

SCOOTER

& Sport

NEUE VESPA:
Sondermodell
GTS 300 Sei Giorni

ERSTER TEST:

Burgman 400 Coupé

Der elegante Athlet



TOPTTEST:

X-Max 300



ERSTER TEST:

SYM Mio 115i



GEBRAUCHT:
Gilera Runner 125 FX

REISE:
Hohenloher Land
Auf der Vespa nach Wien

ZUBEHÖR:
Sitzkissen
Sena 20 S

TUNING:
Malossi TC Unit

TEST:
BMW C evolution
Daelim Otello 125 Fi
Mondial HPS 125i

MARKTÜBERSICHT:
Leichte 125er

REIFENTEST:
Die besten für
Vespa GTS



TEST: Kymco Like II 125i



MALOSSI TC UNIT

Ein simpel zu installierendes Elektronikteil sorgt für Leistungszuwachs

Text & Fotos: REINHOLD WAGNER

Die Vespa GTS 300 ABS verdiente sich im Toptest (SCOOTER & Sport 4/17) bekanntlich keine Meriten. Mit nur 115 km/h blieb das Modell des Jahrgangs 2016 sogar drei Sachen hinter dem amtlichen Eintrag in den Kfz-Papieren zurück.

Da kam ein Blick in den dicken Malossi-Katalog gerade recht: „Probiert doch eine TC Unit von Malossi, gibt's für viele Scooter und natürlich die GTS“, riet Ralph Jodl vom deutschen Importeur, dem SIP Scootershop (Tel. 08191/96999-60) in Landsberg/Lech.

Solche Elektronikteile versprühen schon ihren eigenen Charme, Optikparts sehen anders aus. Dafür bleibt die Verkabelung äußerlich völlig unsichtbar und stört nicht die Linie der Vespa. Außerdem geht es hier um innere Werte, nämlich die Optimierung der Motorsteuerung für mehr Leistung und Effizienz.


Zu diesem Zweck sucht die TC Unit (Malossi-Nr. 5514746, 109 €) Anschluss in

Form von zwei Steckverbindungen und schaltet sich zwischen die Kabel zur Lambdasonde und der Einspritzdüse. Fachleute sprechen vom „Durchschleifen“ der elektrischen Signale, und zwar durch die TC Unit. Was dort genau passiert, bleibt Firmengeheimnis von Malossi, doch das Prinzip liegt auf der Hand. Das originale Spannungssignal der Lambdasonde (misst über den Sauerstoffanteil im Abgas die Gemischzusammensetzung) gelangt aufgehübscht an die Motorsteuerung, gleichzeitig werden die Öffnungszeiten der Einspritzung optimiert.

Der Einbau gestaltet sich denkbar einfach, erfordert keine Fachkenntnisse und nur Standardwerkzeug. Ersttättern empfiehlt sich, die springfreudigen Sicherungsclips der wasserdichten Stecker ohne Hektik anzugehen. Und wer sich ein paar

Minuten mehr Zeit nimmt, kann die Kabel sauber im Motorraum der Vespa verlegen. Die reichlich vorhandenen Führungsösen des Kabelbaums drängen sich dafür auf, den Rest erledigen ein paar kleine Kabelbinder. Als hätten sie's geahnt, ließen die GTS-Entwickler sogar Platz und ein Loch zur Fixierung der TC Unit gleich neben dem Startrelais.

Die Veränderung im Motorlauf spürt man ab dem ersten Meter. Das 300er Quasar-Triebwerk dreht einen Tick markanter und hängt spontaner am Gas. Während bei der Beschleunigung nur ein paar unmerkliche Zehntel zu holen sind, schlägt die abschließende Tempomessung alle Rekorde. 5 km/h mehr meldet unser Datarecording, das bedeutet Tacho 130 und echte 120 km/h. Bei unverändertem Benzinverbrauch und zudem ohne lästige Meldung im Fehlerspeicher der Vespa eine klare Empfehlung der Redaktion.

Fazit: Effektives Motortuning mit geringem Bauaufwand. 

**22 € pro km/h
mehr Tempo.
Da kannst
nicht meckern**



Die Stecker der TC Unit werden zwischen die Anschlüsse von Einspritzdüse und Lambdasonde geschaltet



Eine saubere Verlegung und Fixierung der Kabel bewahrt vor Scheuerstellen. Zuletzt die Öse für den Masseanschluss (Pfeil) nicht vergessen



Ein lauschiges Plätzchen fürs Elektronikkästchen fand sich neben dem Startrelais der Vespa



Bauteile für die Bordelektrik gewinnen traditionell keinen Schönheitspreis



Bei unverändertem Verbrauch rennt die GTS nun 5 km/h schneller und beschleunigt kraftvoller