

LeoVince und Scorpion liefern glänzenden Ersatz für den Vespa-Auspuff. Der 4road-Endtopf wiegt 4,0 kg, der von Scorpion gar nur 2,35 kg. Dazu kommt noch das Gewicht von Krümmer und Anbauteilen

ORGEL EDELSTAHL

Alternativen für den rasch rostenden Auspuff der Vespa GTS 250/300

Tausende Vespa GTS fahren übers Land. Und alle Besitzer ärgern sich eher früher als später über den häßlich rostenden Auspuff. Serienmäßiger Ersatz lohnt nicht, der rostet nämlich bald wieder.

Zum Glück gibt's zum ähnlichen Preis zwei Alternativen. Beide Edelstahl und damit rostfrei. Wir erhielten sie vom SIP (www.sip-scootershop.com) zum Test an der Dauertest-Vespa GTS 300. Man fragt sich, warum der Piag-

gio-Konzern seinem teuren Schnuckelchen nicht gleich Edelstahl ab Werk gönnt. Und kommt auf den frechen Gedanken, das neue Original sofort zu verkaufen (z.B. ebay) und sich eine rostfreie Anlage von LeoVince oder Scorpion zu montieren.

Beide Nachrüst-Auspuffe sind **100% legal** und kommen mit eingestanzter e-Nummer. Diese genügt zum Nachweis der Legalität, weitere Papiere sind nicht mitzu-

führen. Das klingt unglaublich, aber: Beim Serienauspuff ist ja auch kein Zettel dabei.

Zum hübschen Hochglanz kommt eine erkleckliche Gewichtsersparnis. Der Serientopf mit angeschweißtem Krümmer bringt 5,9 kg auf die Waage. Die LeoVince 4road komplett 5,45 kg. Die Scorpion wiegt nur 3,5 kg inklusive aller Anbauteile.

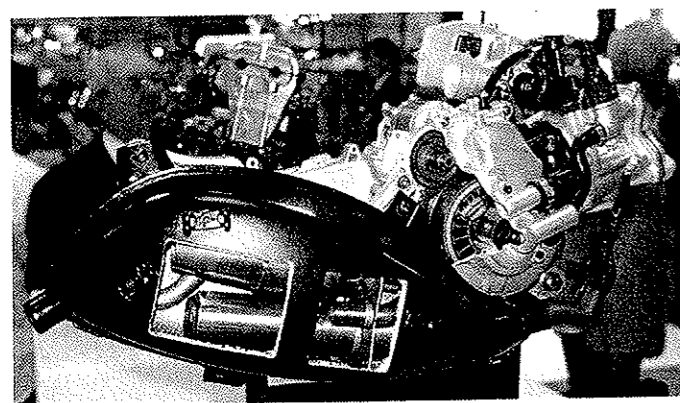
Beide Auspuffe werden gut verpackt zusammen mit sämtlichen notwendigen Hal-

terungen, Schrauben und Kleinteilen geliefert. Die Montage erfordert neben Geduld einen üblich sortierten Werkzeugkasten.

