





*Überall ist Vespaleben, und diese Nummer  
berichtet ausführlich vom diesjährigen Tag der Vespa.*

**Während des Druckes erreicht uns folgende Meldung:**

**ADAC WESTFAHLENFAHRT ÜBER 550 KM STOP + UNTER  
SCHWIERIGSTEN BEDINGUNGEN STOP + STARKE KONKURRENZ STOP +  
ERRINGEN SCHAAP EINE GOLDENE UND KLASSENSIEG +  
HERDIK, HENSCHJE EINE SILBERNE +  
UND MEEUVISSEN EINE BRONZENE STOP +**

*Unser Titelbild: Schöner Herbst*

## Liebe Vespisten

und solche, die es werden wollen!

Der obige, sonst in dieser Spalte ungebräuchliche, Zusatz gilt in vorliegender Sondernummer vor allem den werten Besuchern der „Internationalen Fahrrad- und Motorradausstellung“ in Frankfurt, die am Vespa-Stand nach dem „Rechten“ sehen. Dem Beschauer dürfte besonders aufgefallen sein, daß ihm nämlich überhaupt nichts auffällt — was die Vespa, rein äußerlich gesehen, anbetrifft, abgesehen von gar zierlichem und anmutigem Beiwerk oder serienmäßigem Schmuck, der im Laufe der Jahre organisch das Vespakleid abrundete. Die Form aber ist geblieben, wie sie einst Dr. Piaggio mit seinem Konstrukteur d'Ascanio aus dem Urollerteich hob.

Das war ganz schön eindringlich im Frühjahr auf der Mailänder Ausstellung zu betrachten, die zu besuchen ich ebenfalls die größte Freude hatte. Schade, daß Sie das vielleicht nicht gesehen haben. Da waren also äußerst eindrucksvoll sämtliche Jahres-Vespa-Typen hintereinander im Halbkreis aufgebaut und vermittelten ein starkes Bild von der gesund-konservativen Einstellung der Erfinder des modernen Rollers.

Gewiß, seit dem 1945er Modell ist dies und jenes geändert und hinzugefügt worden, aber die Grundkonzeption blieb unangetastet. Ansonsten hält man solcher Traditionstreue nur die Engländer für fähig, hier jedoch liegt es, glaube ich, ganz einfach am gelungenen Wurf, der es niemandem einfallen läßt, wesentliche Änderungen herbeizuführen, die wie gesagt, lediglich der Publikumshascherei dienen könnten. Das Ding ist nun mal eben richtig rund und an einem Kreis bringt man keine unnützen Verzerrungen an, weil es dann eben kein Kreis mehr wäre.

Die nicht mit Unrecht so beliebte Parallele mit dem Volkswagen wäre hier nicht schlecht angebracht. Zwar ist die Vespa ein Zweisitzer und der VW ein Viersitzer, aber, abstrakt gesehen, drängt sich ein Vergleich schon auf, weil er mit seiner Formtreue immerhin schon 20 Jahre überdauert hat. Bei der Vespa sind es „erst“ 11 Jahre. Aber immerhin.

Doch nicht nur die Formtreue allein macht das Rennen, sondern, Händchen in Händchen mit ihr, die Preistreue im Kundendienst und dieser überhaupt als solcher. Da können nun die Vespafahrer weitgehend beruhigt sein, denn zur Sicherung dieses sonst vielfach neuralgischen Punktes wird vom Werk in Augsburg und dem Service-Netz nach Art des Hauses alles Erdenkliche getan, um eventuelle Pannen sauber, billig und bequem zu beheben. Es gäbe bestimmt nicht so viele Vespafahrer in Deutschland, wenn da nicht alles in Ordnung wäre. Vielleicht hat wirklich mal der eine oder andere Ärger gehabt, das kommt immer irgendwie auf die besondere Lagerung des Falles an, aber das wäre dann nur die übliche regelbestätigende Ausnahme. — Wenn z.B. jemand mit voller Wucht eine Backsteinmauer zu durchfahren versucht, nur um seinen Sturzhelm auszuprobieren, oder im Nebel ein geschlossenes Scheunentor für einen Tunnell hält, dann ist solches samt den Folgen höchst ärgerlich, fällt jedoch kaum noch unter den Begriff Kundendienst.

Man hat nun bei uns die Vespa unauffällig etwas aufgenordet, indem man sie mit 10-Zoll-Rädern bestückte, sie mit deutschen Sitzgelegenheiten sattelte und auch sonst dem wirtschaftswunderlichen Volksbegehren eine Kleinigkeit Tribut leistete. Und trotzdem blieb es, im ganzen Stück gesehen, die Vespa von ehedem! Das liegt nun kel-



„Alle mal herhöret! Der ‚Tag der Vespa‘ wurde eine ganz großartige Sache. Ich war selbst mit dabei, so Sie werden es ja sehen, denn wir berichten ausführlich über eine große Anzahl von Veranstaltungen.“

neswegs an irgendwelchen Lizenzschwierigkeiten, welche die Italiener den Vespa-Messerschmitt-Fachleuten machen könnten, sondern allein darin begründet, daß, wie schon oft erwähnt, diese Konstruktion eine hundertprozentig gelungene Erfindung ist, an der es nichts Grundsätzliches zu drehen gibt.

Heute gibt es im In- und Ausland massenhaft Rollertypen. Manche haben, geängstigt durch die vermeintliche sogenannte öffentliche Meinung, die seltsamsten Formen angenommen, welche am Urbild gemessen und ins Menschliche übertragen aussehen, wie ein Neger mit Tiroler Hut, verglichen mit einem durchschnittlichen Mitteleuropäer. Da spielte dann auch der herkömmliche motorisierte Zweiradbau eine außerordentlich große Rolle, dem sich dieser oder jener Hersteller nicht entziehen wollte oder zu können glaubte.

Daß es so geht, wie es sich Dr. Piaggio gedacht hat, beweisen die Herstellungszahlen in aller Welt. Niemand wird bestreiten wollen, daß im Rollermutterland Italien reichlich Motorrad gefahren wurde und wird, und das obendrein

nicht schlecht. Ebenfalls sind dort Rennfahrer und gleichfalls Karosseriebauer von hohen Graden zu Hause, das wissen wir alle. Ihre Namen sind teilweise mit drei Sternen in die Motorrad- und Automobilgeschichte eingegangen. Dort zu Lande gibt es genau so gute und schlechte und vor allem Bergstraßen, wie woanders auch. Und es wird in Italien gerollert, was die Reifen hergeben — und mit Rollern, die sich seit Anbeginn kaum verändert haben. Das scheint mir äußerst gesund in jeglicher Richtung zu sein. Ob es sich dabei um die wirtschaftliche oder die Verbraucherseite handelt.

Kurz und klein gesagt, die Vespa ist ein Roller, wie er sein soll. Wenn sie das nicht wäre, gäbe es kaum einen Vespa-Club von Deutschland und auch die 12 anderen nationalen Clubs dürften wohl nicht existieren. Und darin haben sich bestimmt keine dummen Menschen zusammengesetzt, sondern solche, die genau wußten, weshalb sie ge-

rade dieses Fahrzeug wählen. Es ist wohl der einzige motorisierte Untersatz, der sichtlich in diesem Maße völkerverbindend wirkt (siehe Europatreffen München 1956), und der Vespafahrer kann im westlichen Europa herumfahren, wo er will, er weiß, daß er es garnicht weit hat, um zu Gleichgesinnten zu kommen, und auch, für den Notfall, nie aus dem Netz der Service-Stationen herauskommt. Das liebe, Clubkameraden, mußte mal wieder gesagt werden — zumal bei dieser Sondergelegenheit. Falls es Sie gelangweilt hat, weil Sie den ganzen Kram ja schon kennen, dann verzeihen Sie mir bitte zum letzten Mal, aber es war, glaube ich, ganz wichtig, auch dem Nachwuchs mal etwas davon zu erzählen. Schließlich bekommen wir ja ständig Familienzuwachs. Und um die Jungen, nach dem Dienstalteser gesehen, muß man sich besonders kümmern — sagt Präsident Binder ständig. Was ich hiermit getan haben wollte.

Dr. mot. V.T.

## Geschmückt, maskiert und viel Radai...

so fahren die Gladbecker und Ihre Gäste zur italienischen Nacht

Die „Münchenfahrer“ von WEST ließen den Präsidenten Erich Binder nicht in Ruhe. Alle wollten nochmal zusammentreffen, um einige nette Stunden zu verbringen.

Etwas wirklich nettes hatte sich der Präsident ausgedacht. Am 25. August trafen sich in Gladbeck 50 Maschinen. Abord-

nungen der Clubs aus dem VLC West trafen pünktlich auf dem Marktplatz in Gladbeck ein. Sämtliche Vespen waren geschmückt. In alter Polzeuniform mit Pickelhaube erschien Falkert vom Düsseldorfer VC 52. Mit einem riesigen Koffer auf seiner alten Vespa kam Schwörer als „Baron von de Houppen“ mit Zylinder, Monokel und weißen Handschuhen über die Autobahn aus Düsseldorf. Die Fernlastfahrer, die ihn unterwegs sahen, tippten mit dem Finger an die Stirn, als sie Schwörer sahen. Doch das konnte ihn nicht stören, er hielt seinen Kurs bis Gladbeck trotz des heftigen Sturmes, der gegen den Riesenkoffer drückte, auf der Autobahn ein. Als er mit einer schnittigen Kurve auf den Marktplatz in Gladbeck fuhr, gab es ein großes Gelächter. Münster hatte seine Vespa ganz in Ballons gehüllt. Eine Vespa war als Eiswagen verkleidet, die anderen mit Blumen geschmückt. Die Stimmung war enorm. Diese bunte Schlange setzte sich zu einer Rundfahrt durch Gladbeck in Bewegung, und dann ging die Fahrt über Dorsten, Mari-Höls, Haltern. In allen Städten wurde eine Rundfahrt gemacht, von der Bevölkerung herzlich begrüßt.

Mit weiteren 27 geschmückten Maschinen erwartete uns der VC Haltern in Lippamsdorf. Ein großes Hallo, eine Zigarettenpause und weiter ging es mit 77 Maschinen am Halterner See entlang bis Helmingshof.

Im Garten des Lokals brannten schon die Lampions, ein Riesentransparent grüßte die Ankommenden. Die Tische waren im Saal gedeckt: Kalte Platte, dazu echten Chiantiwein.

Binder konnte Herrn Strauch-Stoll vom Sekretariat des VCVD. als Gast begrüßen. Mit einem dreifach kräftigen AUS-PUFF wurde Herr Strauch-Stoll freudig in den Kreis übermütiger Vespisten aufgenommen. Als Talisman überreichte Binder Herrn Strauch-Stoll im Namen des VLC West einen Bambi.

Gegen 22.30 Uhr gab es eine kleine Überraschung für all die Chiantiweinselig. Mit 8 Booten, lampiongeschmückt, im ersten Boot Binder mit einem Akkordionspieler und reichlichen Feuerwerkskörpern, die von den Booten in die Luft gejagt wurden, schaukelten die „Feuerwerker“ die Stever entlang. Alle Teilnehmer standen am Ufer und fanden dieses kleine Zwischenspiel einfach wundervoll. Der Ruf der Vespisten „Erich prima“ bestätigte dieses. Vom VC Gladbeck

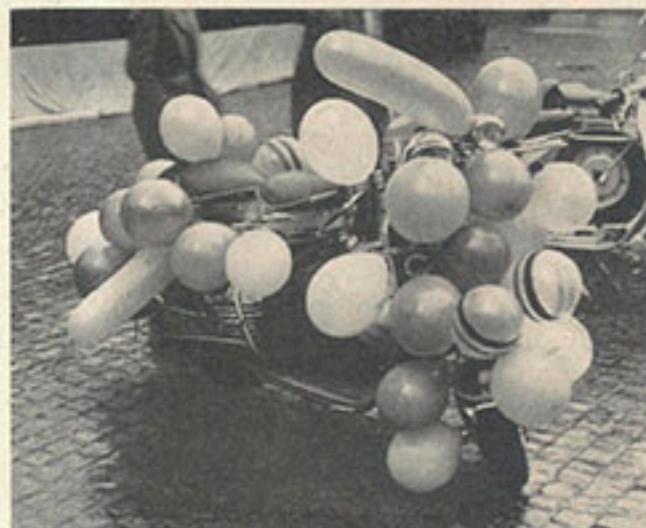
„Baron von de Houppen“ kam in blendender Laune aus Düsseldorf und die Begeisterung war groß, als die Vespisten Lutz Schwörer erkannten.





Vorneweg fuhr der Polizist Paikert mit der dicken Schelle, dann kamen die großartig geschmückten Vespas. Rechts noch ein Polizist, der seinen Kollegen auf der Strecke erwartete.

Auch mit Ballons kann man eine Vespa schmücken!



hatte im letzten Boot eine Negergruppe mit Baströckchen Platz genommen. Auch diese wurde viel belacht.

Zurück ging es in den Saal. Man müßte jetzt eigentlich sagen, die Stimmung hatte ihren Höhepunkt. Aber es gab keinen Höhepunkt, die Stimmung war von der ersten Minute bis zum Schluß ein einziger Höhepunkt. In bunter Reihenfolge wechselten nun komische Vorträge, Rundgesänge. Theo Steyaert aus Holland, der überall dabei ist, stellte schnell eine Kapelle zusammen, die an dieser Stelle nochmals größtes Lob verdient.

