



# KULTUR GUT

Wenn auf zwei Rollermarken der Begriff „Kult“ zutrifft, dann auf Vespa und Lambretta. Zwar war es um die Modelle aus Lambrate bei Mailand lange Zeit still, doch der Hersteller versucht ganz aktuell, die alte italienische Rivalität wieder aufleben zu lassen.



Ohne einen Blick zurück kann es keinen Vergleich zwischen Vespa und Lambretta geben. Das Verhältnis ist in etwa vergleichbar mit dem der Fans der Beatles zu denen der Rolling Stones in den 1960er-Jahren, man konnte einfach kein Anhänger beider Musikrichtungen sein. Wie bei den Stones zählten sich auch die Lambretta-Fahrer zu den rebellischeren Zeitgenossen als Gegenentwurf zu den Vespisti. Außerdem galt eine Lambretta



immer als das sportlichere Modell mit etwas mehr Leistung, was auch an der Optik mit den langgezogenen Backen am Heck gelegen haben mag. Während die Vespa bis heute durchgehend in Pontedera gefertigt wird, musste Innocenti nach über vier Millionen verkauften Lambrettas im Jahr 1971 die Produktion in Lambrate bei Mailand einstellen. Der Name Lambretta geriet mehr und mehr in Vergessenheit, während Vespa die Welt eroberte.



Bei jeder Modellpflege verändern sich die Rückleuchten, neu ist auch das Kennzeichenlicht.



Manchem gefällt die Chromverzierung um die Armaturen, andere tauschen sie gleich aus.



Die herausklappbaren Sozialsfußrasten sehen technisch aufwendig aus und erfüllen ihren Zweck.



Vespa: Aufrechte Sitzposition und entspannte Ergonomie sind bekannte Merkmale der GTS-Baureihe



Unter der herausnehmbaren Helmschale herrscht eine Mischung aus Ordnung und Chaos.

Erst seit 2018, dem Jahr der legitimen Wiederbelebung der Marke mit dem Modell V-Special, gibt es wieder Roller mit dem Innocenti-Logo auf dem Beinschild. Seit diesem Jahr ergänzt um zwei völlig neue Produktlinien: die X-Serie (Test in Motoretta 2/2024 und 5/2024) sowie die G-Special, über das belgische Unternehmen Moteo in Deutschland vertrieben. Als derzeitiges Spitzenmodell führt die betrachtete G-Special 350 die Markengeschichte fort.

Überall finden sich Hinweise: Unter der Lampe sitzt ein Prägesignet, auf dem Handschuhfachdeckel eine Plakette und auf dem Mitteltonnel eine Gummimatte mit dem geprägten Lambretta-Löwen-Logo. Auch das Design fällt gegenüber der etwas moderner gestylten Schwester X300 klassischer

aus mit flachem, langem Heck und vor allem dem Fix Fender, also der feststehenden vorderen Radabdeckung, die schon die historischen Lambretta-Modelle aus der Vielzahl damaliger Rollermodelle heraus hob. Nicht zu vergessen die augenfällige Vorderradaufhängung mit gleich zwei gezogenen Kurzschwingen – ebenfalls eine Reminiszenz an die zwischenzeitlich glorreiche Vergangenheit.

An die in den vergangenen zehn Jahren kaum veränderte Optik der Vespa GTS hat man sich mittlerweile so sehr gewöhnt, weshalb sie gegenüber dem neoklassischen Design der Lambretta fast ein bisschen beliebig wirkt. Positiver ausgedrückt könnte man auch sagen: „Egal, ob Baujahr 2020 oder 2023, die GTS vermittelt ihrem Piloten das

gleiche vertrauensbildende Gefühl einer guten, alten Bekannten. Das liegt zuvorderst an der seit Anbeginn der Vespa-Ära gefühlt unveränderten formidablen Fahreraufnahme. Auf der für Kurzbeinige etwas hoch geratenen, fast geraden Sitzbank lassen sich Hinterteile jeglicher Dimension bequem ablegen, selbst Langgrätige brauchen sich nicht zusammenfallen und goutieren die überaus entspannten Kniewinkel. In lässiger Thekenhöhe greifen die Arme an den recht schmalen Lenker, was einen ermüdungsfreien Genuss selbst für größere Staturen auch auf längeren Etappen bietet (Kollege Thilo Kozik Motoretta 2/2023).“