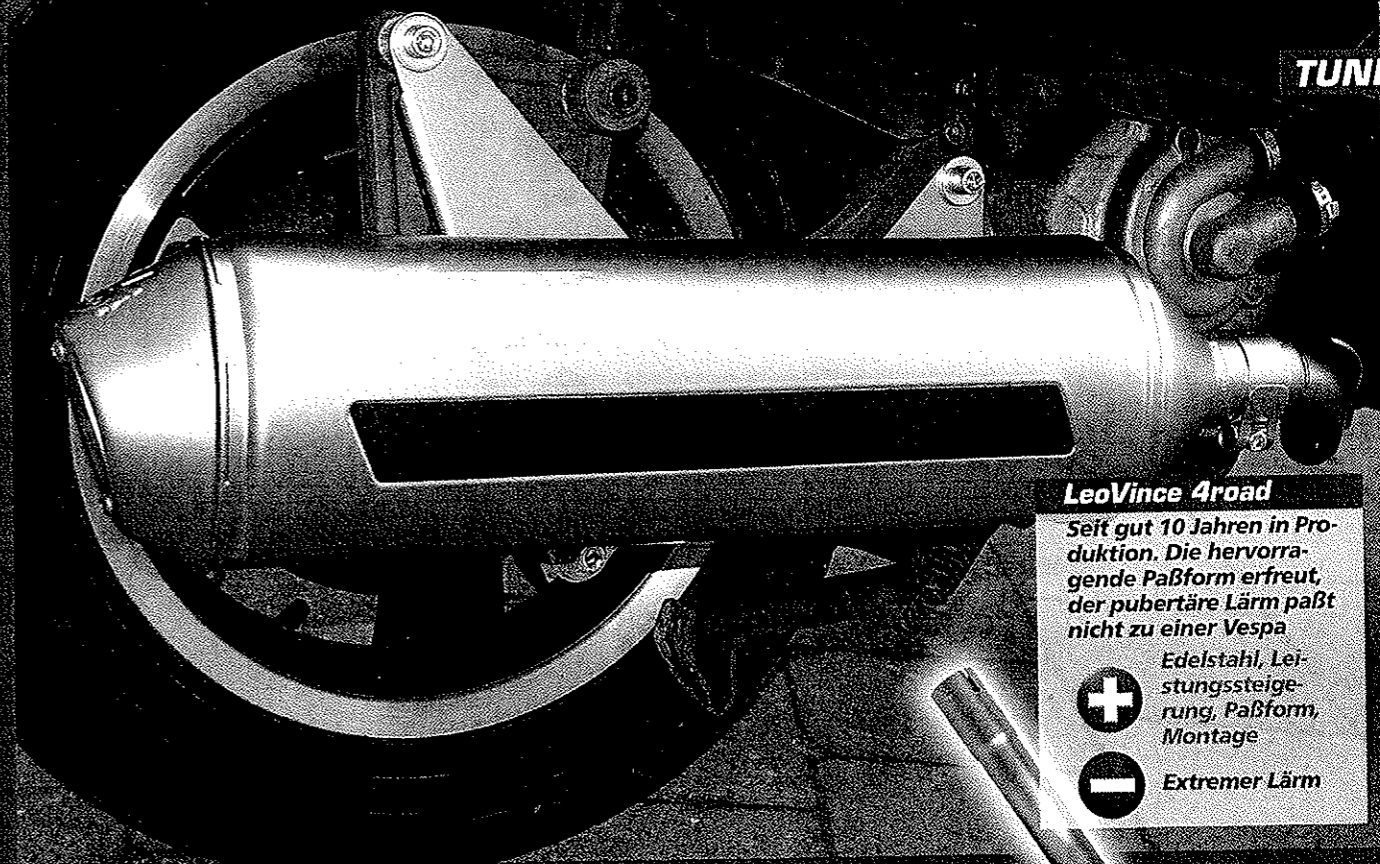
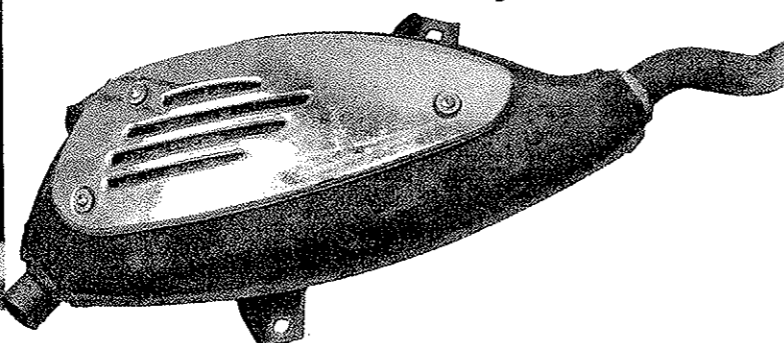
Und soviel steht fest: Die Vespa GTS rennt mit beiden Fremdfabrikaten endlich so schnell wie andere Scooter mit diesem 300er-Motor, d.h. 4-5 km/h Tempozuwachs bei unverändertem Verbrauch.

Fazit: Spätestens beim Wechsel wegen Rost auf die Edelstahl-Auspuffe wechseln.

Der Serienauspuff rostet rasch, igitt!



Die Innereien des GTS-Auspuffs, im Aufschnitt sichtbar



LeoVince 4road
 Seit gut 10 Jahren in Produktion. Die hervorragende Paßform erfreut, der pubertäre Lärm paßt nicht zu einer Vespa
 + Edelstahl, Leistungssteigerung, Paßform, Montage
 - Extremer Lärm

4ROAD

Die zweiteilige 4road (319 € bei SIP) ersetzt den einteiligen Serienauspuff. Der Serienkrümmer bleibt am Zylinder, dann folgen LeoVince-Krümmer und -Topf. Insgesamt ein dreiteiliger Auspuff.

Das großflächige Halblech paßt perfekt. Es wird zunächst am Endtopf befestigt, diese drei Schrauben ziehen wir jedoch erst nach der Montage des Krümmers fest.

Spannungsfreier Anbau vermeidet einreißende Krümmer. Außerdem vermeidet man so eine Scheuerstelle am Wasserpumpengehäuse, hier geht's im Millimeter. Die e-Nummer liegt bei montiertem LeoVince unten, das schafft bei Polizeikontrollen kaum Freunde.

Die Leistung ist ab dem ersten Meter begeisternd. Endlich rennt die Vespa so enthemmt wie andere Scooter mit dem 300er Quasar-Antrieb.

Der Tempogewinn beträgt echte 5 km/h, laut Tacho 8 Sachen.

Den Meßberg stiebt die Vespa in 0:47,7 min hinauf (Serie: 0:49,5 min). Der Motor hängt spontaner am Gas, vergleichbar wie nach der Montage der J.Costa-Variomatik (Heft 2/09). Piaggio drosselt die GTS also über den Auspuff.

Allerdings paßt der Lärm überhaupt nicht zum Charakter einer Vespa. Sondern eher zu einem Sportscooter à la Derbi GP1. Vollends unerträglich wird die Sache, wenn man den mit nur zwei Torxschrauben befestigten sog. db-eater entfernt.

Tatsächlich lärmen dann ein paar Dezibel mehr, ohne zusätzlichen Tempozuwachs. Beim Gaswegnehmen schießt die Vespa, der Sound dröhnt ähnlich pubertär wie bei vielen Quads oder Supermoto-Krädern. Wer das nötig hat, verdient Mitleid. Wird aber vor allem den Zorn der Nachbarschaft wecken.

Fazit: Einfache Montage und prima Verarbeitung. Der Lärm ist jedoch keine Heldentat und völlig unvespos.



Diese Teile stecken alle in der LeoVince-Schachtel



E-Nummer liegt unten



Spannungsfreie Montage



Das lange Rohr ist der db-eater im 4road-Endtopf