Bis um 3 Uhr früh hatte dann der Chiantiwein seine Wirkung nicht verfehlt. Schwankend sah man die Gestalten dann ins „Quartier“ ziehen. Keiner durfte in dieser Nacht in einem Bett schlafen. Ein Strohlager in den Umkleideräumen der Badeanstalt war hergerichtet. Daß vor 4 Uhr keiner in der Lage war, einzuschlafen, sei nur am Rande bemerkt. Ehe die neuesten Witze erzählt waren und Vespakamerad Theo Steyaert auf seiner Gitarre Lieder auf englisch, indisch und deutsch gesungen hatte, verging noch eine gute Stunde.

Um 6 Uhr in der Früh hörte man aus dem Wald eine Gruppe gröhlen: Drei, vier, wir wollen unsern Kaiser Wilhelm wieder haben. Dieter Paikert war der Anführer dieser Gruppe!



Mit dem Schlaf war es aus. Nachdem alles gewaschen, rasiert und schöngemacht war, gab es das gemeinsame Frühstück, bei dem die Geschehnisse der letzten Nacht nochmals besprochen und belacht wurden.

Ein Spaziergang in die Heide verscheuchte die letzte Müdigkeit. Um 13 Uhr gab es das gemeinschaftliche Mittagessen, und zwar ein zünftiges Erbsensüppchen mit Wurst.

Gegen 15 Uhr erfolgte der Aufbruch, es wurde zur Abfahrt gehupt. Es war wirklich schön, so hörte man sagen. Ganz leise wurde die bescheidene Frage gestellt, Binder, wann kommen wir mal wieder zusammen?

Ein endloser Totzelm von Vespas fuhr über 60 km durch 5 Städte und unter ihnen der Präsident Binder.





*Glanzvolle*  
**VESPA**  
*Hochzeiten*





Es gibt nicht nur glanzvolle Fürstenhochzeiten, nein, auch bei uns wird großartig gefeiert. Oben gleich zwei Hochzeiten im Raum Vespa-Club Rhein-Lahn, links Rudi Barnscheid mit seiner jungen Frau, rechts Günter Profitlich mit seiner jungen Frau. Auf der linken Seite die Münchner Vespafreunde, die Mister Johnson, ihr Vorstandsmitglied, mit seiner Gattin, das Geleit zur Kirche geben. Ganz außen sehen Sie wie das gemacht wird, vorne eine Vespa mit Blechdosen auf- und noch einige hinten angehängt, das gibt die richtige Musik für den Hochzeitszug.

## Unsere Vespaidee

Gerne folgten wir dem Aufruf des VCVD und setzten zu Ehren unserer kleinen Maschine, die uns im Laufe der Jahre so viel gemeinsame Freude schenkte, für den 12. August den „Tag der Vespa“ fest. Dieser fand jedoch schon am Vorabend einen gebührenden Auftakt durch den Besuch von 7 mit Sozias des VC Köln, die im Taunusdorf Singhofen untergebracht waren. Schnell hatten die zünftigen Fahrer den inzwischen dazu gehörenden Regen abgeschüttelt und stellten als echte „Kölsche“ den Dorfgasthof „Alte Post“ mehr als auf den Kopf. Obwohl die Nacht zum Tag geworden, ging am Sonntagvormittag durch das schöne Lahntal zum Treffpunkt des Clubs Rhein-Lahn in die Kreisstadt Diez. Hier waren inzwischen die Clubkameraden aus Koblenz, Lahnstein, Nassau, Diez und Umgebung zusammengerollt und man konnte zur Hochzeitsfahrt des 2. Vorsitzenden Günter Profitlich nach Hadamar starten. So etwas hatten die Hadamarer Bürger noch nicht gesehen und es war kein Wunder, daß die „Vespa-Hochzeit“ den ganzen Verkehr lahmlegte, was allerdings mit einem verstehenden Lächeln hingenommen wurde. Das Paar wurde mit donnernden Motoren, zünftigem Sirenengeheul und einem glückbringendem „Vespa-roll“ empfangen. Nachdem beide Clubs ihre Geschenke und Glückwünsche überbracht hat-

ten, begleitete eine lange Reihe geschmückter Vespen das Brautpaar auf dem Weg nach Limburg. Von hier ging es zur Vespa-Hochzeit Nr. 2. Auch der frühere stellvertretende Clubvorsitzende Rudi Barnscheid wurde von uns in den Hafen der Ehe „gerollt“.

Überall in den Städten und Dörfern links und rechts der Lahn wurden wir winkend begrüßt und das nicht alltägliche, festliche Bild gebührend bestaunt. Auf der Rückfahrt nach Diez merkte man, daß wir allerhand Kilometer zurückgelegt hatten — die Vespen waren nicht mehr zu halten und es ging in schneller Fahrt zur „Binding-Klausur“, wo eine gedeckte Hochzeitstafel auf uns wartete. Nachdem Hunger und Durst gestillt, dankte Vorsitzender Alfons Schleimer allen Kameraden und Sozias für die Teilnahme des wirklich festlich ausgefüllten „Tags der Vespa“. Nach einigen Stunden frohen Beisammenseins verabschiedete sich Geschäftsführer Wieland vom VC Köln und seine Clubkameraden mit herzlichen Dankesworten für die schönen Stunden und einer Einladung der Kölner Vespieten. Der „Tag der Vespa“ hat uns an den Bewohnern des Rhein-Lahn-Gebietes bestätigt: „Unsere Vespa-Idee — sie lebt!“

Alfons Schleimer, VC Rhein-Lahn

## Achtung! Achtung!

„Achtung — Achtung!“ ..... Hier meldet sich der Sender „VESPASIA“ auf dem Vespa-Band „weiß/rot“ von Offenburg/Baden — mit Rückstrahler auf alle umliegenden Vespa-Clubs, sowie Richtstrahler zu den „PIAGGIO“-Werken in PONTERA (Italien). Es folgt unser Lagebericht und Kommentar zum

„Tag der Vespa“ am Sonntag, dem 26. 8. 1956 in Offenburg/B. Strahlender Sonnenschein über Offenburg und Umgebung! — Eine Seltenheit! — Vormittagsruhe in den Straßen. Vereinzelte Spaziergänger und Schaufensterbummler. — Durchfahrende Autos sind leicht zu zählen. —

Am frühen Nachmittag:

Roger Betrieb auf dem Parkplatz vor dem Hauptbahnhof! — Einzelne Vespen umkreisen die großen Wasserpfützen des Parkplatzes. Die ersten Fußgänger bleiben neugierig stehen. Es tut sich was auf dem Platz! — Eine Viertelstunde später sind es bereits über zwanzig Vespas, die in einer Reihe bereit stehen. Eine bunte Reihe und ein munteres Völkchen von „Vesplanern“ ist versammelt.

Ein großes, buntes Plakat führt sie an. Dieses Plakat, ein Hinweis auf die besondere Bedeutung des Sonntags, spielt im weiteren Verlauf des Nachmittages noch eine Rolle.

In Fünfer-Gruppen „vespazieren“ unsere Freunde durch die Stadt, hinaus zum Startplatz.

Nach Ausgabe der Startkarten erfolgt der Einzelstart in Minutenabständen. — Die Strecke ist ausgeflaggt.

Der Kontrollpunkt (Stadtgrenze) gibt „Vespa-Brief“ an Fahrerinnen und Fahrer aus. Der Brief enthält zehn Fragen unter dem Motto: „Kennst Du eigentlich Deine Heimatstadt?“

Die Fragen verursachen eine lustige Sucherei im Stadtgebiet und erfordern manches Kopfzerbrechen.

Mit der Kreuz- und Querfahrt ist der eigentliche Höhepunkt der Veranstaltung erreicht. Gleichzeitig aber der Sinn des Vespa-Tages:

Offenburg soll an allen „Ecken und Kanten“ „Vespen“ sehen! Grün, blau, rot, gelb, oder silberfarbene... keine neuen Verkehrsampeln bitte... sondern „Vespa“. Eifrig flitzen sie herum, bestrebt, die Antworten für die 10 Fragen zu finden. Am späten Nachmittag ist das Ziel von allen Teilnehmern erreicht. Zeitabnahme, Kilometerstand und richtige Antworten ergeben die Punktzahl.

Der „Tag der Vespa“ schließt mit einem gemütlichen Beisammensein. Dank zahlreich eingegangener Spenden von Offenburger Firmen, konnte jeder Fahrer für seine Teilnahme und seine Mühen mit einem Preis belohnt werden.

Kommentar:

„Tag der Vespa“ — am 26. 8. 1956 — der Vespa-Club-Offenburg machte sich die Bedeutung dieses Tages zu eigen. Eine erfreulich starke Teilnahme trug wesentlich zum Gelingen bei.

Mit dieser Fahrt, in ihrer Eigenart, glauben wir das Interesse aller Vespa-Freunde schon für unsere nächste gemeinsame Unternehmung geweckt zu haben.

Wir grüßen alle „Vespasianer“ sehr herzlich und freuen uns mit ihnen auf ein baldiges Wiedersehen!

So beobachtet und aufgezeichnet von:

„Dumbo“ — der „fliegende Elefant“



Der fliegende Elefant aus Offenburg und seine Clubfreunde bauten sich einen eigenen Sender!!



## Die Tübinger drückten auf die Tube ...!

Am 19. August war es so weit, daß sich 17 Vespisten am frühen Sonntagmorgen vor dem Clublokal einfanden. Nach gegenseitigen Begrüßungsworten unter den Vespisten entnahm ich eine Stimmung, die an einem frühen Sonntagmorgen wohl selten ist, und nichts konnte uns hindern, in Richtung Zwiefalten zu fahren. Bald hatten wir das Münster vor uns und keiner ließ es sich entgehen, die schönste Barockkirche in ihrer Farbenpracht zu besuchen. Im Lautertal jetzt angelangt, erwartete uns zwar kein Hotel, sondern ein echtes

Vespa-Picknick an der Wimsener Höhle. Einige vergaßen, hingezogen an die romantische Kahnpartie in die 80 m lange Höhle, ihren Hunger. Selbst der Wettergott hatte Einsehen mit uns und unseren Maschinen und zeigte uns einen Sonntag im Lautertal in seinem schönsten Kleide. Nicht entgegen ließen sich 2 Clubmitglieder ein Zehnenbad bei 8° Wassertemperatur und der Höhepunkt der Stimmung war erreicht, als unser Clubvorstand mit seinen witzigen Parodien unsere Alltagsorgen vergessen ließ. Er verstand es wirklich, das

muntere Vespavölkchen in Stimmung zu halten, besonders durch „Clubmeisterschaft im Sackhüpfen“ und viel anderes mehr. Aber selbst die schönsten Stunden gehen einmal zu Ende, so auch hier. Bald hieß es aufbrechen, denn wir hatten immerhin noch ca. 70 km zurückzulegen. Auf dem Heimweg versäumten wir es nicht, unserer Nachbarstadt Reutlingen einen Korso abzustatten, denn der dortige Club ist beinahe eingeschlafen (vielleicht ist er durch unseren Korso wieder erwacht?); nichts würde uns mehr freuen. Inzwischen war es dunkel geworden und vor den Tübinger Toren startete ein bunter Lampionkorso durch die ganze Stadt. Ein wahrhaft buntes Bild für die Zuschauer. Selbst ein Vespafahrer aus Dänemark, der gerade auf der Durchfahrt durch Tübingen war, ließ es sich nicht entgehen, sich in den bunten Korso einzureihen.

Nach anschließend 2 gemütlich verbrachten Stunden mit unserem Gast im Clublokal hieß es aufbrechen, denn am anderen Morgen wollte jeder wieder top-fit sein.



VC. Erbach im Odenwald ist startbereit.

## In Mönchen-Gladbach wurde gesucht...

Nahe der holländischen Grenze im Bereiche des Grenzlandringes fließt ein kleines Flößchen, die Schwalm. Inmitten von Wäldern rauscht es, vorbei an idyllischen Dörfern und Ortschaften. Früher einmal trieb dieser kleine Fluß zahlreiche Wassermühlen, die noch heute erhalten und Anziehungspunkt vieler Besucher und Naturliebhaber sind.

Einige dieser Mühlen waren das Ziel unserer Suchfahrt. Es galt die Lütteleforster-, Panne- und die Bremtermühle anzufahren und dort versteckte Nummern zu suchen und am Zielort vorzulegen.

Das erste Versteck war bei der Lütteleforster Mühle. Etwa 200 m von der Straße entfernt lag inmitten von dichtem Gestrüpp unter einer Tanne wohlversteckt ein Briefumschlag mit den Nummern. Weiter ein Umschlag bei der Panne Mühle. Neben einer Brücke, die über die Schwalm führte, befand sich ein Abflußrohr. In diesem Abflußrohr befand sich ein 2. Umschlag. Nächstes Ziel: Bremter Mühle. Ein mit Lö-

cher versehener Zaunpfahl aus Beton enthielt den 3. Umschlag. Alle beteiligten Maschinen haben ihre Aufgaben gelöst. Der eine schnell, der andere auf Umwegen und Irrfahrten etwas später. Für die schnellsten Finder wurden 3 kleine Preise ausgesetzt. Viel Freude machte dann später auf einem Sportplatz bei der Panne Mühle die Geschicklichkeitsfahrt. Slalomfahren, unter einer niedrigen Brücke fahren, die Acht schlagen, durch eine Rinne fahren, das Versetzen einer Büchse von einer zur anderen Stange und 20 m langsam fahren, zeigte einige Geschicklichkeiten und brachte aber noch mehr Heiterkeit. So fuhr eine Fahrerin die Brücke um und lag mit ihrer Maschine unter den Trümmern.

