wo die genusslichen Passagen sind.

Bildmotive vom Gaviapass und vom Stelvio.



„Erfolg ist die Folge von Entscheidungen“

Dieser Newsletter ist auch dazu da, um ihn seinen Vespafreunden zu zeigen und Vespafahrer zur Teilnahme zu motivieren.

Also Ausdrucken, herumzeigen und darüber diskutieren !

Roland Küng, Vespina