Dass man sich auf der G-Special 350 auf Antrieb genauso wohl fühlt wie auf der GTS, mag an den nahezu identischen



Verschraubungen für einen Gepäckträger sind schon vorhanden, Haltegriffe sind in die Sitzbank integriert.



Die rechten Armaturen begnügen sich mit Zünd-Kill-Schalter, Modusknopf und Warnblinker.



Der Gummiüberzug an den ausklappbaren Soziusrasten sorgt für einen guten Halt auch bei Nässe.



Der Vierventiler macht einen aufgeräumten Eindruck, beheizt das Helmface aber spürbar.



Lambretta: Das langgezogene Heck vermittelt eine sportive Erscheinung, der Fahrer wirkt eher lässig.

Maßen liegen bei einer Länge von knapp zwei Metern und einem großzügigen Radstand von fast 1,4 Meter, dazu die angenehme Sitzhöhe von 800 mm auf einer nahezu ebenen, lang gezogenen Sitzbank für Fahrer und Beifahrer. Die Platzverhältnisse passen perfekt großen wie kleineren Personen mit ausreichend Bewegungsfreiheit für die Füße und angenehmen Kniewinkeln, die bei der GTS sogar etwas spitzer ausfallen mit weniger Abstand zum Frontschild.

Erste Differenzen zwischen GTS 300 und der Lambretta ergeben sich bei den Lenkerarmaturen: Die chromigen Kunststoffblenden der Bedienorgane sind Geschmacksache, da gefallen uns die matten Einfassungen der G-Special besser. Andererseits bieten die Griffarmaturen an der

GTS einen höheren Funktionsreichtum. Die vormals im Bug angebrachte Taste zur Sitzbanköffnung – wie bei der Lambretta – ist ans rechte Ende gewandert, links findet sich neu ein Joystick zur Bedienung des reichhaltigeren LC-Displays im Cockpit. In diesem befindet sich nach wie vor eine Analogskala mit Nadel für die Geschwindigkeit, eindeutig ablesbar. Über den Joystick lässt sich das drei Zoll große LCD einfach bedienen mit Infos u.a. über Tankinhalt, Top-speed, Durchschnittsgeschwindigkeit, Verbrauch und Reichweite. Bei der hier getesteten SuperSport ist sogar ein Konnektivitätsmodul serienmäßig integriert, das sich mit dem Smartphone verbinden lässt und via Vespa-App Anrufe, Nachrichten und Musik verarbeitet.

Auch das hochformatige, gut ablesbare TFT-Farbdisplay der Lambi ist geschmackvoll in die Lenkerverkleidung integriert. Dieses zeigt am oberen Rand farbig unterlegt die Drehzahl an, im Zentrum steht die Geschwindigkeit, darunter befinden sich die vom rechten Lenker per Mode-Taste wechselbaren Anzeigen. Im Tunnel wechselt die Hintergrundbeleuchtung. Da die Lambretta auf ein Konnektivitätssystem verzichtet, erfüllen die Armaturen ihren üblichen Zweck mit Blinker, Hupe und Fernlicht links. Gestartet wird die 350er wie bei Rollern seit Jahrzehnten gewohnt durch Drehen des Zündschlüssels mit anschließendem Druck aufs rote Anlasserknöpfchen am rechten Lenker, das als Wippe zugleich als Killswitch für die Notabschaltung fungiert.



GTS300: Die Kurzschwinge ist das Markenzeichen der Vespa. Das Cockpit informiert analog und digital. Auf die hintere Bremsscheibe wirkt eine Traktionskontrolle. Bei den Blinkern sind LEDs im Einsatz.