Nach Beendigung dieser Fahrt ging es gemeinsam nach Lütteleforst und blieb dort bei einer Kaffeetafel noch einige Zeit gemütlich beisammen.

Auf der Rückfahrt wurde dann noch ein Bummel über einen Rummelmarkt gemacht und dann ging es ab nach Hause.

## ... in Remscheid gedichtet

Wir kamen gerade aus Italien zurück,  
auf ihr Schreiben fiel da unser erster Blick.  
In einem Rundschreiben, das wirklich eilt,  
wurde unsern Leuten der „Tag der Vespa“ mitgeteilt.  
Wir dachten hin und dachten her,  
was wohl hierfür am zugkräftigsten wär.  
Das Geld war knapp, das Wetter schlecht,  
ein Kegelturnier, das wär doch recht.  
Wir trafen uns auf dem Rathausplatz, allemal  
es kamen dreizehn Maschinen an der Zahl.  
Wir fuhren nach Burg, dort ist schwer was los,  
der Fremdenverkehr ist hier ganz groß.  
Wir konnten nun allen Besuchern präsentieren,  
daß auch in Remscheid die Vespas führen.  
Es wurde nun gekgelt um schöne Preise,  
der eine auf die, der andere auf jene Weise.  
Es wurden auch einige 9nen geschossen  
und Pudel gezahlt, die jeden verdrossen.  
Die Stimmung war toll, man war schwer in Form,  
fast wie'n gelernter Kegelclub, ist das nicht enorm?  
Nachdem nun die Preisverteilung beendet,  
man sich schnellstens nach was Eßbarem wendet.  
Warme Würstchen, Eier, Schinken und Bier,  
jede Menge wurde verdrückt in Kürze hier.  
Dann wurde gesungen, geschunkelt, gelacht  
und dies und jene neckische Spiel gemacht.  
Um 7 Uhr fuhren wir dann nach Remscheid (zurück) herein  
sagt ihr, war dieser „Tag der Vespa“ nicht fein?  
Ihr könnt nur schau'n und ruhig lesen,  
es ist der schönste Tag der Woche gewesen.—

Lothar Häussler frei nach Goethe.

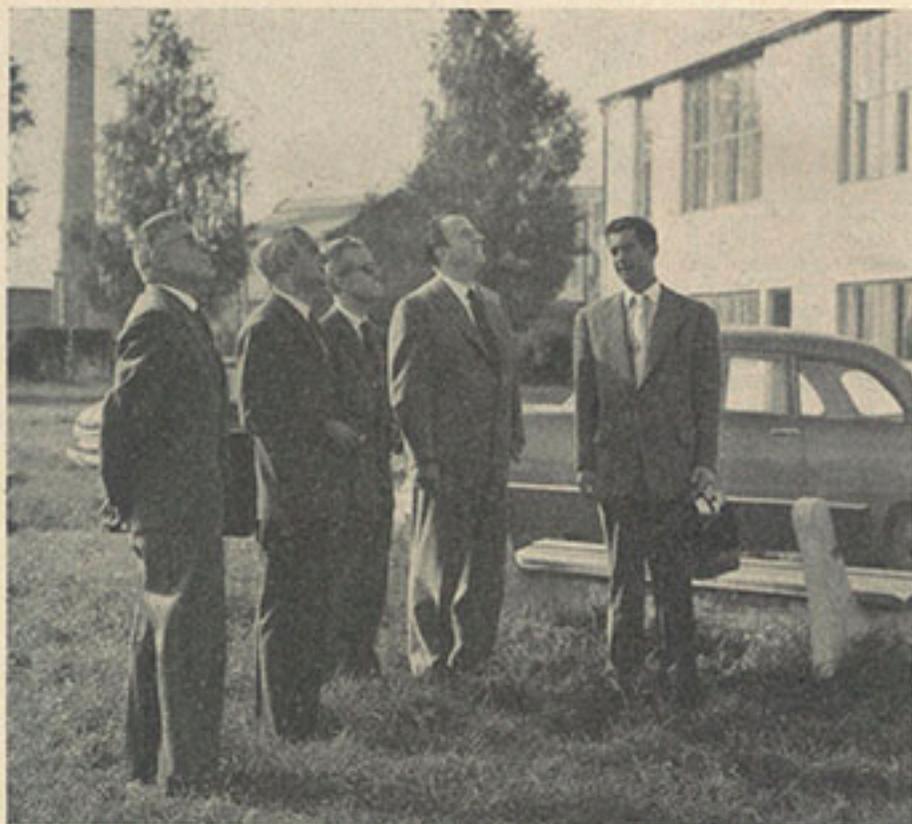
## und Frankfurt rief...



... und alle kamen. Bis auf einige Mitglieder, die entweder beruflich verhindert oder zufällig in Urlaub waren, waren alle zur Stelle und bewiesen dadurch ihre Treue und Verbundenheit zum Club.

Bereits am frühen Morgen war die Motorsportabteilung auf Achsen. Mit 16 Maschinen nahmen sie am Geschicklichkeitsturnier des Adler-Clubs Höchst-Frankfurt/Main teil. Der VC. Frankfurt stellte nicht nur den stärksten Verein, sondern belegte in der Rollerklasse sämtliche vorderen Plätze!

Am Nachmittag trafen sich dann — man höre und staune — 87 Maschinen. Der Vorstand war selbst einigermaßen überrascht, denn mit einem solchen „Troß“ hatte man nicht gerechnet.



Gleich beim Empfang von Herrn Dr. Piaggio vor den Toren der Vespa-Messerschmitt-Werke gab es ein beträchtliches Hölse-recken. Anlaß dafür war die hoch in den Lüften schwebende . . . Doch darüber Ge-nauereres auf der nächsten Seite.

Bei der Gelegenheit dürfen wir gleich vor-stellen: Von links n. rechts: Herr Del Corso, Herr Dr. Piaggio, Herr Reitz, Herr Dr. Simon und unser Schatzmeister des VCVD, Herr Strauch-Stoll, der guckt natürlich nicht nach oben, weil er das Ding eine halbe Stunde vorher schon eingehend besichtigt hat.

## Dr. Piaggio besucht das Vespa-Werk in Augsburg

Vor kurzem wurde im Vespa-Messerschmitt-Werk in Augsburg ein großer Besuch erwartet, denn Herr Dr. Piaggio aus Italien kam nach Augsburg, um das deutsche Vespa-Werk zu besichtigen. Begreiflicherweise war man gespannt, ein Urteil über die dort geleistete Arbeit aus so berufenem Munde zu hören. Um es gleich vorwegzunehmen, Herr Dr. Piaggio sprach sich nicht nur anerkennend über das bisher Geleistete aus, aus voller Überzeugung vertrat er weiter die Meinung, daß der deutsche Vespabau im Augsburger Werk unter der bewährten Leitung von Herrn Dr. Simon in besten Händen sei und daß er gerade bei diesem Werk volles Vertrauen für die Zukunft der Vespa in Deutschland auch in weiteren Jahren habe.

Übrigens, wer den Namen Dr. Piaggio noch nicht kennen sollte, Herr Dr. Piaggio ist nicht nur der geistige Vater der Vespa, er ist auch der Besitzer des gleichnamigen Werkes in Italien, das als die Ursprungsherstellungstätte der Vespa bezeichnet werden darf. Seinem Tun und Wirken ist es zu verdanken, daß heute über eine Million Vespas in aller Welt laufen.

Herr Dr. Piaggio ist auch der Mann, der nicht nur den Vespa-Club von Europa seine volle Anerkennung verleiht, sondern der auch den Vespa-Clubgedanken als solchen fördert, soweit es in seinen Kräften steht. So ist es kaum verwunderlich, daß er kurz vor seiner Abreise noch einige Stunden opferte, um mit führenden Männern des Vespa-Clubs von Deutschland über die Sorgen, Planungen und über das ganze Clubleben sich zu unterhalten. Der deutsche Vespa-Club war dabei durch Herrn Schramm, den Vorsitzenden der Münchner Vespa-Freunde und gleichzeitig Vicepräsident des VCVD, und dem Schatzmeister Herrn Strauch-Stoll vertreten. Während des Zusammenseins richtete Herr Dr. Piaggio seine besonderen Grüße an alle deutschen Vespisten und wir dürfen an dieser Stelle seine Worte zitieren:

„Es freut mich ganz besonders, daß der VCVD wieder zu gutem Ansehen kommt. Ich wünsche den deutschen Vespisten für die Zukunft alles Gute und rufe Ihnen allen ein freundliches Vespa-Roll zu.“



Dr. Piaggio bei einem Gang durch die Werkhallen von Augsburg. Er äußerte sich anerkennend über die hier in kurzer Zeit geleistete Aufbauarbeit. Vorne im Bild: Herr Müller, der Pressechef von Vespa-Messerschmitt GmbH, Augsburg.

Besonderes Interesse nahm Dr. Piaggio an den neuen Farbbestimmungen für zukünftige Lackierungen der Vespa. Mit seinem hervorragenden Stilgefühl konnte er den deutschen Konstrukteuren wertvolle Ratschläge geben.



Vom VCVD bekam Herr Dr. Piaggio einen kleinen bayerischen Löwen überreicht, der neben einem Miniatur-Maßkrug noch mit dem Abzeichen des Vespa-Clubs von Europa und dem Abzeichen des VCVD bewaffnet war. Die Freude über das Präsent war sichtlich groß.

Einige Stunden vor seiner Abreise saß er noch mit Herrn Strauch-Stoll, dem Schatzmeister des VCVD, und Herrn Schramm, dem Vicepräsidenten des VCVD, am grünen Tisch beisammen, um sich genau über die Vorgänge im deutschen Vespa-Club berichten zu lassen.





Der Himmel hängt nicht voller Geigen,  
 doch eine Vespa sieht man höher steigen.  
 Gewichtig hängt sie am Ballon  
 und kündigt stolz von der Million.

'ne Schöne sah die Vespa fliegen,  
 und denkt sogleich, die muß ich kriegen.  
 Sie zieht am Seil, die Vespa kommt,  
 wie auf Bestellung — fast so prompt!

So stand das Mädchen auf der Wiese,  
 und neben ihr ein Vespa-Riese,  
 der leider nicht zu fahren war.  
 Drum geht sie hin und kauft in bar:

Eine Vespa.

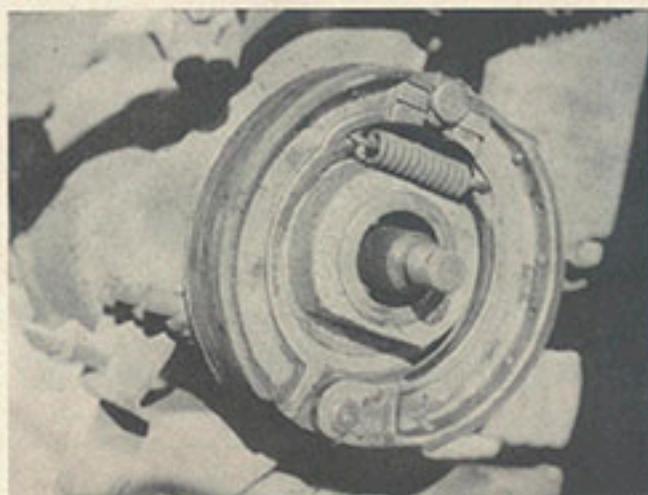
## Vespa Ball(on)ade



## Von Bremstrommeln und Bremsbelägen

Wer heute bewußt mit schlechten Bremsen durch die Gegend rollert, handelt nicht nur verantwortungslos, sondern auch dumm, denn er gefährdet damit nicht nur andere, sondern auch sich selbst. Noch krasser ausgedrückt heißt das: Mit schlechten Bremsen wollen Sie eines Abends ins Kino fahren, statt dessen aber landen Sie vielleicht auf dem Umweg der Leichenbeschau im Friedhof. Übrigens ein Gipsverband für die nächsten drei Monate wäre auch nicht zu verachten. Vielleicht kommt der Einwand: Wieso kann ein so guter Roller wie die Vespa überhaupt schlechte Bremsen haben? Die Antwort darauf ist einfach. Die Vespa hat keinesfalls schlechte Bremsen, sie sind im Gegenteil ganz ausgezeichnet, sie werden aber mit der Zeit schlecht, da es sich hier um ein Aggregat handelt, das dem natürlichen Verschleiß unterliegt. Das heißt, nicht die ganzen Bremsen werden schlecht, sondern es nützt sich nur der Bremsbelag ab, was eine stetige Verminderung der Bremsleistung zur Folge hat.

