



# SOVJET SKUTER

Aus einem ausgetrockneten Salzsäuresee in der Nähe von Ried im Innkreis wurden – möglicherweise verstrahlte – russische Rollerrelikte geborgen. Wir versuchen eine vorsichtige Identifizierung des bedenklichen Fahrzeugs

Über welche Kanäle das sowjetische Vespa-Plagiat seinen Weg vom russischen Kirov in den Westen und schließlich nach Oberösterreich fand, liegt im Dunkeln hinter dem Eisernen Vorhang und wird wahrscheinlich nie restlos geklärt werden können. Auch Insider mit üblicherweise guten Kontakten zur ehemaligen Kreml-Führungselite stoßen beim Fallenlassen des Zauberworts „Vjatka“ auf eine Mauer des Schweigens, schmale Lippen, buschige Augenbrauen, versteckte Drohungen. Bis zirka zur Jahrtausendwende wusste man in Westeuropa nicht einmal davon, dass es so etwas wie eine „russische Vespa“ überhaupt gab. Auch bei Piaggio in Pontedera bei Pisa gibt man sich über die sowjetische Episode höchst wortkarg und will die Zeiten, die nun ziemlich genau fünfzig Jahre zurück liegen, am liebsten vergessen. Internationale Lizenzbauten der legendären Vespa-Modelle waren in den 1950ern keine Seltenheit, fast sogar alltäglich: Deutschland, Indien, Spanien – Piaggio war entweder direkt an den Werken beteiligt oder

## Enrico Piaggio sah aus Kirov keinen Rubel Lizenzgebühr

kassierte Tantiemen. So hätte es auch in Kirov am Ufer des Flusses Vjatka (auch Vyatka oder Wjatka) werden sollen und italienische Delegationen unternahmen einige Reisen in die Sowjetunion. Vom Fluss Vjatka ist eigentlich nur bekannt, dass er Rückzugsgebiet für das bedrohte aalartige Kaspische Neunauge ist – und von der Rollermarke Vjatka weiß man vor allem ganz genau, dass die Familie des 1965 verstorbenen Enrico Piaggio nie auch nur einen einzigen Rubel, geschweige denn eine einziga Lira Lizenzgebühr aus Kirov gesehen hat.

Über die Bauzeit der Vjatka-Serie können sich die historischen Quellen nicht einigen, von 1957 bis 1961 oder gar von 1956 bis 1965, es muss jedenfalls rund um 1960 gewesen sein. Die VP 150 als freches, ungefäh-

res Imitat der Vespa GS 150 hatte 148 Kubik und 4,0 kW (5,5 PS) Leistung; für das Durchsetzungsvermögen in der Sowjetunion bekam sie breitere 10-Zoll-Reifen als das Original sowie eine wesentlich dickere Blechstärke der Karosserie. Der Roller genießt dann auch bei den Genossen im kommunistischen Nordvietnam einige Verbreitung, nach dem Zerfall der Sowjetrepublik gelangen über die Litauen-Connection immer wieder Exemplare in westliche Sammlerhände.

Im Jahr 2009 taucht schließlich ein Torso unbekannter Herkunft in Stoffis Garage in Tumeltsham auf. Restaurator und Tuner Christoph „Stoffi“ Maier macht sich sofort über die Vjatka-Karkasse her, schweißt, schleift, dengelt und haucht neues Leben ein. Vespa-Originalteile passen nur bedingt oder gar nicht, das Aufspüren von Vjatka-Ersatzteilen ist so gut wie aussichtslos. Das Erste-Hilfe-Programm fällt somit ziemlich radikal aus: Es wäre nicht Stoffi, wenn nicht ein prächtiger, schlitzge-

### Verrottet, verrostet, daneben eine leere Flasche Wodka

steuerter Quattrini-M1XL-Motor mit 190 (statt 172) Kubik und Langhub-Kurbelwelle drin säße, mit 18 kW (24,5 PS) Leistung und 130 Stundenkilometer Spitze. Die restliche PX-Technik samt Vierganggetriebe ist standfest und recht Alltagssicher.