Seit der Modellreihe 2023 setzt die GTS 300 auf ein Smartkey-System zum Starten des Rollers. Statt Zündschloss (der Schlüssel bleibt in der Hosentasche) gibt es einen Drehknopf unterhalb der Lenkerverkleidung im Bug. Ein Druck auf den Knopf genügt, um die Zündung zu aktivieren. Der Motor lässt sich wie gewohnt über die kombinierte Zünd-Kill-Schaltwippe an der rechten Griffarmatur starten.

Das unveränderte flüssigkeitsgekühlte hpe-Aggregat mit Vierventiltechnik schöpft aus seinen 278 Kubik Hubraum nach wie vor 23,8 PS bei 8.250/min und ein maximales Drehmoment von 26 Nm bei 5.250/min. Über den Antrieb der GTS 300 haben wir in der Vergangenheit so viel Lobendes geschrieben, dass wir hier nur noch einmal die besonderen Vorzüge wie die vorbildliche Laufkultur und Dosierbarkeit erwähnen wollen. Keinerlei Vibrationen stö-

ren den Motorlauf, der fast bis zum Maximaltempo bei 120 km/h herrlich gleichmäßigen Schub liefert. Die kleine Denkpause bei voll geöffneter Drosselklappe aus dem Stand soll aber auch nicht unerwähnt bleiben. Genauso wie der Wunsch der Kundschaft nach etwas mehr Leistung, nachdem diese in der Vergangenheit aufgrund von Abgasvorschriften stetig reduziert wurde.

Hier kann die Lambretta G-Special 350 deutlich punkten. Mit 330 cm<sup>3</sup> Hubraum bietet der sehr kurzhubig ausgelegte Vierventilmotor (Hub-Bohrungs-Verhältnis von 62,5 zu 82 Millimetern) nicht nur mehr Hubraum als die Vespa, mit 25,8 PS auch zwei Pferdestärken mehr. Das macht sich nicht nur durch einen kernigen, fast schon aggressiven Geräuschpegel aus dem langgezogenen Endtopf bemerkbar, der stete Wille des Rollers vorwärts zu streben ist subjektiv spürbar. Bei der Beschleunigung von 0 auf

100 km/h nehmen sich beide Roller wenig: die Vespa erreicht in 12 Sekunden das Ziel, die Lambretta benötigt 11,8 Sekunden. Der gleichmäßige, lochfreie Vortrieb hält über das gesamte Drehzahlband an, bis die G-Special ihre Höchstgeschwindigkeit von 128 km/h erreicht hat, ohne sich quälen zu müssen. Diese sowohl haptisch wie akustisch wahrnehmbare, spurtorientierte Fahrfreude schlägt sich allerdings beim Verbrauch nieder: Während sich die GTS im Durchschnitt mit 3,4 Liter/100 km zufrieden gibt, fließen bei der G-Special gerade noch verträgliche 4,1 Liter/100 km durch die Drosselklappe.

Zu den besonderen Eigenheiten klassischer Roller zählt augenfällig die Vorderradaufhängung. Die fällt bei der Lambretta besonders ins Auge, besteht sie doch aus gleich zwei gezogenen Kurzschwingen im Gegensatz zur Vespa, die sich mit einer Einarm-



*G-Special 350: Der verschraubte Dreiecksarm hinten bringt viel Stabilität. Die Lambretta setzt auf zwei Kurzschwingen. Cockpit mit hell-dunkel-Effekt. Die Gummimatte ziert das Lambretta-Logo.*



schwinge zufrieden gibt. Die sehr technisch anmutende Konstruktion bei der G-Special bietet zudem die Möglichkeit, die Vorspannung der Federbeine mit einem Hakenschlüssel an die Zuladung anzupassen. Hinten bildet ein verschraubter Dreiecksarm einen besonders stabilen Counterpart zur Triebsetzschwinge auf der gegenüberliegenden Seite. Beide Radaufhängungen sorgen für eine außerordentliche Stabilität, ohne, dass der Roller unhandlich wird oder unsensibel. Ganz im Gegenteil, die G lässt sich problemlos und zielgenau um jedes Eck manövrieren. Auch beim Fahrkomfort muss man keine Abstriche in Kauf nehmen, im Gegensatz zur straffer abgestimmten kleinen Schwester X300 ist die G 350 fast eine Komfortkutsche und deshalb auch für längere Touren bestens geeignet.