In diesem Vorgang liegt auch gleich die große Gefahr für den Fahrer verborgen. Die Bremsen verlieren ihre Bremswirkung nämlich nicht mit einem Schlag, sie verliert sich im Gegenteil je nach dem Grad der Abnutzung nur ganz allmählich. Bewußt oder unbewußt stellt sich der Fahrer so nach und nach auf den immer länger werdenden Bremsweg ein und fährt auch damit ganz gut, solange er die Verkehrsverhältnisse übersehen kann, weil dann einem rechtzeitigen Bremsen nichts im Wege steht. Für eine plötzlich auftretende Situation reichen die Bremsen dann doch nicht mehr aus und so wird er vom jeweiligen Hindernis recht unsanft abgebremst. Wie und in welchem Zustande er diese Abbremsung — sprich Zusammenstoß — überlebt, hängt jeweils vom lieben Gott und der Härte des Hindernisses ab. Wie gesagt, durch das ganz allmähliche Nachlassen der Bremsen wird man sich seiner schlechten Bremsen oft sehr spät bewußt und es wäre vielleicht doch zu erwägen, ob man nicht einmal eine übrige Stunde dafür opfern will, um



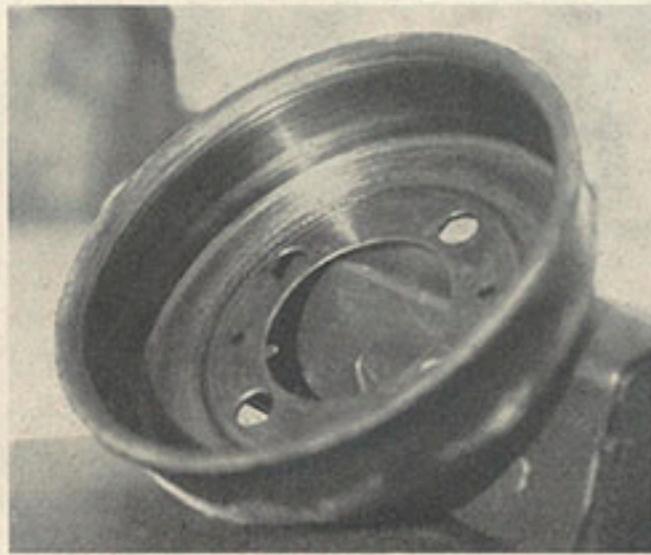
So sitzen die Bremsböcken mit den aufgenieteten Bremsbelägen auf der Bremsankerplatte.

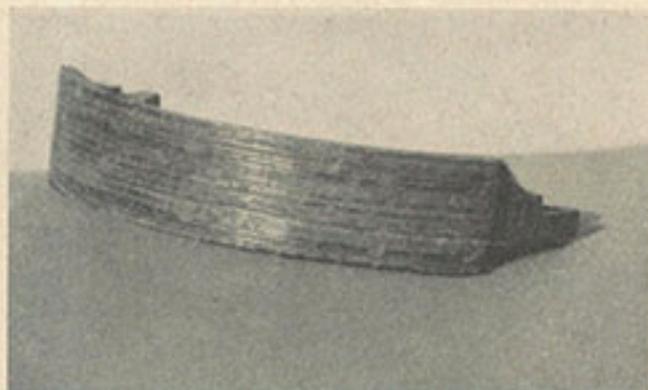
die Bremstrommel abzuziehen und sich an Ort und Stelle vom Zustande der Bremsbeläge usw. zu überzeugen. Natürlich muß diese Arbeit nicht selbst ausgeführt werden; allen denen, die mit dem Basteln auf dem Kriegsfuß stehen, steht ja ein ausgezeichnete Vespa-Kundendienst zur Verfügung. Hier sei gleich noch erwähnt: Es gibt keine Möglichkeit, eine durchschnittliche Lebensdauer für Bremsbeläge anzugeben. Diese hängt zu stark von der Fahrweise des jeweiligen Fahrers ab. So kann der eine bereits nach 5000 km neue Bremsbeläge brauchen, während der andere nach 20000 km immer noch gut funktionierende Bremsen hat. Der Bremsvorgang an sich ist sehr einfach. Das Rad ist mit einer Bremstrommel verbunden. Durch das Betätigen des Bremshebels oder Bremspedals werden nun 2 Bremsböcken, auf die die Bremsbeläge aufgenietet sind, an die Bremstrommel angeedrückt und durch die entstehende Reibung wird die Verzögerung bewirkt. Da der Bremsbelag aus relativ weichem Material hergestellt ist, die Bremstrommel aber aus Stahl, nützt sich beim Bremsen praktisch nur der Bremsbelag ab. Diese Abnutzung sollte aber doch gelegentlich kontrolliert werden, denn: wird der Bremsbelag zu dünn, so kommen neben dem Belag auch die Nieten, mit denen er aufgenietet ist, zum Tragen und diese schneiden dann tiefe Furchen in die Bremstrommel. Auf der Reparaturrechnung steht dann neben dem Neubelegen der Bremsböcken auch noch das Ausdrehen der Bremstrommel, und wenn hier zuviel Fleisch abgedreht werden müßte, ist sogar eine neue Bremstrommel fällig.

Eine Bremstrommel noch in der Felge verschraubt.

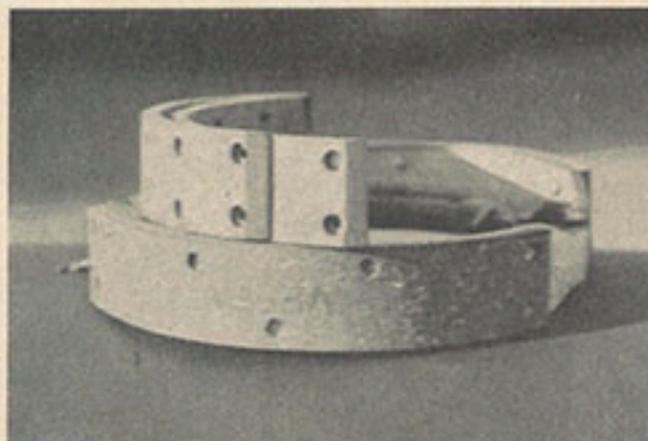


Diese Bremstrommel hat schon erhebliche Riefen, sie wäre aber durch Ausdrehen noch zu retten. Das Beste ist aber in solchen Fällen immer eine neue Bremstrommel.

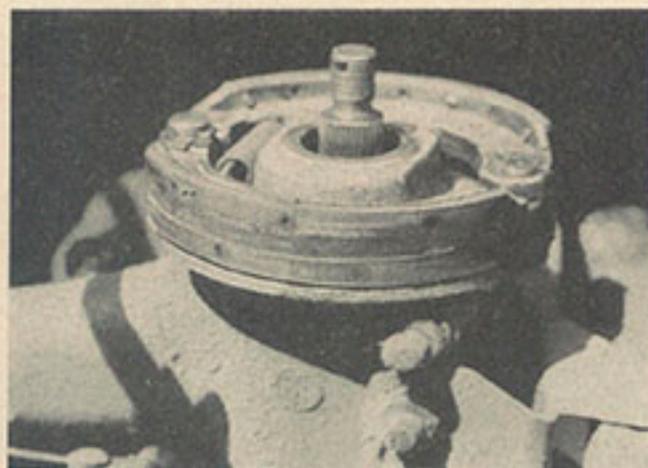




Auch hier ist der Bremsbelag restlos verbraucht. Die seit längerer Zeit mitbremsenden Nieten dürften auch die Bremstrommel stark angegriffen haben.



So sehen neue Bremsbeläge aus. Die unteren sind bereits auf die Bremsbacken aufgenietet, an den oberen ist deutlich die notwendige Abschrägung an den Enden zu erkennen.



Diese Bremsbeläge sind nicht nur bis auf die Nieten total abgenutzt, sie sind obendrein noch restlos verölt. — Der Fahrer solcher Bremsen sollte eigentlich bestraft werden.

Neben dem natürlichen Verschleiß können aber auch noch andere Ursachen ein Neubelegen der Bremsen unbedingt notwendig machen. So z. B. das Verölen der Bremsbeläge. Solch ein Verölen hat seinen Grund meistens in einem undichten Simmerring; es ist also vor dem Einbau neuer Bremsbeläge unbedingt notwendig, festzustellen, wieso eigentlich die Beläge verölen konnten. Selbstverständlich muß auch der gefundene Fehler sofort beseitigt werden, da ja sonst die neuen Bremsbeläge sofort wieder verölen. Es sei hier an dieser Stelle ausdrücklich vor allen Behelfsmitteln, einen verölten Belag zu reinigen, wie es Auswaschen mit Tetrachlor oder Ausbrennen des Belags darstellt, gewarnt. Diese Versuche können den Belag auch nicht retten, und ein Vespa-Belag ist so billig, daß sich Versuche dieser Art wirklich nicht lohnen.

Wenn hier darauf hingewiesen wird, daß auf jeden Fall nur Original-Vespa-Beläge zum Einbau gelangen sollten, so ist dies belleibe kein Werbeslogan, sondern es hat seinen guten Grund. Es gibt zwar viele gute Bremsbeläge; für eine bestimmte Bremskonstruktion gibt es ebenso eine bestimmte Bremsbelagsorte, die sich für diese Bremse besonders eignen. Den für die Vespabremsen besonders geeigneten Belag hat nun das Werk in langen Versuchen ermittelt und so sind Sie beim Einkauf eines Vespabelages sicher, das Richtige zu erhalten. Daneben ist der Vespabelag für die Vespabremsbacken genau abgepaßt und bereits vorgebohrt, so daß das Aufnieten schnellstens vor sich gehen kann. Das ist ebenso wichtig, denn verkürzte Arbeitszeit bedeutet verringerte Reparaturkosten.

Daß durch zuweit abgenutzte Bremsbeläge die Bremstrommel in Mitleidenschaft gezogen werden kann, wurde schon erwähnt. Die Bremstrommel muß dann ausgedreht werden. Wird dabei zuviel Fleisch abgedreht, so besteht die Gefahr, daß sich die Bremstrommel im Gebrauch verzieht, was sich natürlich auf die Bremsleistung auswirkt. Man könnte dieser Gefahr zwar durch Aufschrupfen eines Stahlringes auf die Bremstrommel begegnen, doch steht hier der Kostpunkt in keinem Verhältnis etwa zur Neuanschaffung einer Bremstrommel. Bei den Vespa-Modellen, deren Bremstrommel mit Kühlrippen versehen sind, wäre dies sowieso nicht möglich. Übrigens, auch eine gute Bremstrommel kann sich einmal verziehen und so die Ursache einer schlecht ziehenden Bremse sein. Wird z. B. eine heißgelaufene Bremse — wie es nach einer langen Paß-Abfahrt vorkommen kann — zur Kühlung mit Wasser begossen, so ist es wahrscheinlich, daß sich die Bremstrommel dabei verzieht.

Am Schluß dürften noch die Praxis des Bremsbelegens und die damit verbundenen Kosten interessieren. Das Belegen einer Vespa-Bremse mit der Ein- und Ausbauezeit dürfte rund eine Stunde betragen. Das macht also zusammen zwei Stunden. Die beiden Bremsbeläge zusammen mit den Nieten liegen im Preis etwa um DM 5.— bis DM 6.—. Wenn man nun für die Arbeitsstunde DM 5.— ansetzt, kommt man auf einen Gesamtpreis von etwa DM 15.— für das komplette Neubelegen der Vespabremsen. Der Kostenvorschlag eines Vespakundendienstes lag sogar noch erheblich unter diesem Preis. Allerdings ist es auch möglich, daß die Reparaturkosten etwas höher liegen, wenn nämlich die Bremstrommel ausgedreht werden muß oder verölte Beläge weitere Nebenarbeiten erfordern.

An der Arbeit des Belegens kann kaum etwas falsch gemacht werden, wenn nur Original-Vespa-Beläge verwendet werden, denn sie sind nicht nur bereits mit den passenden Bohrlöchern für die Nieten versehen, sie weisen auch schon den richtigen Krümmungsradius auf, um genau auf die Bremsbacken zu passen. Das Aufnieten des Bremsbelages erfolgt von der Mitte des Bremsbelages aus. Dabei ist nur darauf zu achten, daß der Bremsbelag auch an jedem Punkt fest aufliegt.

Nun wäre nur noch darauf zu achten, daß die Enden des Bremsbelages gut abgeschrägt sind, und alles ist getan, um wieder eine gutgehende Bremse zu besitzen.

**Der Vespa-Club von Deutschland**  
grüßt alle Besucher der III. Internationalen Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung  
in Frankfurt mit: Vespa-Roll



## Jo Hanns Rössler und seine Münchner Vespisten

**Der „Club der Münchner Vespa-Freunde“  
besucht seinen Ehrenpräsidenten Jo Hanns Rössler.**

Die „Münchner Vespa-Freunde“, einer der stärksten Clubs von Westdeutschland, haben sich zu ihrem Ehrenpräsidenten keinen minderen auserwählt, als den weitbekannten Dichter und Schriftsteller Jo Hanns Rössler.

Am 15. 8. 1956 fuhren wir auf Einladung des Ehrenpräsidenten nach Schliersee zum Landhaus des Dichters.

Wir alle, die wir an dieser amüsanten Fahrt teilnahmen, werden noch lange an diesen Sonntag mit seinem herrlichen Wetter und die Stunden wahrer Clubkameradschaft zurückdenken.

