
Fahrbericht Vespa GTS 125/300: Ikone reloaded

Von Ralf Bielefeldt, cen

Rom, die ewige Stadt. Laut und lebendig. Chaotisch und herrlich. Pulsierend und wunderschön. Und mittendrin: Myriaden von Rollerfahrern, die zwischen den Autos, Bussen, Lkw und Touristenströmen hindurchpesen als gäbe es kein Morgen. Smartphone zwischen Ohr und Jethelm, nackte Knöchel in Sneakern, Sonnenbrille zu jeder Uhrzeit. Wer hier nicht durchdreht vor Dolce-Vita-Lebensfreude, dem ist nicht mehr zu helfen. Das haben sich vermutlich auch die Produktstrategen von Piaggio gedacht, als sie den passenden Ort für die Präsentation der neuen Vespa GTS suchten.

Das Topmodell der Roller-Urmarke ist in Rom zu Hause wie kein anderer Scooter. „Eine neue Vespa ist nicht bloß eine neue Vespa, sie ist eine neue Ikone“, verkündet Piaggio-Sprecher Fabio Gilardenghi. Mit diesen salbungsvollen Worten beginnt das morgendliche Briefing vorm Testride der neuen GTS 300. Die „Big Body“-Vespa ist mit ihrem charakteristischen Blechkleid so italienisch wie Pasta und Espresso. Und ab sofort besser als je zuvor.

Das liegt in erster Linie an den neuen Bremsen und der komplett überarbeiteten Einarmschwinge. In Kombination mit dem neuen Federbein bringt die vordere Schwinge jetzt eine Souveränität und Ruhe ins Fahrwerk, die man der Vespa mit ihren putzigen Zwölf-Zoll-Rädern nie zugetraut hätte. Keine Vibrationen beim Fahren, kein Klappern oder Poltern, dazu ein sonorer, angenehm zurückhaltender Sound. Der Motor reagiert prompt auf Gasbefehle. Unangestrengt und souverän schiebt er die knapp 158 Kilogramm schwere Vespa nach vorn. Durchaus mit Schwung und Nachdruck, aber völlig unaufgeregt.

Richtig viel Mühe haben sich die Piaggio-Designer mit der Karosserie gegeben: Die neuen LED-Blinker sind optisch bündig ins Frontschild integriert. Am Heck leuchten schmale LED-Blinker mit einem LED-Rücklicht im Stil des Fiat 500 um die Wette. Durch den breiteren Lenker gewinnt die Ergonomie. Das liegt auch an den neu geformten Sitzbänken. Je nach Modell sind sie unterschiedlich bezogen. Die Sitzposition ist wie gehabt brav, aber erhaben und passt hervorragend zur Grandezza der Vespa GTS.

Vier Modellvarianten sind im Angebot: GTS, GTS Super, GTS Super Sport und GTS Super Tech. Die Ausstattung unterscheidet sich beispielsweise durch die Anbauteile und Farben. Die Preise der GTS 300 staffeln sich von 6999 Euro bis 7499 Euro. Die GTS 125 kostet jeweils 1000 Euro weniger. Die Leistung der Modellvarianten ist gleich: knapp 24 PS bei der Vespa GTS 300 und 14 PS bei der Vespa GTS 125. Der Fußraum beziehungsweise die Abstellfläche für die beschuhten Füße könnte etwas größer sein. Aber nun, wer schert sich bei einer Stilikone schon um Banales wie funktionale Abmessungen?

Gestartet wird ab sofort einheitlich per Keyless-System. Bedeutet: Schlüssel dabei haben reicht. Als GTS 125 verfügt die Vespa serienmäßig über eine abschaltbare Start-&-Stopp-Automatik. Die große Schwester verzichtet darauf. Insgesamt stehen 14 Lackierungen zur Wahl. Super Sport und Super Tech schmücken sich mit zackigen Farbakzenten auf der vorderen Radabdeckung, in den drei Einlassöffnungen der „Krawatte“ auf dem Beinschild und auf den hinteren Kotflügel-Backen. Verchromt oder Schwarz glänzend sind je nach Modell unter anderem die Spiegel, der Lampenring des LED-Scheinwerfers und der Heckhaltegriff für den Sozius. Einheitlich auf einer Chromplatte gebettet sind die Bedienelemente am Lenker.

Die Sitzbank öffnet per Fernentriegelung auf dem Schlüssel oder mittels Taster rechts am Lenker. Ein Integralhelm passt nicht hinein, dafür finden zwei Jethelme Platz. Anbauteile

wie unterschiedlich große Topcases oder Klappgepäckträger für Front und Heck schaffen Platz für weiteres Transportgut. Neben ABS – auch bei der 125er – ist bei der großen GTS grundsätzlich auch eine sehr aufmerksam und gefühlvoll einschreitende Traktionskontrolle (ASR) an Bord. Modellabhängig gibt es zwei Cockpits. Die voll digitale Variante beherrscht neben der Smartphone-Integration auch die Routenführung via Piaggio-Mia-App und Pfeilnavigation.

Der bewährte Motor ist nach wie vor ein vorzüglicher Antrieb. An der Ampel ist die Vespa GTS 300 ruckzuck weg. Gas geben und ab durch die Mitte, lautet das Motto. Das maximale Drehmoment von 26 Newtonmetern reicht hier vollkommen. Sparsame 3,3 Liter auf 100 Kilometer gibt Piaggio als Verbrauch an. In Rom waren es 3,5 Liter respektive weniger als drei Liter bei der Vespa GTS 125 (2,6 l/100 km). Wer fragt da noch nach Elektromobilität? (Ralf Bielfeldt/cen)

Daten Vespa GTS 300 Super Sport

Antrieb: 1-Zyl-Viertakt, 278 ccm , Triebsatzschwinge, CVT
Leistung: 17,5 kW / 24 PS bei 8250 U/min
Max. Drehmoment: 26 Nm bei 5250 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 120 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h: k.A.
Tankinhalt: 8,5 Liter
Sitzhöhe: 790 mm
Gewicht: 158 kg (fahrbereit)
Normverbrauch: 3,3 l/100 km
CO2-Emissionen: 75 g/km
Testverbrauch: 3,5 l/100 km
Preis: 7399 Euro (Lieferkosten je nach Händler)

Bilder zum Artikel



Vespa GTS 300 Super Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Piaggio



Vespa GTS 300 Super Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Piaggio



Vespa GTS 300 Super Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Piaggio



Vespa GTS 300 Super Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Piaggio



Vespa GTS 300 Super Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Piaggio



Vespa GTS 300 Super Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Piaggio



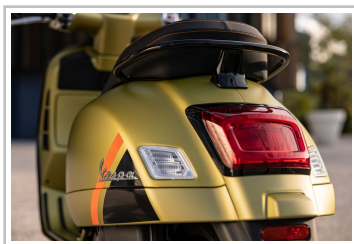
Vespa GTS 300 Super Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Piaggio



Vespa GTS 300 Super Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Piaggio



Vespa GTS 300 Super Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Piaggio



Vespa GTS 300 Super Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Piaggio



Vespa GTS 300 Super Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Piaggio



Vespa GTS 300 Super Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Piaggio