Nachdem die Vorderradführung der Vespa GTS 300 bei der letzten Modellpflege

eine zusätzliche Versteifungsstrebe zwischen Schwingenarm und Federbein erhalten hat, zeigt das überarbeitete Konstrukt eine spürbar verbesserte Spurtreue und Stabilität, obwohl die GTS schon vorher kaum Grund zur Klage gab. Gefühlt noch wendiger als die Lambretta wedelt die GTS gleichfalls auf 12-Zoll-Rädern durch den Verkehr, auf jeden Lenkbefehl ohne Zeitverzögerung reagierend.

Ähnlich direkt arbeiten die Bremsen bei beiden Rollern. Auf den Punkt dosierbar sorgen sie für spürbare Wirkung und entsprechend effektive Bremswege. Allerdings reagiert das ABS der Vespa relativ früh, was Erfahrenen übervorsichtig erscheint, während das ABS der Lambretta zurückhaltender auf Notbremsungen reagiert – also erst dann, wenn es wirklich gebraucht wird. Im Gegensatz zur GTS verzichtet die Lambretta auf eine Traktionskontrolle. Hier hat

die G-Special eindeutig Nachholbedarf.

Wenig auszusetzen gibt es an der Verarbeitungsqualität der in Thailand produzierten Lambretta G-Special. Weder bei der Passgenauigkeit der Verkleidungsteile noch an der Lackqualität konnten wir zu kritisierende Unterschiede feststellen. Auch bei der Ausstattung muss sich die Innocenti-Erbin nicht verstecken: LED-Beleuchtung gibt es rundum, ein Handschuhfach mit USB-Anschluss sowie ein Helmloch für einen Jet-Helm inklusive Fernentriegelung über eine Taste am Schlüssel mit Parkplatzfinder.

Für welches Kulturgut man sich entscheidet, dürfte angesichts des nahezu identischen Preises wie schon vor mehr als 50 Jahren davon abhängen, ob man Beatles- oder Stones-Fan ist. Als vertrauensbildende Maßnahme bietet Lambretta bei Kauf bis Oktober vier Jahre Garantie.

**Norbert Meiszies**

## TECHNISCHE DATEN VESPA GTS 300 SS

### MOTOR

**Bauart:** Einzylinder, Viertakt  
**Gassteuerung:** vier Ventile, ohc  
**Gemischbildung:** Einspritzung,  $\varnothing$  32 mm  
**Hubraum:** 278 cm<sup>3</sup>  
**Bohrung x Hub:** 75,0 x 63,0 mm  
**Verdichtung:** 11:1  
**Kühlung:** Flüssigkeit  
**Leistung:** 23,8 PS (17,5 kW) bei 8.250/min  
**Max. Drehmoment:** 26 Nm bei 5.250/min  
**Batterie:** 12 V / 11 Ah, wartungsfrei  
**Lichtmaschine:** 350 W  
**Kraftübertragung:** stufenlos variable CVT-Automatik, Fliehkraft-Trockenkupplung, Riemen-Sekundärtrieb