Die Abfahrt vom Königsplatz in München gestaltete sich zu einer Demonstration für die „Münchner Vespa-Freunde“, da die Zahl der erschienenen Teilnehmer uns und auch der Bevölkerung fast den Atem verschlug, war der Club doch erst ein paar Monate alt und kaum aus den Kinderschuhen heraus. Es waren jedenfalls fast 70 Vespa-Freunde und -Freundinnen bei ca. 45 Maschinen. In Pulks von 10 Maschinen wurde die Landeshauptstadt verlassen, und wir rollten nach Zusammenschluß an der Stadtgrenze gemächlich gen Schliersee. Dort empfing uns Herr Lobmeier, der Leiter des uns angeschlossenen Clubs der Vespa-Freunde Schliersee und lotste die Kolonne zur Endstation „Haus Rössler“.

Mit gewissen Angstgefühlen erwarteten wir das erschrockene Gesicht unseres Ehrenpräsidenten ob der Riesenzahl der Vespisten. Um so mehr überraschte uns die überaus herzliche Gastfreundschaft Jo Hanns Rössler, der er mit einem einzigen Satz Ausdruck gab: „Mein Haus und mein Garten gehören heute euch, ich hoffe, daß ihr euch wohlfühlt“.

Und das taten wir denn auch. Wir nahmen buchstäblich sein gesamtes Eigentum in Besitz und machten auch nicht vor seinem Eisschrank halt, dessen Ausplünderung uns ganz besonders ans Herz gelegt wurde. Und das von unserem Ehrenpräsidenten Gemahlin, welche uns durch ihren Charme und Herzlichkeit direkt verlegen werden ließ.

Es wurde jedenfalls enorm gepicknickt. Die vom Club gespendeten Weinvorräte schwanden allzusehr schnell dahin und das Tanzbein zu Schallplatten wurde kräftig geschwungen. Die Stunden verlogen und ehe wir uns versahen, mußten wir von dieser vergnüglichen Stätte Abschied nehmen. Es ging aber darnach belleibe noch nicht nach Hause, sondern wir rasteten noch einmal ausgiebig im Cafe Sachs in Neuhaus. Die Rückfahrt dahin gestaltete sich auf Grund der fast polizeiwidrigen Wegverhältnisse für manchen Fahrer nebst

Sozia zu einem wahren Leidensweg und einige Kupplungen verloren dabei ihren jungfräulichen Glanz, um schließlich wie zahllose Unterstützungsempfänger in den Händen unseres Vespa-Doktors „Seitzi“ zu enden. Aber auch das wurde geschafft und man müßte lügen, wenn man sagt, daß der größte Teil, da dies freigestellt war, schon vor Einbruch der Dunkelheit die freundliche Stätte verließ, nachdem uns doch unser Ehrenpräsident noch lange bis in den späten Abend Gesellschaft leistete und auf diese Weise ein enges Freundschaftsband um sich und den Club schloß.

Kurz gesagt, es war schon lange nach Mitternacht, als die letzten Unentwegten die Kampfstätte verließen und gen München brausten.

Mit einem Wort, es war eine Clubausfahrt, wie sie sein sollte, und wie wir hoffen noch viele zu erleben. Das war nicht allein der ausgezeichneten Organisation und der überlegenden Gastfreundschaft Jo Hanns Rösslers zu verdanken, sondern zeigte eindeutig, daß wir auf dem rechten Wege sind, durch Geselligkeit und Kameradschaft und nicht allein durch unsere kleine Vespa uns gegenseitig das zu geben, was das Leben lebenswert macht.

-Peschka-

Der Ehrenpräsident der Münchner Vespa-Freunde, Jo Hanns Rössler, empfing in seinem Landhaus am Schliersee seine Vespisten.





27 Vespa flugbereit.

Es schien zwar die Sonne und der Himmel erstrahlte in einem untadeligen Blau, aber trotzdem war es kühl und der Wind blies in unverminderter Stärke über das hügelige Gelände, das der Sport- und Tourenwart für die Veranstaltung ausgewählt hatte. 27 Vespa hatten sich pünktlich versammelt, um an dem wahrhaft abwechslungsreichen Programm teilzunehmen. In gestochen gleichmäßigem Abstand, vorweg die Maschine mit dem Clubwimpel, so ging es, viel beachtet und bestaunt von der Bevölkerung, hinaus aus den Mauern der Stadt.

Wie schon zu Anfang erwähnt, war der Wettergott, in Bezug auf Wärme, dem Club nicht allzu gut gesonnen und darum wagten die Herren der Schöpfung und die sonst so luft- und sonnenhungrigen Damen nicht, sich im Sport- bzw. Bikini-dress zu bewegen. Aber ungeachtet dessen herrschte eine begeisterte je beinahe ausgelassene Stimmung.

Die einzelnen Wettbewerbe wurden mit viel Schwung und Elan absolviert, sodaß man seine helle Freude an der Begeisterung, die aufgebracht wurde, haben konnte. Da war zum Beispiel eine schwierige Slalomstrecke, angefüllt mit gut durchdachten Finessen, zu durchfahren, oder das Sackhüpfen der Männer, eine lustige Angelegenheit, bei der Tränen gelacht wurden. Wahrhaft akrobatische Verrenkungen und die tollsten Kängurushsprünge wurden vollbracht.

Beim Kugelstoßen lagen natürlich die Herren klar in Führung, aber beim Pfeilschießen, wurden sie von der holden Weiblichkeit haushoch geschlagen.

Bei einer Tasse Kaffee, im Garten einer hübschen Waldwirtschaft, wurden unter großem Hallo die Sieger geehrt. Es gab Preise in Form von Zigaretten und Schokolade. An und für

Die Männer mußten Sackhüpfen.



## Braunschweiger Vespa-Flugtag

sich sollte dies der Abschluß des wirklich gelungenen Nachmittags sein, aber aufziehende Gewitterwolken ließen die muntere Gesellschaft ins Innere der Wirtschaft flüchten. Und während sich draußen Blitz und Donner entluden, stieg drinnen das Stimmungsbarometer.

Eine Musikbox lieferte, angefangen vom schmalzigen Tango bis zum heißen Rumba, alles was man begehrte. In fröhlicher Ausgelassenheit schwang man das Tanzbein und sang dazu mit lauter hingebungsvoller Stimme. Und da tauchte mit einem Male ein netter Vers auf, der nach den Klängen „Eine Seefahrt die ist lustig“ lang und anhaltend gesungen wurde.

Hier ist er:

„So ein Vespa-Tag ist herrlich,  
so ein Vespa-Tag ist schön,  
ja da kann man die Vespafahrer  
mal so richtig in Hochform sehen.“

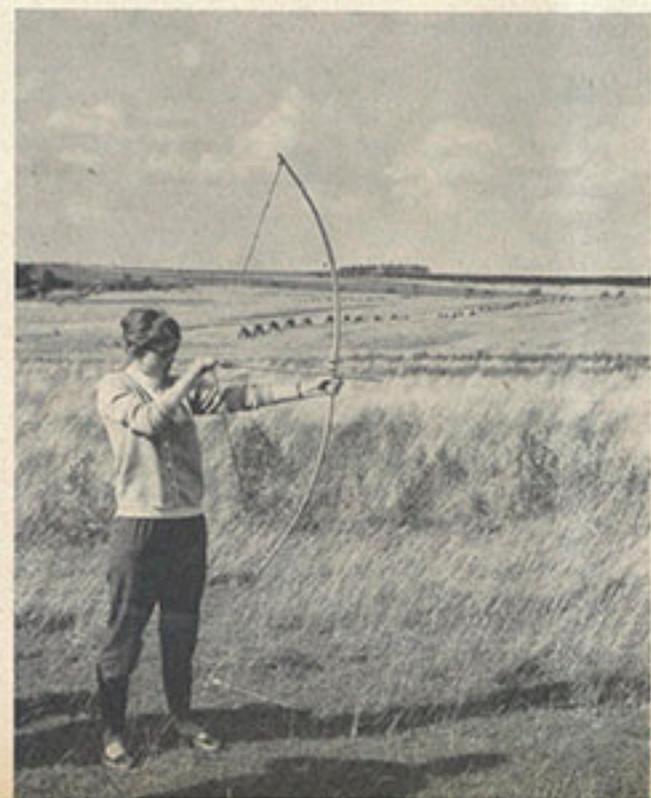
Natürlich verstanden es die Damen mal wieder ganz vorzüglich den Männern das Geld aus der Tasche zu ziehen, mal so zum Schnäpsschen und zum Würstchen. Das spritzige Schlag-sahnewettessen der Damen und das spannungsreiche Lan-käswettessen der Herren erregten Lachstürme der Heiterkeit. Eine fiesche Vespistin gab mit fliegenden Röcken eine flotte Tanzeinlage zum Besten und erntete damit viel Beifall.

Draußen goß es wie aus Kübeln und das war nur ein Grund mehr, den Aufbruch so lang wie möglich hinauszuzögern. Aber alles hat mal ein Ende und so auch dieser „Tag der Vespa“ von dem bestimmt noch lange gesprochen werden wird.

Ulli Tönigis

Rechts: Von oben nach unten: Die Slalomstrecke, auf der Fahrt, Büchsen-hindernis, und während draußen Blitz und Donner toben, steigt drinnen das Stimmungsbarometer.

Mit dem Pfeil dem Bogen.





Wie es das Gesetz befohl, sitzt nun niemand mehr im Damensitz, doch die Beinchen kann man ja auch anders zeigen.

Natürlich verstanden die Damen es glänzend, den Herren das Geld aus der Tasche zu ziehen.





*Wasser, Wasser  
nichts als Wasser!!*

doch VC Duisburg-Hamborn  
fährt trotzdem

Ja, wir haben auch mitgemacht; es war gar nicht so einfach, im Sonnenmonat August in unserem Club einige Maschinen für diese Fahrt zu bekommen. Nur neun Vespen waren noch im schönen, aber verregneten Ruhrgebiet geblieben, alle anderen hatten sich in den sonnigen Süden vor diesem, man möchte sagen, Hundewetter gerettet.

Also mit neun Maschinen, die von unseren 21 noch in der Heimat waren, haben wir die Fahrt ins Bergische Land gewagt. Sind zwar einige Male naß geworden, aber einem alten und zünftigen Vespafahrer macht das ja kaum was aus.

Am 26. punkt 10.00 Uhr großes Treffen von 17 Vespen, Männlein und Weiblein. Alle in Regenmänteln verpackt, man konnte ja nicht wissen? Unsere Wirtin in unserem Club-Lokal wollte uns Männern schnell noch einen geben, aber wir durften doch nicht. (Unser erster Reinfall.) Na ja, mit guter Laune ging es dann los. Unser Ziel war die Müngstener Brücke im Bergischen Land. Nach 10 Kilometern wurde es immer dunkler und das liebe Wetter — Regen kann man da nicht mehr sagen, es hat gegossen und wir auf der Landstraße — wir dachten alle nur noch an unsere Prämie, 3.— DM für jede Maschine — sind wir nun Vespisten oder keine — also durch! Nach weiteren 5 Kilometern, die aber ausreichten, um aus uns ein patschnasses Häufchen zu machen, eine Kneipe — ich glaube so sehr hat noch niemand ein Gasthaus herbeigeseht. Was sollten wir

machen, unsere Stullen ausgepackt und Mittagessen ange-tüt-tüt-tet!

Es hat dann aber doch noch aufgehört und wir konnten unsere Reise fortsetzen. Sogar die liebe Sonne wagte ein Auge, und so schafften wir es dann auch ohne Regen bis zu unserem Ziel. Dort hatte es, man staune, nicht geregnet, und so konnte unser geplantes Programm abrollen.

1. Bestaunen der Müngstener Brücke, die bei einer Höhe von 107 Metern die Städte Solingen und Remscheid verbindet.
2. Wanderung durch die nähere Umgebung.
3. Neckische Spiele. Was macht so ein munteres Völkchen?

„Blinde Kuh spielen.“ Wir haben schrecklich gelacht und hatten schon richtig Bauchschmerzen. Es war aber auch zum Lachen, wenn Ochs und Kuh (Männlein und Weiblein) — wir hatten zwei blinde Kühe — sich selbst gefangen hatten. Leider wie immer, wenn es recht gemütlich wird, die Zeit zur Heimfahrt war wieder viel zu schnell da. Es hieß Abschied nehmen von den schönen bewaldeten Bergen, von der Wupper; es ging heim. Es war ein schöner Tag, der uns viel Freude bereitet hat und sicher auch manch Außenstehenden, der uns beobachtet oder sich mit uns unterhalten hat, davon überzeugte: Vespa-Fahrer sind andere Leute.



Bei Sammelbestellung gibts 15%.

Bereits im letzten Vespa-Tip berichteten wir von den Taschenapotheken der Firma R. Weiß in Berlin. Inzwischen haben wir 4 dieser Apotheken auf Inhalt und Verpackung untersucht und können nur sagen: „Primo“.

Links im Bild haben wir eine, deren Inhalt in einer Blechschachtel verpackt ist und die in ihrer Zusammenstellung als Universalapotheke anzusprechen ist, weil neben dem unvermeidlichen Honsaplat und den Mullbinden auch noch Mitteln für Kopfwahl, Bauchwahl und so weiter enthalten sind. Dasselbe gilt für die rechte Ausführung im Reißverschluss-Etui, die als ideale Campingapotheke anzusprechen wäre. In der Mitte findet sich dann noch eine Zusammenstellung, die speziell für Erste Hilfe bestimmt ist. Ganz unten im Bild, der Plastikbeutel ist noch einmal eine feine Socke, ganz einfach aus dem Grund, weil neben dem eigentlichen Inhalt noch ein paar Mullbinden und Tablettenröhrchen noch eigener Wahl Platz haben.