Eingriffe, die einen gewissen Aufwand rechtfertigen: Um RS-Auspuff und Vergaser unterzubringen, mussten eine Karosseriewand und die rechte Seitenbacke versetzt werden. Durch die mächtige Blechstärke ist das Vjatka-Fahrwerk spürbar stabiler als frühe Vespa-Karosserien, hochwertige Komponenten wie Bitubo-Stoßdämpfer, Grimeca-Bremsscheibe und Heidenau-Bereifung passen gut dazu.

Besitzer der gestrandeten P 150 ist mittlerweile ein erfolgreicher Wiener Filmproduzent, dem man einen gewissen Sinn für Dramatur-



gie und theatralischen Auftritt zugehen muss: Die Vjatka U 461 sieht aus wie aus dem Schiffsfriedhof in Murmansk auferstanden. Beifang, der sich im Schleppnetz verheddert hat. Wie der Dienstroller von Kaleu Pjotr Sacharowitsch Smirnow auf seiner letzten, tragischen Nordmeer-Geheimfahrt. Verrottet, verrostet, stilvoll kaputt, daneben ein zerfleddertes Handbuch mit Zündkerzen-Nummern und -Kontaktabständen, eine leere Flasche Wodka. Fachgerechte Entsorgung à la Stoffis Garage. Der ruinierte Zustand samt Salzkruste kostet aber Geld, wirkliches Geld.



Für den abgewrackten Look wurde niemand Geringerer als Marcus „Pfeil“ Pfeil von Pfeil Design in Ried eingeschaltet, der sich nach unzähligen Custompainting-Prämierungen in den letzten zwanzig Jahren ein weiteres Mal selbst übertraf und ein völlig neues Lackierverfahren entwickelte: Vorbereitung und Aufbau ist wie bei einer „normalen“ Lackierung. Eine der Lackschichten besteht aus einem Gebräu mit sehr hohem Eisenanteil – wird diese Schicht partiell freigelegt und mit Salzwasser behandelt, fangen die Metallspäne freudig an zu rosten, was das Zeug hält. Die Kunst des Designers besteht



- (1) Extradickes Blech-Chassis und Bitubo-Federung sorgen für gute Fahreigenschaften
- (2) Der Quattrini-Motor bringt 18 kW
- (3) Vom Tacho gab's verschiedene Versionen, hier die runde Ausführung
- (4) Moderne Radaufhängung und Bremsen als sinnvolle Investition
- (5) Gutes, altes Blech, biologisch abbaubar
- (6) „190“ steht hier für den Spezialhubraum
- (7) Dem ist nichts hinzuzufügen
- (8) Praktische Scheinwerferverstellung per Drehknopf



nun darin, die provozierte Alterung nicht künstlich aussehen lassen, aber trotzdem plastisch, wie frisch aus dem Eismeer geangelt.

U 461 ist übrigens ein 1962 in Gorkij gebautes sowjetisches U-Boot, das 1991 außer Dienst gestellt wurde und heute ein Museum in Peenemünde auf der Insel Usedom ist. Für den Tupfen am i hat sich Meister Pfeil noch eine besondere Anwendung einfallen lassen: Die Salzurückstände, die am Body der Vjatka aussehen wie marxistisches Fleur de sel, wurden als Salzlake aufgetragen und fein säuberlich spezialgetrocknet.

Jetzt die unvermeidliche Frage von verhinderten U-Boot-Kapitänen: Was mag so ein wieder aufgetauchtes russisches Wrack heutzutage wert sein? Stoffi Maier, manchmal nachdenklich und wortkarg, will zur völligen Klärung nicht beitragen: „Eigentlich ist die Vjatka der Beginn der Eurokrise, die in Wahrheit in meiner Garage ihren Ausgang nahm. Man nehme die Kosten für die Vjatka-Karkasse, dann zirka 200 Stunden Arbeitszeit, die Restaurierungs- und Tuningteile und schließlich das Custompainting. Unbezahlbar.“ Ganz einfach die edelste Rostlaube zwischen Kirov und Tumeltsham. ©