### FAHRWERK

**Rahmenbauart:** Selbsttragende Pressblech-Karosserie mit verschweißten Rahmenversteifungen  
**Federung vorn:** gezogene Einarm-Kurzschwinge  
**Federung hinten:** Triebsatzschwinge mit zwei Federbeinen, Vorspannung vierfach einstellbar  
**Federweg v/h:** 78 mm / 70 mm  
**Bremse vorn:** eine Scheibe,  $\varnothing$  220 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel, ABS  
**Bremse hinten:** eine Scheibe,  $\varnothing$  220 mm, Zweikolben-Festsattel, ABS, ASR  
**Bereifung vorn:** 120/70-12, Michelin City Grip  
**Bereifung hinten:** 130/70-12, Michelin City Grip  
**Felgen v/h:** 3.00 x 12 / 3.00 x 12  
**Räder:** Leichtmetallguss mit fünf Doppelspeichen

### ABMESSUNGEN

**Länge/Höhe/Breite:** 1.980/1.190/765 mm  
**Radstand:** 1.380 mm  
**Sitzhöhe:** 790 mm  
**Sitzhöhe Beifahrer:** 850 mm  
**Tankinhalt:** 8,5 l  
**Gewicht:** 163 kg  
**Zuladung:** 178 kg  
**Farben:** Schwarz, Grün, Orange, Weiß, Grau

### AUSSTATTUNG

Haupt- und Seitenständer, Warnblinkanlage, LED-Beleuchtung rundum, Keyless-System mit Zentralschloss für Lenkung und Sitzbank, Fernentriegelungsknopf für Sitzbankschloss, abschließbares Handschuhfach mit USB-Ladebuchse, Analogtacho und fernumschaltbares LC-Display mit Bluetooth-Konnektivität, ausklappbare Soziusrasten, Taschenhaken, herausnehmbare Helmfacshale, abschaltbare Traktionskontrolle

### MESSWERTE

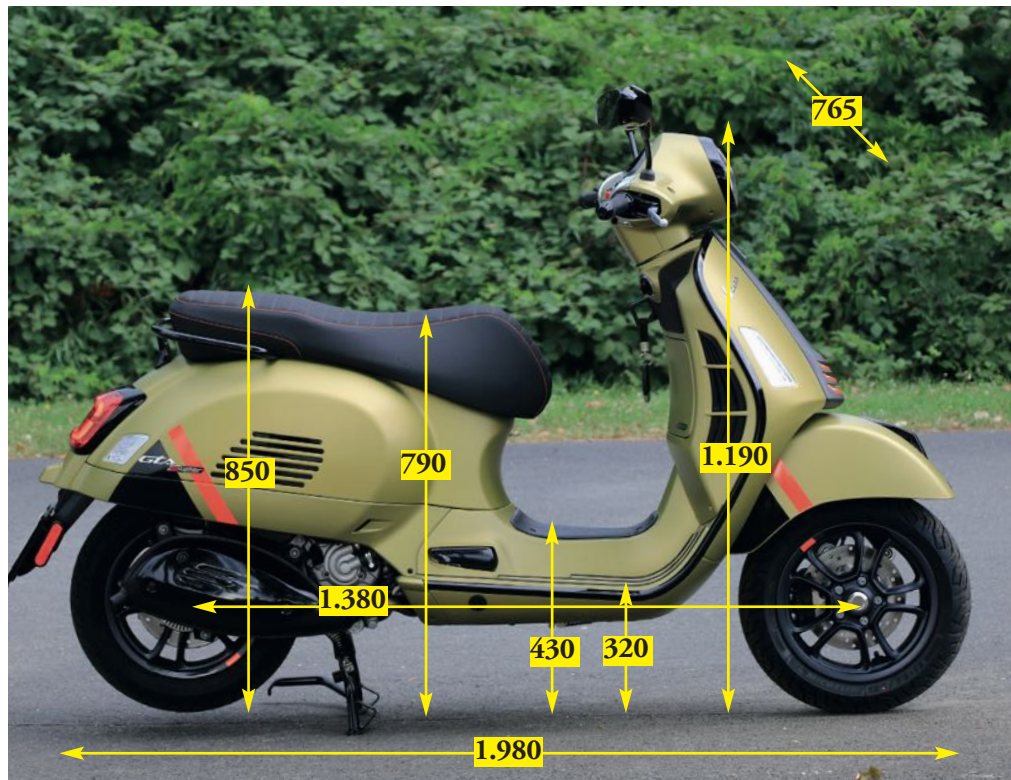
**Tachoanzeige Toppspeed:** 128 km/h  
**Toppspeed Test:** 120 km/h  
**Tachoabweichung bei 50:** 46 km/h  
**Verbrauch Werksangabe:** 3,2 l/100 km  
**CO<sub>2</sub>-Wert:** 74 g/km  
**Verbrauch Test:** 3,4 l/100 km  
**Theoretische Reichweite:** 250 km  
**Standgeräusch:** 85 dB(A)