Wenn Sie sich für eine entschieden haben und kaufen wollen, denken Sie bitte noch einmal daran, bei Clubsammelbestellungen gibt es 15 Prozent.



Am Sonntag, dem 19. August, startete auch der Vespa-Club Dülken zu seiner Augustausfahrt. Geschmückt mit den schwarzgelben Bändern des Clubs standen die sauber geputzten Maschinen um 9.00 Uhr am Start. 8 Maschinen. Damit war der VC Dülken vollzählig. Trotzdem gings noch nicht los. Wir warteten noch. Ja, als ganz kleiner Club, so hatten wir uns gedacht, können wir nicht den gewünschten Eindruck machen. Nur die Menge erregt Aufsehen. So haben wir in der Nachbarschaft geborgt. Schließlich kamen die geliehenen 5 Maschinen vom VC M.-Gladbach.

Im Grenzland am linken Niederrhein sind die einzelnen Orte nicht sehr groß, und so hatten wir uns vorgenommen, möglichst viele davon zu durchfahren. Mit einer Rundfahrt durch Dülken begann die Fahrt durch das Grenzland. Nun gings zur Nachbarstadt Viersen. Zwischen den einzelnen Ortschaften wurde zügig gefahren, während innerhalb der Ortschaften die Fahrt erheblich verlangsamt wurde, damit uns auch möglichst viele Leute in Ruhe betrachten konnten. Weiter gings über Hoser, Bockert und Hardt zum Nato-Hauptquartier in Rheindahlen, dann weiter über Rickelrath, Wegberg auf den Grenzlandring. Hier auf der schnellsten Rennstrecke Europas mußte ja nun der Sport für die Vespa-Fahrer zu seinem Recht kommen. So wurden denn zwei Runden gedreht, und die Vespen schienen zu wissen, was sie dieser Strecke schuldig waren. Zur launigen Siegerehrung mit Ochsenchwanzsuppe fuhr man dann zur Tüschbroldicher Mühle.

Nachdem sich alle gestärkt hatten, ging die Fahrt dann munter weiter über Gerderhahn, Gerderath, Myhl, Wassenberg, Wildenrath, Arbeck, Merbeck, Niederkrüchten, Elmpt, Heyen zur Mühlrath Mühle. Ein kleiner Spaziergang am

## Ein kleiner Club auf großer Fahrt!

Wasser sorgte mal wieder für Gelenkigkeit der Glieder und außerdem gab dieser Spaziergang den zahlreichen anderen Besuchern Gelegenheit, in Muße die 13 Vespen zu betrachten und all die Plaketten zu begutachten, die von vielen angefahrenen Treffen Zeugnis ablegten. Manchem gab diese „Schau“ auch einen Überblick über die Entwicklung der Vespa. Von der ältesten Mühle bis zur GS war alles vertreten. Nach Rückkehr zu den Maschinen wurde mit den Zuschauern noch mancherlei diskutiert. Dann ging die Fahrt weiter über Amern, Dilkrath und Heidend nach Boisheim zum Vespa-Händler Willi Bischofs, Ehrenmitglied des VC Dülken, der sich dann auch anschloß. Übrigens will ich nicht verschweigen, daß besagter Willi Bischofs vor Jahren einmal Schützenkönig war und, wie es so Brauch, auch eine silberne Medaille für die Kette des Königs stiftete. (Jeder Schützenkönig läßt als Zeichen seiner Amtszeit ein auf sich bezügliches Sinnbild in diese von ihm gestiftete Medaille gravieren.) So kommt es, daß auf einer Medaille des Boisheimer Königsschmucks auch die Vespa verewigt ist. Doch weiter zur Fahrt! Die nächsten Orte waren Lobberich, Breyell, Ritzbruch, Busch, Leuth, Kaldenkirchen, Bruch, Hüls, Bracht, Genholt, Brüggel. Hier mußte erst einmal wieder eine Pause eingelegt werden. Es regnete nämlich, und im Regen kann man nun mal keine Wirkung erzielen, auch kein Vespa-Club. Über Heyen, Amern und Vogelrath wurde mit ziemlich leerem Tank der Heimathafen Dülken wieder erreicht, wo der Tag mit Tanz und Kegeln zu später Stunde seinen Abschluß fand. Auf dieser Fahrt legten die Fahrer etwa 150 km zurück und besuchten 35 Orte.

Am meisten gefreut hat uns die vorzügliche Kameradschaft der Fahrer vom VC M.-Gladbach, denen wir auf diese Weise nochmals danken möchten.

## UNSER PREISAUSSCHREIBEN

Den ersten Preis unseres Preisausschreibens erhielt Hans-Joachim Lenz, Mitglied des Vespa-Clubs Moers. Den zweiten und dritten Preis bringen wir in der nächsten Nummer. Joachim Lenz schickte folgende Kurzgeschichte ein:

### Vespa-Europa-Treffen in München!

Aus allen Ländern kamen sie, die Vespisten, aus Italien, der Schweiz, Spanien, Frankreich, Belgien, aus dem Saar-gebiet, Österreich, England, Holland, Dänemark und aus Deutschland.

Schon im Verlauf des ersten Tages machten wir uns auf den Weg, um Anstecknadeln zu ergattern. Es erinnerte an die Zeit vor dem Tage X in Deutschland. Denn es gab nur ein Kompensieren oder besser gesagt, nur ein Tauschen. Die italienischen Anstecknadeln lagen bei uns sehr hoch im Kurs. Jeder, der eine hatte, hütete sie wie seinen Augapfel und wer noch keine hatte, jagte hinter jedem Italiener her, um auch in den Besitz einer Anstecknadel zu kommen.

Das Glück stand uns zur Seite, und schon nach einer Stunde waren wir glücklicher Besitzer einer Anstecknadel aus Italien und trugen sie auffallend zur Schau.

Plötzlich wurden wir von einem Fahrer der großen Vespa-Familie gemustert und mit den Worten begrüßt:

„Du tauscho Nadel Plaketto de Italia gegen Deutsche Anstecknadel?“ Wir konnten nichts sagen, sondern wurden mit immer neuen Angeboten überschüttet. Mit einem Sprachgewirr von Deutsch, Italienisch und Englisch redete er schon 5 Minuten auf uns ein. Er wollte unbedingt eine Anstecknadel aus Italien.

Aber dann endlich konnten und durften wir auch etwas sagen. Lachend sagten wir:

„Du Doll, Du Jeck, kommst Du nicht aus Hüls?“ Er antwortete natürlich jetzt in Deutsch: „Und wo kommt ihr her?“ Antwort: „Mensch aus Moers, 3 km von Hüls entfernt.“

Sich schämend zog er ab mit den Worten: „Die verschwundene Zeit fehlt mir jetzt im Rennen um die letzte Nadel aus Italien.“

# Es schwärmten aus dem Vespenhäus...

## Die Mannheimer



„Tag der Vespa“ .... Dem ollen, oft zitierten Ben Akiba zum Trotz: So etwas war noch nie da!

Das hättest du dir nicht träumen lassen, du von vielen Neunmalklugen mitleidig belächeltes, kleinberädetes Achttellner-Fahrzeug, daß man dir einst in Deutschland einen Ehrentag weihen würd! Freilich, deine jüngsten Schwestern sind größer und stärker als du; aber so sprichwörtlich treu und zuverlässig wie du sind sie auch. Und ihre Fahrer haben Takt genug, es die Veteranen nicht spüren zu lassen, daß sie etwas mehr „Wuptizität“ unter der Haube haben, also eigentlich schneller fahren könnten. In einer guten Familie — und das möchte doch jeder Vespa-Club sein — nimmt man eben Rücksicht auf die „älteren Semester“.

Bisweilen aber — das erlebten wir wieder einmal am „Tag der Vespa“ — verschaffen sich diese Senioren Respekt. Wir hatten bewußt eine Fahrtroute gewählt, die über wenig belebte Straßen mit vielen Kurven, Steigungen und Abfahrten führte. Wie die Lerchen jubelten unsere Vespen die Steigungen hinauf, als hätten sie sich schon wochenlang darauf gefreut. Vor dem Ziel, der hoch über dem Neckar thronenden Festung Dilsburg, kam die saftigste. Wer gesehen hat, wie unsere „Älteste“, ein 52er Modell, mit Sozia dort hinaufschurrte, der kann nur sagen: „Allen Respekt vor meiner Hochachtung!“

Nach einem guten Mittagessen wurden das Städtchen und die Burgruine besichtigt. Tiefst- und Höhepunkt zugleich war der in den Berg gehauene, kaum mannshohe, enge, feuchte und finstere Stollen zum Schacht des Burgbrunnens. Wahrhaftig eine gruselige Angelegenheit! Und anschließend als Gegenstück ein Blick vom Burgturm, eine herrlich schöne Aussicht über die Berge des Odenwaldes und die große, den Dilsberg umschlingende Neckarschleife.

Die zweite Etappe unserer Fahrt führte nach Waldwimmersbach, um unserem dortigen Zeltplatz einen kurzen Besuch abzustatten, und dann nach Wiesenbach zu einem gemütlichen Kaffeeklatsch, der uns manchen nette Pointe bescherte. Die dazu nötige Stimmung lieferte uns die Sonne, die uns den ganzen Tag nicht verließ, nicht zuletzt aber auch das Malheur eines Clubkameraden, von einer Wespe gestochen zu werden. Sicherlich wollte das Tierchen dem „Tag der Vespa“ das noch fehlende i-Tüpfelchen aufsetzen. Ihr Opfer aber hatte nichts zu lachen, denn „wer den Schaden hat, spottet jeder Beschreibung“.

Vespa-Club Mannheim

## Die Bayreuther

Unter einem guten Stern, so darf man es wohl nennen, wenn jetzt die Sonne scheint, stand unser „Tag der Vespa“. Um 10.00 Uhr trafen wir uns am Fuße des Festspielhauses. Nachdem wir von den in- und ausländischen Touristen genügend bewundert und gefilmt worden waren, setzte sich unsere Kolonne in Richtung Autobahn in Bewegung. An der

Autobahn-Ausfahrt Pognitz trafen wir uns verabredungsgemäß mit den Kulmbacher und Nürnberger Vespa-Freunden. Mit großem „Hallo“ wurden wir empfangen und weiter ging's unserem Ziel entgegen, der herrlichen „Fränkischen Schweiz“. In Pottenstein machten wir Station, wo wir es uns bei Kalbshaxen, Schweinebraten und Steaks gut sein ließen. Nach dem Essen soll man rauchen ... selbstverständlich kam für uns nur die „Vespa“ in Frage, die unser Finanzminister von seinem Holland-Trip noch übrig hatte. Als wir genügend gefachsimpelt und geplaudert hatten, ging es weiter. Bei der Abfahrt passierte uns noch ein Malheur, das aber Dank der tatkräftigen Hilfe des Nürnberger Vespa-Händlers, Herrn Bleisteiner, bald wieder behoben war. Wohlbehalten kamen wir alle in unserem Zielort, in Streitberg, an. Eine Diskussion entbrannte, ob die Burg errollert oder erstiegen werden sollte. Es fiel der weise Ausspruch: „Laufen ist für die Hunde, die haben vier Beine“. Was aber ein richtiger Vespist ist, der darf auch einen Zwei-Kilometer-Fußmarsch nicht scheuen. Von dort oben bewundern wir per Fernglas die Gegend und sonstige „Naturschönheiten“. Dann kam der schwierige Abstieg, den wir aber auf Grund unserer guten Konstitution (Kalbshaxen usw.) gut hinter uns brachten. Anschließend besichtigten wir die sehr interessante „Binghöhle“ (leider nur von außen, da verschlossen). Daraufhin suchten wir uns ein schattiges Plätzchen, um uns von den Strapazen zu erholen. Ein Vespa-Fahrer hatte einen Anhänger, der sich bald als zu klein erwies, voll alkoholarmen Getränke dabei. Bald herrschte eine Stimmung, die schlechthin als pfundig zu bezeichnen war. Der aufmerksame Beobachter konnte feststellen, daß die Fraternisierungsversuche der Vespisten untereinander erfolgreich waren. Gar zu schnell brach der Abend herein und damit der Aufbruch der einzelnen Clubs in die heimlichen Gefilde, nicht aber, bevor alles für das nächste Treffen geklärt war. Wir traten unsere Heimfahrt mit dem Vespa-Club Kulmbach an. Unterwegs machten wir noch einmal Rast bei einer idyllischen Kapelle, um den restlichen Proviant zu vertilgen. Diese Gelegenheit benutzte unser Don Juan Pit, um mit der einheimischen Damenwelt seine neckischen Scherze zu machen. Geschlossen kamen wir in Bayreuth an, wo wir uns von den Kulmbacher Vespa-Freunden verabschiedeten. Lange standen wir noch beisammen, ehe wir uns trennen konnten.

Summa summarum: Ein gelungener Tag.

Bayreuth, den 28. August 1956.



## Die Ludwigsburger



Die VESPA-Familie des Ludwigsburger VESPA-CLUB, unternahm vom 30. 7. bis 11. 8. 1956 einen von langer Hand vorbereiteten gemeinsamen Urlaub, in das herrliche bayerische Allgäu.

