



# MARRONE TERRA DI TOSCANA



**Etwas Zubehör serienmäßig, Glitzerlack in dunklem Kastanienbraun, fertig ist das exquisite Sondermodell**



Vespa hat im Jahr 1946 den Roller nicht erfunden. Es gab bereits vorher Roller, eine ganze Menge sogar. Aber Vespa hat ein Phänomen erfunden – den gewaltigen Roller-Boom, der in Wellenbewegungen immer wieder über uns kommt. 17 Millionen Vespas wurden bisher erzeugt, und momentan ist die Welle besonders mächtig. Was man den Vespas wirklich hoch anrechnen muss, egal, ob sie irgend etwas besser oder schlechter können als andere Roller: Sie haben Freude und Spaß in die Welt hinausgetragen. Um einen überschaubaren Betrag kann man sich nicht nur ein schickes Fahrzeug, sondern sogar ein fröhliches Lebensgefühl kaufen.

Auch wenn einem die Unwörter „stylish“ oder „Lifestyle“ schon bei den Ohren rauskommen, das System funktioniert. Bei den Zweirädern hat es sonst nur Harley-Davidson in diesem Ausmaß geschafft, so einen riesigen Ballon steigen zu lassen – wobei hier die Beträge nicht mehr ganz so überschaubar sind.

Für viele Fans bedeutet die Vespa ein automatisches Lächeln auf den Lippen. Die LX 125, die optisch etwas stärker an die erfolgreiche GT/GTS-Serie angelehnt ist, wurde 2005 eingeführt und löste die ein bisschen fader designte ET4 ab. Was soll man nun an einem Sympathieträger verändern, wenn er nach wie vor sympathisch ist? Man kann zumindest ein

## 17 Millionen Vespas verkünden Frohsinn und Lebensfreude

feines Sondermodell in den Markt schleusen. Die ganz neue LX 125 Touring kommt mit schön verchromten Gepäckträgern vorne und hinten, einem gefälligen Windschild und einigen kosmetischen Veredelungen; vor allem die Farbe in diesem „Marrone Terra di Toscana“ macht einen wirklich hochwertigen Eindruck.

Dass die LX als Besonderheit so wie die GT/GTS eine selbsttragende Karosserie aus Stahlblech besitzt, muss

1

**moto mobil roller-daten**

VESPA LX 125 i.e. TOURING

MOTOR	1-Zyl.-4-Takt, luftgekühlt, SOHC, 2 Ventile, EFI
HUBRAUM	124 ccm
LEISTUNG	7,9 kW (10,7 PS) bei 8250/min
DREHMOMENT	9,6 Nm bei 6500/min
GETRIEBE	autom. Kupplung, stufenlose Variomatik
FAHRWERK	selbsttragende Stahlkarosserie
AUFHÄNGUNG vo/hi	Schwinge, Antriebs-Einarmschwinge
RADSTAND	1280 mm
FEDERWEG vo/hi	70/83 mm
BEREIFUNG vo/hi	Sava Monsun 110/70-11, 120/70-10
BREMSEN vo/hi	Scheibe 200 mm, Trommel 110 mm
SITZHÖHE	785 mm
TANKINHALT	8,2 l
GEWICHT VOLLGETANKT	120 kg
SPITZE	97 km/h
TESTVERBRAUCH	2,9 l/100 km
PREIS	€ 3890,-
VERTRIEB/INFO	<a href="http://www.faber.at">www.faber.at</a> , <a href="http://www.piaggio.com">www.piaggio.com</a>

- (1) Viele feine Teile aus dem Zubehörprogramm sind auf der Touring schon drauf
- (2) Auch die Sitzbank passt ins noble Farbschema
- (3) Das kleine Windschild ist bei kurzen Regenfahrten sehr angenehm

als bekannt vorausgesetzt werden. Durch ihre zierliche Gesamterscheinung lässt sich dennoch ein angenehm niedriges Gewicht von 120 Kilo (vollgetankt) realisieren. Besagte zarte Silhouette, nur 1280 Millimeter Radstand und die sehr kleine LX-Radgröße von 11 Zoll vorne und 10 Zoll hinten sind ausschlaggebend dafür, dass sie vor allem für den Stadt- und Kurzstreckenverkehr eine gute Wahl ist. Dass Piaggio nun gerade die kleine LX als „Touring“-Variante herausgibt, mag ja als kurios erscheinen. Es ist aber nicht völlig planlos: Denn bei einer Vespa und besonders bei der LX ist zusätzlicher Gepäckraum immer gefragt, egal ob man fünf, 50 oder 500 Kilometer fährt. Piaggio sagt, dass in den Stauraum unter der Sitzbank immerhin ein Helm hineinpasst. Sagen wir, es sollte kein normaler Jethelm sein, sondern eher ein kleiner Jethelm, mit kurzen Seitenteilen. Das versperrbare Zentralfach in der Vorderschürze ist hingegen recht ok, die zusätzlichen Gepäckträger sind sehr schön ausgeführt und dann gibt es noch den Vespa-typischen Gepäckhaken im Beinraum. Der übrigens genügend Platz und Bewegungsfreiheit für die Füße bietet. Die schmale Vorderschürze bedingt, dass man für brauchbaren Regen- und Fahrtwindschutz die Beine hübsch beisammen lässt. Vorteil der geringen Breite ist, dass die LX im Verkehr so gut wie überall durchschlüpft. Die Bremsleis-

tung (200-Millimeter-Scheibe vorn, Trommel hinten) kann nicht an die Qualität der GTS-Bremsen heranreichen, sie ist dennoch ausreichend und sicher. Über das Fahr- und Kurenverhalten der LX 125 Touring können wir vorerst kein gerechtes Urteil abliefern, weil die Test-LX leider mit den berühmten slowenischen Sava Monsun bereift war, die bereits wiederholt bewiesen haben, dass sie – im Vergleich mit Michelin, Pirelli oder Heidenau – der Fahrstabilität sowohl von GTS als auch LX nichts Gutes tun.

Eine Spitze von 97 Stundenkilometer geht für die 7,9 kW (10,7 PS) des gebläsegekühlten Einspritz-Viertakters absolut in Ordnung. Der kleine Zweiventiler wirkt immer eifrig bei der Sache und durch das kleine Fahrzeuggewicht ist die Beschleunigung „innerstädtisch verkehrsgerecht“. Kleiner, edler Stadtfliker mit echtem Vespa-Charme. Oder, wenn wir eine neue Fahrzeuggattung erfinden dürfen: City Touring! ☺



4910  
Ried im Innkreis/  
Tumeltsham,  
Ornetzmühl 38,  
AUSTRIA  
Telefon:  
0043 7752 88707  
Fax:  
0043 7752 88707 4  
[www.stoffis.com](http://www.stoffis.com)

**STOFF'S** Der Rollerspezialist  
Garage e.U. [www.stoffis.com](http://www.stoffis.com)