### SERVICE

**Wartungsintervalle:** nach 1.000 km, danach alle 10.000 km oder einmal jährlich  
**Garantie:** zwei Jahre

### LISTENPREIS

**7.299 Euro** inkl. NK



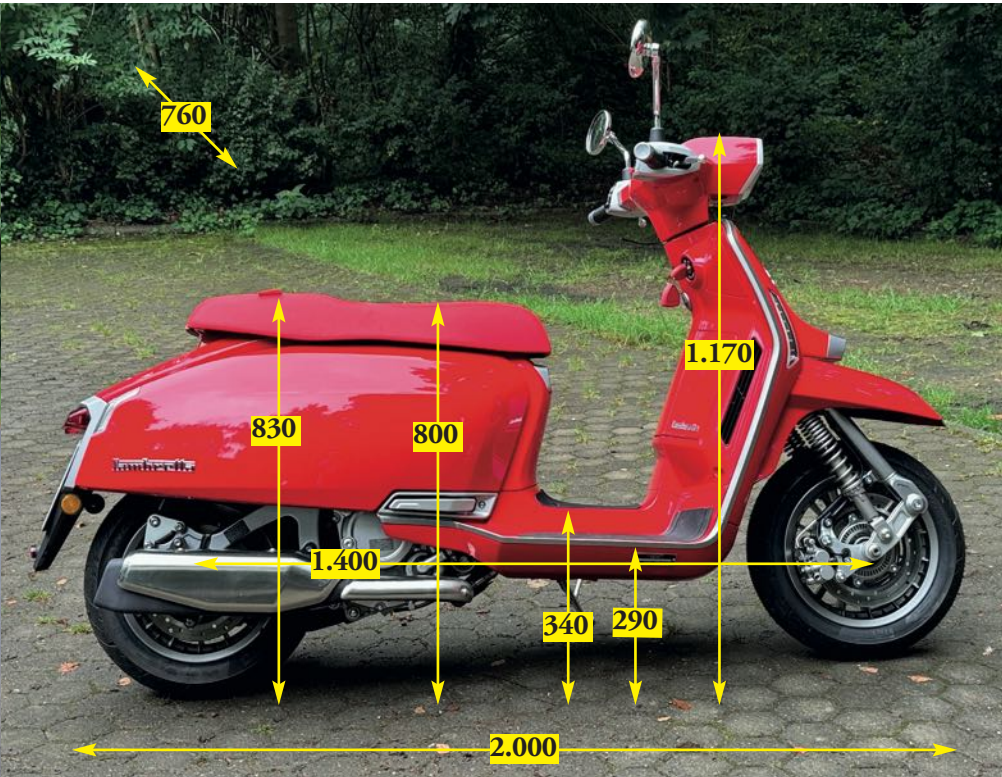
## PLUS

- spritziger, leiser Motor
- entspannte Ergonomie
- optimiertes Fahrverhalten
- ABS und Traktionskontrolle
- Bluetooth-Konnektivität in Serie

## MINUS

- hoher Preis
- Staufach zu flach für größere Helme
- Motorabriegelung bei 120 km/h

*GTS 300: Rutschfestes Trittbrett mit Vespa-Logo. SmartKey-System mit Wegfahrsperrung. Fernentriegelbares Handschuhfach mittels Druckknopf an den Armaturen.*