Bei der Hinfahrt über Ulm — Augsburg — Landsberg — Trauchgau, wurde vor allem die Geburtsstätte unserer lieb-gewonnenen VESPA, bei der VESPA-Messerschmitt GmbH in Augsburg eingehend besichtigt.

Gegen 17 Uhr kam der CLUB wohlbehalten in seinem Zielort in Trauchgau an. Die Privat-Quartiere waren bereits bestellt und schnellstens heimisch eingerichtet. Der Wettergott meinte es gut mit uns und so wurde von der Badegelegenheit im nahen Schwimmbad, sowie hauptsächlich am landschaftlich herrlich gelegenen Forggensee reger Gebrauch gemacht. Dann folgten Tagesfahrten nach Garmisch — Schloß Lindenhof — Oberammergau — Wieskirche, an einem anderen Urlaubstag führen wir hinein nach Tirol; Reutte — Weißenbach — Haldensee — Tannheim — Vilsalpe. Von hier Aufstieg zur Landsberger Hütte.

Am folgenden Tag wurde eine kurze Fahrt nach Füssen — Königsschlösser — Pfrenten — Steinach unternommen, dort wurden die VESPAs eingestellt, und nun folgte ein wunderschöner Aufstieg zur Pfrentner Hütte, nach kurzer



Der VC Ludwigsburg läßt sich sogar einen richtigen Schuhplattler beibringen und jetzt geht's schon.

Rast weiter zur Gipfel des Aggenstein. Diese herrlichen Berg-touren werden für alle Beteiligten unvergeßlich bleiben. Die lang ersehnten Urlaubstage vergingen nur allzu schnell, nachdem von dem sehr guten und reichlichen Essen bei allen die Gesichter sich gerundet hatten und auch die Bergsonne die nötige Bräune dazu gab, kam der Tag des Abschiednehmens von den vielen lieb-gewonnenen Trauchgauer Bekannten. Am Vorabend der Abfahrt lud uns der Trauchgauer Trachtenverein zu einem zünftigen Älpler-Abend ein, die Trachtengruppen zeigten einmalig schöne Tänze. Bei gehobener Stimmung wurden die Ludwigsburger-VESPIANER, von den Trachten-Medeln zu einem Gäst-Plattler aufgefordert. Was nun kam, kann man in Worte wirklich nicht mehr ausdrücken. Der Saal war, durch die urkomische Plattlerei der unkundigen Ludwigsburger VESPIANER, ein wahrer Hexenkessel. Manche fielen vor Lachen von ihren Stühlen und wälzten sich im

Lachkrampf auf dem Boden! Es wurde sehr früh am andern Morgen. Das Fensterlein überließen wir lieber, aus bestimmten Gründen, den Trauchgauer Buam —! So kam die Stunde des Abschiednehmens, bei vielen etwas traurig, denn es war doch so schön!

Über Füssen — Kempten — Memmingen — Ulm — Göppingen zogen wir wieder in unserem schwäbischen Sanssouci ein. Die Fotos von diesem Urlaub 1956 werden in unserem CLUB-Buch einen Ehrenplatz einnehmen!

## Die aus Unna

Der 12. August war von der Stadt Unna bereits als Festtag proklamiert, da die Dortmunder Straßenbahn auf der Strecke Dortmund — Unna ihr 50jähriges Jubiläum feierte. Es wurde ein Festzug veranstaltet, der von der ältesten Straßenbahn, besetzt mit alten Veteranen, angeführt wurde.

Der VC Unna nutzte die Kulisse der zahlreich erschienenen Zuschauer und veranstaltete eine Stunde vor dem eigentlichen Festzug eine Korsofahrt durch die Stadt. Dann nahmen die gesamten Maschinen auf dem Markt Aufstellung und verteilten Fähnchen des VC Europa und VC Deutsch-



land. Der Jubel der Kinder und auch der Erwachsenen kannte keine Grenzen, denn jeder wollte ein Fähnchen erhaschen. Von den Maschinen und den fähnchenverteilenden Clubmitgliedern war zeitweilig nichts mehr zu sehen, denn alles ging in den Massen unter.

Dann fuhr der VC Unna dem von Dortmund kommenden Festzug entgegen und empfing ihn an der Stadtgrenze. Von den Insassen des Veteranenstraßenbahnzuges herzlich begrüßt, fuhr der VC Unna im Korso mit dem Festzug bis zum Rathaus. Die an den Straßen stehenden Zuschauer wimmelten von Vespa-Fähnchen.

Nachdem der Empfang im Rathaus beendet war, fuhr der Vespa-Club geschlossen zur Möhnetalsperre. Für diese Fahrt waren einige neckische Spiele ausgedacht. Leider ging diese Fahrt in dem später einsetzenden Regen unter. Dieses konnte aber die Stimmung nicht mehr trüben, denn der Erfolg in unserer Heimatstadt war großartig.

## Die aus Salzuflen





**Bergischer Vespa-Club  
und sein Schlagwort:**

**Gib dem Nachbarn  
einen Schub,  
schick ihn in den  
Vespa-Club**



**Bei den Münchnern ist immer was los!**

**Der eine blitzt ...**



Pressmann Peschko  
von den Münchner  
Vespa-Freunden.

**... der andere zaubert**



Zauberer Ertl vom  
magischen Zirkel zeigt  
dem Schatzmeister des  
VCVD, wie man aus  
einer Kugel zwei macht.  
Der probiert das nun  
mit Geld.

# Was Ihre Vespa im Winter freit!

Viele Vespa-Fahrer werden ihre Vespa in den kommenden Wintermonaten stilllegen, um sie erst im nächsten Frühjahr zu neuen Fahrten hervorzuholen. Sie für diesen Winterschlaf etwas zu präparieren, schadet ihr gar nichts, im Gegenteil. Schließlich ist es doch ein erhebendes Gefühl, wenn sie bei der Wiederinbetriebnahme schon auf den ersten Tritt mit ihrem altgewohnten Brummen antwortet und obendrein so schön wie einst in ihrem Lack- und Chromglanz erstrahlt.

Um die Vespa pflegen zu können, muß sie erst einmal sauber sein, denn sonst kommen alle gutgemeinten Pflegearbeiten höchstens dem Schmutz zugute. Es hilft also alles nichts, man muß mit Schwamm und Wasser — dessen Wirksamkeit ruhig durch eine Prise „Rei“ erhöht werden darf — dem Äußeren der Vespa zu Leibe gehen. Die Inneren, vor allem die Kanten und versteckten Ecken bekommt man mit einem Pinsel, Waschbenzin und etwas Geduld ebenso sauber. Wenn der Roller soweit gereinigt ist, lohnt es sich, eine Zigarettenpause einzulegen, um vor jeder Weiterarbeit etwas nachzudenken. Und zwar darüber, in welchem Zustand sich die Vespa eigentlich befindet. Vielleicht ist eine gründliche Entkohlung des Motors längst fällig? Oder haben die Bremsen in der letzten Zeit nicht schon schlecht gezogen? Möglicherweise steht der Tacho gar schon auf 50 000 km oder mehr und eine Generalüberholung der Vespa steht schon längst auf dem Ausgabebetat. In all diesen Fällen sollte man nicht zögern, die Vespa sofort zu einem Vespa-Kundendienst zu bringen. Denn jetzt ist die günstigste Zeit dazu. Im Herbst nämlich haben die Werkstätten etwas Luft und können sich mit aller Liebe Ihrer Vespa widmen, während sie im Frühjahr und im Sommer wegen der vielen Neuzulassungen und Kundendienstarbeiten ständig in Zeitdruck sind.

Gehen wir von der Annahme aus, Ihre Maschine sei tipp-topp in Ordnung, so können wir uns wieder der Winterpflege zuwenden. Der Motor macht keinerlei Schwierigkeiten. Die Kerze wird herausgeschraubt und in das Kerzenloch etwas Korrosions-Schutzöl eingefüllt. Nach anschließendem mehrmaligen Durchtreten des Kickstarters bei herausgeschraubter Kerze sind wir mit ihm schon fertig. Anders steht es um die Batterie. (Ältere Vespa-Modelle besitzen gar keine.) Wer den Akku über die Dauer des Winterschlafes in der Vespa eingebaut läßt, kann sicher sein, daß sie im Frühjahr das Zeitliche gesegnet hat. Die Batterie wird also ausgebaut und kommt sofort zum frischen Aufladen zu einem Elektrodienst. Die so aufgeladene Batterie kann ungefähr einen Monat gelagert werden, dann muß sie durch Vorschalten einer Birne wieder langsam entladen werden. Anschließend kommt sie erneut zum Aufladen und ist dann wieder für etwa einen Monat lagerungsfähig.

Der Lack Ihrer Vespa stellt ebenfalls keine besonderen Ansprüche. Da er schon sauber ist, braucht er nur noch mit einem konservierenden Lackpflegemittel — wie sie ja in ausreichender Menge im Zubehörhandel erhältlich sind — behandelt werden. Der Chrom ist ebenfalls für eine Pflege sehr dankbar, eine hauchdünne Schicht von Vaseline wäre da sehr zu empfehlen. Als Letztes bleibt nur mehr Unter- und Fahrgeßtel der Vespa. Hier empfiehlt sich gründliches Einnebeln mit einem Sprühmittel, wie z.B. Caramba, das es übrigens in gebrauchsfertigen Sprühdosen zu kaufen gibt. Als Aufbewahrungsort für die so zurecht gemachte Vespa eignet sich jeder Platz, soferne er nur einigermaßen trocken ist. Die Vespa wird dort den Reifen zuliebe aufgebockt und der Luftdruck um etwa die Hälfte reduziert. Wer noch ein Übriges dazu tun will, bedeckt das eben vollbrachte Werk liebevoll mit einer Plane. Im Frühjahr macht die Wiederinbetriebnahme einer so gepflegten Vespa keine Schwierigkeiten. Der Luftdruck der Reifen wird wieder auf den vorgeschriebenen Druck nachgepumpt, frisches Gemisch in den Benzintank gefüllt, evtl. noch die Batterie angeschlossen, und schon kann es losgehen. Zum Frühjahrsstart könnte man sich vielleicht noch des Getriebeöls erinnern, das alle 5000 km gewechselt werden sollte und wahrscheinlich sowieso längst fällig war.

Viele werden nun gezwungen sein, anderen macht es sogar Spaß, mit ihrer Vespa in die winterliche Rollerei zu starten. Auch dies ist halb so schwer, wenn nur ein paar Spielregeln beachtet werden; einmal für den Fahrer und zum anderen für die Vespa, die durch den Winterbetrieb möglichst wenig in Mitleidenschaft gezogen werden soll. Bleiben wir zunächst einmal beim Fahrer! Schneeglätte, Eis und Matsch verlangen ein erhöhtes Balancegefühl und feinfühliges Finger für Kupplung und Bremse. Beides kann der Fahrer aber unmöglich besitzen, wenn die Finger klamm sind und der Körper steif gefroren ist. Wir brauchen also eine zweckmäßige warme Kleidung, die auch die unbedingt notwendige Bewegungsfreiheit gewährt. Die Zusammenstellung einer solchen Kleidung könnte etwa so aussehen: wollene Unterwäsche und Flanellhemd, darüber einen Woll-Pullover und vielleicht eine Lumberjack. Über das ganze wird dann ein Mantel gezogen, dessen Haupteigenschaft in seiner Winddichte liegen muß. Pelz-Handschuhe, Pelz-Stiefel und eine Pelzkappe vervollständigen die Ausrüstung. Für die Augen ist die kalte Winterluft besonders gefährlich, und wer eine Bindehautentzündung vermeiden möchte, tut gut daran, stets eine Brille zu tragen. Windschutzscheiben leisten praktisch dieselben Dienste und haben obendrein den Vorzug, daß der ganze Oberkörper vom Windzug geschützt ist.

Damit kämen wir zum Roller. Bei großer Kälte treten hin und wieder Schwierigkeiten beim Starten auf. Diese lassen sich vermeiden, wenn erstens für eine richtige Vergasereinstellung gesorgt wird und zweitens die Lichtanlage einen einwandfreien Zündfunken garantiert. Die Vergasereinstellung sollte für Winterfahrten gerade im Leerlaufbereich etwas fetter sein, die Luftschaube wird also um eine halbe bis ganze Umdrehung hineingedreht. Dem Zündfunken können wir seinen Weg etwas erleichtern, indem wir die Zündkerzenelektroden um ein bis zwei Zehntel Millimeter zusammenbiegen. Selbstverständlich ist wohl ein einwandfreier Zustand des Unterbrechers. Sollte der Zündfunken von Haus aus etwas schwach sein, empfiehlt es sich, den Schwungradmagneten neu aufmagnetisieren zu lassen. Unsere zweite große Sorge muß dahin zielen, alle Übertragungsorgane einwandfrei gängig zu erhalten. Sämtliche Bowdenzüge müssen also stets gut geölt sein. An den Stellen, wo das blanke Seil aus der Bowdenzughülle austritt, setzen sich besonders gern Schnee und Eis fest, was natürlich ein Klemmen des Zuges zur Folge hat. Dies läßt sich verhindern, wenn man die gefährdeten Stellen dick mit Stauferfett einschmiert. Wer an der Schaltung eine Gestängeübertragung hat, muß besonders auf die Gelenke achten. Auch sie gehören dick mit Fett eingehüllt.

