



Wie aus einem hässlichen Kratzer am Lack einer 8000-Euro-Vespa eine durchschlagende Geschäftsidee entstand

Das Aufkleben ist ja nicht das Schlimme, haarig wird's erst, wenn das „Pickerl“ wieder runter soll. Der kleine Stich ins Herz ist Jahr für Jahr vorprogrammiert – und einmal ehrlich, wer hat die ultimative Lösung parat? Die Rede ist von der §57a-Plakette und der Autobahnvignette. Nicht selten hinterlässt das Abschaben (oder welcher Technik man sonst den Vorzug geben mag) unliebsame Spuren am Lack der Verkleidung oder am Eloxat der Holme.

FixItEasy ist im Wesentlichen ein breiterer Kabelbinder mit einer entsprechend geformten Halterung für die Kfz-Prüfplakette beziehungsweise Autobahnvignette. Kabelbinder und Halterung sind aus einem Stück gegossen, was gleichzeitig auch den Clou darstellt und warum FixItEasy von den zuständigen Stellen überhaupt genehmigt wurde: Einmal mittels Einweg-Verschluss am Motorrad oder Motorroller angebracht, lässt es sich nur mehr entfernen, indem es mit einem scharfen Messer abgeschnitten oder einer Beißzange abgezwickelt wird. Damit ist sichergestellt, dass das

Pickerlabschaben? Das ist jetzt Schnee von gestern

Pickerl oder die Vignette nicht von einem Kfz auf ein anderes Kfz übertragbar ist. „Es war zwar ein harter Kampf, aber sowohl das Bundesministerium für Verkehr als auch die ASFINAG haben FixItEasy letztendlich genehmigt“, erzählt Rainer Derx und wischt sich dabei noch immer den Schweiß von der Stirn. Schönes Lob kam von kompetenter Stelle: Ein Mitarbeiter des Ministeriums habe ihm danach zu seiner Hartnäckigkeit gratuliert.

Vor ziemlich genau drei Jahren ballten sich seine Hände zu Fäusten, „und viel fehlte nicht, und ich hätte dem Typen eine geknallt“, erzählt Rainer über den – im wahrsten Sinne des Wortes – zündenden Mo-



FIXE SACHE

ment. Als damals eine seiner aufwändig restaurierten Vespas nach einem neuen Pickerl verlangte, hatte er sie in einer Werkstatt überprüfen lassen. Das mit der Überprüfung klappte beinahe zu anstandslos, denn schneller als Rainer reagieren konnte, hatte der Mechaniker das alte Pickerl lieblos vom Lack der Vespa-Karosserie abgeschabt und das neue über die entstandenen Kratzer geklebt: „Das sieht man ja eh kaum ...“. Kurzzeitig schwollen dem Rainer die Adern am hohen Haaransatz an, aber bald gewann sein analytischer Verstand wieder Oberhand, er fuhr die Faust ein und dachte gleich einmal darüber nach, „wie diese Scheiße, von der jeder betroffen ist, der einen geilen Bock hat – Motorrad, Motorroller, ganz egal –, beseitigt werden kann.“ Bevor FixItEasy von der Geschäftsidee zum Geschäft reifte, war Rainer Derx zuerst im Tourismus, danach im Bankenwesen und zuletzt an der Entwicklung einer Banken-Software beteiligt. Er ging also nicht

nur mit einer guten Idee, sondern auch mit kaufmännischem Background an die Umsetzung heran, und „langsam beginnt das Geschäft zu wachsen.“ Die Liebe zu den italienischen Rollern hält er heute 46-Jährige seit drei Jahrzehnten aufrecht. Wenn das Gespräch auf Vespa kommt, dann setzt er sein spitzbübischstes Grinsen auf, und ein Leuchten tritt in seine Augen. Ak-

Keine Kratzer mehr, Lack darf wieder Lack bleiben

tuell umfasst seine Sammlung drei Exemplare, zwischendurch waren's schon über zehn, als er vom „Einkaufen“ aus Imola, wo alljährlich die größte Oldtimer-Messe Italiens läuft, zurückgekommen ist.

Für Kenner: Das wertvollste Stück der Sammlung ist eine Vespa 125 Nuova VMA1, Baujahr 1965 – die Ur-Primavera, die er unter Einsatz von 13.000 Euro und unzähligen Arbeitsstunden auf „Originalzustand mit Benefits“ (zum Beispiel vollverzinkter Karosserie) gebracht hat. Und ehe man sich's versieht, versorgt Rainer einen auf unerhört kurzweilige Weise mit Grundwissen zum Vespa-Kult. Dessen Quintessenz ist die „Small-Frame“ mit 125-Kubik-Zweitakter, wobei der Hubraum eine „variable Größe“ darstellt. Er erzählt von technischen Errungenschaften der Jetztzeit, die Einzug gehalten haben in die historischen Karosserien: elektronische Zündanlagen mit variablen Zündzeitpunkten, CNC-gefräste

Motorgehäuse, Hochleistungsvergaser, Resonanz-Auspuffanlagen, die Turbo-Schub verleihen („Reso-Kick“). Von einem „Motoren-Gott“ in Oberösterreich hat er sich einen State-of-the-Art-Motor für den Alltagsbetrieb bauen lassen. Für den Renneinsatz sind 30 bis 40 PS das Maß der Dinge. Das würde einer Supermoto gut zu Gesicht stehen. Und das Spannende daran: Das Gewicht einer solchen Vespa liegt bei 75 Kilo und im Renn-Set-up noch deutlich drunter.

Wie es mit FixItEasy weitergeht? Mittlerweile zählen Versicherungen, der ÖAMTC, ARBÖ, so manch heimischer Bike-Importeur, eine internationale Motorrad-Zubehör-Kette und bald schon an die 50 Werkstätten und Händler zu seinen Kunden: „In Österreich sind 750.000 Motorräder und Mopeds zugelassen, die Jahr für Jahr ein bis zwei FixItEasy brauchen können.“ Weil die Produktion von FixItEasy tatsächlich in Wien beheimatet ist (Derx: „Was habe ich von billigeren Produktionskosten, wenn dann womöglich die Qualität nicht stimmt und ich mich mit einem Container voll mit Müll herumärgern muss ...?“), kann unmittelbar auf Bestellungen reagiert werden. FixItEasy gibt's in drei unterschiedlichen Ausführungen – für die §57a-Plakette, für die Autobahn-Jahresvignette und für die Autobahn-Zeitvignetten. Die Anbringung erfolgt bestimmungskonform am rechten Gabel- oder Lenkerholm. ©

Infos: www.fixiteasy.at



(1) Die Vespa-Sammlung ist schuld an Rainers Geschäftsidee
(2) Und so funktioniert's