## TECHNISCHE DATEN LAMBRETTA G-SPECIAL 350

### MOTOR

**Bauart:** Einzylinder, Viertakt  
**Gassteuerung:** vier Ventile, ohc  
**Gemischaufbereitung:** Einspritzung,  $\varnothing$  38 mm  
**Hubraum:** 330 cm<sup>3</sup>  
**Bohrung x Hub:** 82,0 x 62,5 mm  
**Verdichtung:** 10,1 : 1  
**Kühlung:** Flüssigkeit  
**Leistung:** 25,8 PS (19 kW) bei 7.500/min  
**Max. Drehmoment:** 25,3 Nm bei 6.750/min  
**Batterie:** 12V / 8 Ah  
**Lichtmaschine:** 420 W  
**Kraftübertragung:** stufenlos variables CVT-Automatikgetriebe, Fliehkraft-Trockenkupplung, Riemen-Sekundärtrieb

### FAHRWERK

**Rahmenbauart:** Stahl-Monocoque mit verschweißten Versteifungen  
**Federung vorn:** gezogene Zweiarms-Kurzschwinge mit zwei Federbeinen, Federvorspannung einstellbar  
**Federung hinten:** Triebsatzschwinge mit zwei Federbeinen, Federvorspannung einstellbar  
**Federweg v/h:** k.A.  
**Bremse vorn:** eine Scheibe,  $\varnothing$  240 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel, ABS  
**Bremse hinten:** eine Scheibe,  $\varnothing$  240 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel, ABS  
**Bereifung vorn:** 120/70-12 Pirelli Angel Scoot  
**Bereifung hinten:** 130/70-12, Pirelli Angel Scoot  
**Felge v/h:** 3.00 x 12 / 3.50 x 12  
**Räder:** Mehrspeichen-Leichtmetallguss

### ABMESSUNGEN

**Länge/Höhe/Breite:** 2.000 / 1.170 / 760 mm  
**Radstand:** 1.400 mm  
**Sitzhöhe:** 800 mm  
**Sitzhöhe Beifahrer:** 830 mm  
**Tankinhalt:** 9 l  
**Leergewicht:** 173 kg  
**Zuladung:** 170 kg  
**Farben:** Weiß, Rot, Schwarz

### AUSSTATTUNG

Haupt- und Seitenständer, Warnblinkanlage, LED-Beleuchtung rundum, Multifunktionsschloss für Zündung, Lenkschloss und Handschuhfach mit USB-C-Buchse, zusätzliche Sitzbankschloss-Fernriegelung, USB-C-Buchse unter der Sitzbank, fernumschaltbares TFT-Display, ausklappbare Soziusrasten, herausnehmbare Helm-fachschale

### MESSWERTE

**Tachoanzeige Topspeed:** 138 km/h  
**Topspeed Test:** 128 km/h  
**Tachoabweichung bei 50:** 46 km/h  
**Verbrauch Werksangabe:** 3,7 l/100 km  
**CO<sub>2</sub>-Wert:** 86 g/km  
**Verbrauch Test:** 4,1 l/100 km  
**Theoretische Reichweite:** 219 km  
**Standgeräusch:** 89 dB(A)

### SERVICE

**Wartungsintervalle:** nach 1.000 km oder drei Monaten, danach alle 5.000 km bzw alle 15 Monate  
**Garantie:** zwei Jahre (bei Kauf bis Ende Oktober vier Jahre)

### LISTENPREIS

7.059 Euro zzgl. NK



**G-Special 350:**  
LED-Beleuchtung ringsum. Fernentriegelbares Handschuhfach mit USB-Buchse. Klassisches Zündschloss mit Fernbedienung für Helm- und Wegfahrsperr.

## PLUS

- souveränes Fahrwerk
- bullige Motorcharakteristik
- moderne Ausstattung
- gute Verarbeitungsqualität
- klassische Eigenständigkeit

## MINUS

- relativ hohes Gewicht
- knappes Sitzbankfach
- keine Traktionskontrolle
- hoher Preis