Im Frühjahr soll das Lack- und Chromkleid der Vespa natürlich wie eh und je glänzen. Schneewasser ist aber der ärgste Feind von Lack und Chrom. Hier hilft nur ständige Pflege. Neben der Behandlung mit möglichst silikonhaltigen Lack und Chrompflegemitteln darf auch die altbewährte Flitspritze, gefüllt mit einem Sprühmittel, in Aktion treten, und dies so oft wie möglich. Da Fahrgeßtel und Unterseite der Vespa besonders stark den Angriffen von Schnee und Eiswasser ausgesetzt sind, sollten sie keineswegs stiefmütterlich behandelt werden. Auch hier ist das geeignete Pflegemittel ein Sprühöl, wie zum Beispiel Caramba.

Am Schluß noch ein paar Worte zum Fahrstil im Winter. Reifen mit gutem Profil dürfen wohl als selbstverständlich vorausgesetzt werden. Bei Schnee und Eisglätte muß oberster Grundsatz sein, den Roller stets in gleichmäßiger Bewegung zu halten und möglichst jede Schräglage zu vermeiden. Dies bedingt, daß nur ganz weich gebremst und beschleunigt werden darf. Soweit wie möglich sollte das Bremsen durch Herunterschalten auf einen kleineren Gang geschehen. Selbstverständlich ist wohl, daß alle ruckartigen Bewegungen mit dem Lenker vermieden werden müssen. Mit der Zeit bekommt man einen Blick dafür, auf welchen Wegstrecken noch ein Greifen des Reifens möglich ist. So wird der Streusand sehr schnell zum Straßenrand hingedrückt und bietet uns dort noch eine leidlich brauchbare Fahrspur. Aber all diese Dinge lernen sich doch am besten aus der Praxis, und so bleibt als Letztes nur noch, allen Winterfahrern ein Vespa-Roll zuzurufen.

## Rund um die Akkupflege



Auch das Nachladen des Akkus erfordert neben dem Ladegerät gewisse Erfahrung, so daß man diese Arbeit ebenfalls am besten dem Vespa-Kundendienst überläßt.

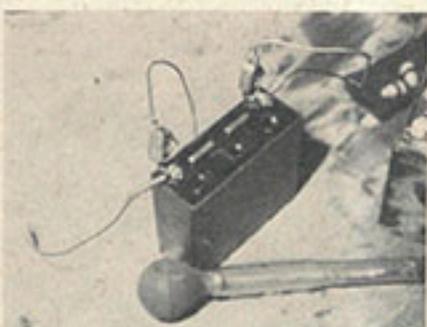
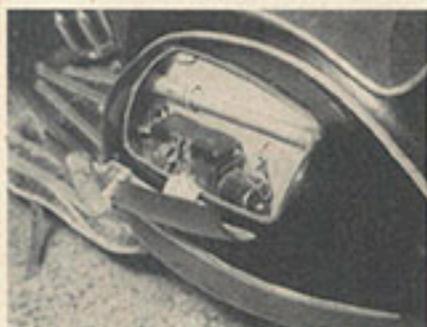


Abb. links: In allen Messerschmitt-Vespa ist eine Batterie eingebaut. Gleichgültig, um welche Ausführung oder Form des Akkus es sich dabei handelt, die Spannung beträgt immer 6 Volt. — Abb. mitte: Bei der Vespa hat der Akku nur die Aufgabe, den Strom für das Standlicht, Bremsstopplicht und die Hupe zu liefern. Der Zündstrom für die Kerze, das Fern- und Rücklicht werden dagegen unabhängig vom Akku von der Lichtmaschine geliefert, die auch die Aufgabe des Wiederaufladens übernimmt. Es kann also die Vespa zur Not auch ohne Akku gefahren werden. — Abb. rechts: Der Säurestand muß von Zeit zu Zeit kontrolliert werden. Ist zuviel Wasser verdunstet, muß destilliertes Wasser nachgefüllt werden. Die Säure selbst verdunstet im allgemeinen nicht, nur wenn die Flüssigkeit aus dem Akku verschüttet wurde, muß die Dichte der Säure mit einem Stechheber, in dem sich ein Säureheber befindet, nachkontrolliert werden.

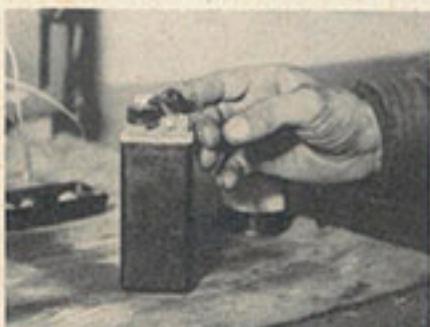


Abb. links: Eine genaue Prüfung des Akkus ist nur mit Spezialmeßgeräten möglich, man sollte die Prüfung also immer einem Elektrokundendienst überlassen. — Abb. mitte: Da die Pole eines Akkus die Neigung zeigen zu oxydieren, sollte durch Einfeilen der Pole mit einem säurefesten Fett ständig vorgebeugt werden. Selbstverständlich müssen die Pole vor dem Einfeilen mit einer Drahtbürste gesäubert werden. — Abb. rechts: Bei guter Pflege beträgt die Lebensdauer eines Akkus etwa 2 Jahre. Unsachgemäße oder mangelnde Pflege verkürzt diese Lebenszeit wesentlich. Besonders gefährlich sind Kurzschlüsse. Durch sie können die Platten im Inneren des Akkus binnen kürzester Zeit so zerfressen werden, wie es im Bild zu sehen ist.



Abb. links: Wieder das richtige säuredestillierte Wasser Verhältnis herzustellen, sollte dem Elektrofachmann vorbehalten bleiben. — Abb. mitte: Wird diese Pflege vernachlässigt, ist der Erfolg ein total zerfressener Pol. Die Leitfähigkeit wird durch die Oxydation stark vermindert. — Abb. rechts: Das Bild eines gut gepflegten Akkus. Auch Ihr Akku kann so aussehen, wenn er ständig im Kundendienst gepflegt wird.

## MÜNCHNER VESPA-FREUNDE

geschlossen im DTC

Ein wirklich einmaliges Angebot veranlaßte die Münchner Vespa-Freunde, geschlossen dem Deutschen Touring-Club (DTC) beizutreten.

Dieser älteste deutsche Motortouristik-Club nahm alle Vespa-Fahrer der Münchner Vespa-Freunde zu einem Jahresbeitrag von nur DM 7.— in seine Reihen auf. Vorweg muß noch bemerkt werden, daß der DTC während des Dritten Reiches verboten war, und vor zwei Jahren erfolgreich mit dem Wiederaufbau seiner Organisation begonnen hat. Außerdem ist der DTC mit den Touring-Clubs in allen Ländern auf das engste befreundet. Der DTC hat im Ausland einen Ruf und Namen, der von keinem anderen Motor-Club erreicht werden kann.

Für die DM 7.— Jahresbeitrag bietet der DTC uns Vespa-Fahrern in Kürze folgendes:

1. Kostenlose Rechtsberatung.
2. Atag-Rechtsschutz unter Vergünstigungen.
3. Kostenlose Beratung in Versicherungsangelegenheiten durch Fachleute.
4. Kostenlose technische Beratung.
5. Kostenloser Abtransport bei Unfällen durch das Rote Kreuz.
6. Verbilligter Bezug von Triptyques und Carnets für alle Länder.
7. Tourenberatung bei In- und Auslandsreisen.
8. Bezug von erstklassigem Kartenmaterial und Reiseführern.
9. Ausstellung von Camping-Pässen.
10. Auslandshilfe durch kostenlosen Abschleppdienst bis zur deutschen Grenze bei Unfällen oder Pannen im Ausland.
11. Kreditbrief von DM 500.— bei Auslandsreisen.
12. Kostenlose Unfallhilfe bis zur Höhe von DM 2500.— bei Tod und DM 2500.— bei Invalidität.



Boron von Kutscherer steckt dem Vorsitzenden der Münchner Vespa-Freunde, Herrn Schramm, die DTC-Nadel an.

13. Der Touring-Club unterstützt unseren Club bei allen Sportveranstaltungen, Vespa-Treffen und sonstigen Clubveranstaltungen durch die Stellung von Funkhörnern, Punktrichtern, Ausrüstungsgegenständen, Lautsprecheranlagen usw., und durch die Gewährung von Zuschüssen.
14. Im Ausland genießt das DTC-Mitglied den Schutz der mit dem DTC befreundeten Motorsport-Clubs.
15. Der DTC stellt unserem Club eine Triptyques-Ausgabestelle zur Verfügung. Clubmitglieder können also bei uns in Zukunft ihre Triptyques und Carnets gleich bei der Clubgeschäftsstelle holen und brauchen nicht zu warten.
16. Die Zeitschrift des DTC beziehen wir nicht.

Wir können also nur sagen, besser geht es nicht mehr. Wir haben mit dem DTC vereinbart, daß wir die Mitgliedsbeiträge unserer Vespa-Fahrer monatlich um DM —,50 erhöhen, und diese fünfzig Pfennige monatlich an den DTC abführen. Das macht im Jahr DM 6.—. Eine Mark schließt unser Club pro Kopf zu, die aber durch die Zuschüsse des DTC an die Clubkasse bei weitem wieder wettgemacht wird. Für 50 Pfennige monatlich genießen unsere Mitglieder obengenannte Vorteile.

Wir haben den VCVD angeregt, allen Clubs den Beitritt zum DTC zu empfehlen. Erstens haben die Mitglieder der Vespa-Clubs große Vorteile und andererseits sind diese Vorteile bei der Mitgliederwerbung für noch außenstehende Vespa-Fahrer sehr anziehend. Der DTC ist wirklich die Organisation, die unseren Geldbeuteln angemessen ist.

## Rotes Kreuz und Vespa-Club

### Ein weiterer Weg zu vespistischen Aufgaben

Seit 1955 haben Clubs des VLC Nord — bis jetzt sind es die von Kiel und Neumünster — eine Ausweitung ihrer Clubarbeit in der Verbindung zum Deutschen Roten Kreuz gefunden.

Das DRK, einer der Träger des von den Landesregierungen aufgestellten Katastrophenschutzes, war erfreut über die Bereitwilligkeit der Clubs, im Rahmen ihrer Möglichkeiten in dieser Katastrophenschutzarbeit mitzuwirken.

Nach einleitenden Vorträgen in den Clubabenden durch Beauftragte des DRK wurden den DRK-Kreisverbänden feste Meldestaffeln zur Verfügung gestellt, die das Meldewesen bei Alarmierungen und Schutzeinsätzen am Katastrophenort zu übernehmen, bei Anmärschen motorisierter DRK-Hilfskolonnen die Begleitsicherung, die Straßenabspernung und die Verbindung der einzelnen Kolonnengruppen durchzu-

führen haben. In mehreren Einsatzübungen konnten die Mitglieder beider Clubs ihre Vollwertigkeit unter guten Beweis stellen.

Den schönsten Lohn für diesen Einsatz im Dienst der Menschlichkeit erfuhren die beteiligten Vespa-Kameraden bei einer großen, im Frühjahr 1956 von der Landesregierung Schleswig-Holstein durchgeführten Katastrophenschutzübung im Raum der Wilstermarsch (Gegend um Brunsbüttelkoog am Westausgang des Nord-Ostsee-Kanals). In dieser großangelegten Übung, die durch einen Deichbruch infolge einer Springflut das Obdachloswerden von etwa 30 000 Menschen zur Grundlage hatte, waren sieben DRK-Kreisverbände mit den entsprechenden Polizei- und Feuerwehrkräften eingesetzt. Sie wurde in realistischer Weise mit allen Mitteln, sogar unter Einsatz von Hubschraubern, bis zur letzten Konsequenz durchgeführt. Hier mußten die Meldestaffeln unserer Clubs ihr Können unter Beweis stel-



len. Auf ihren flinken kleinen Maschinen lösten sie ihre vielseitigen Aufgaben im Meldeeinsatz, im Krankenwagenbegleitsdienst, bei der Durchschleusung der Flüchtlinge, im Einsatz bei den Lazarettstaffeln und als persönliche Melder der leitenden Ärzte so schnell und zufriedenstellend, daß

bei der der Übung folgenden „Manöverkritik“ durch die höchsten Stellen der Landesregierung und des DRK besonders anerkennende Worte für sie gefunden wurden. Einer von ihnen durfte dann — symbolisch für alle — einen Hubschrauberrundflug erleben. Das Umsteigen auf die „Luftvespa“ war natürlich ein besonderer Spaß.

Daß dieser freiwillige Einsatz unserer Kameraden für ein echtes soziales Ziel ein förderndes Element für unsere Vespa-Idee war, steht außer Frage. Die Clubs, die bisher diese Arbeit durchführen, sind sich klar darüber, daß sie damit den Rahmen unserer sportlichen, touristischen und sonstigen Vespa-Arbeit wesentlich ausgeweitet und der Öffentlichkeit bewiesen haben, daß Vespa-Clubs im Dienst an der Allgemeinheit, im freiwilligen Helfen für Gut und Leben des Nächsten nicht abseits stehen.

Die Zusammenarbeit mit dem DRK trug bereits ihre Früchte. Eine Anzahl von Clubkameraden besuchten Erste-Hilfe-Lehrgänge, andere absolvierten sogar Sanitätslehrgänge. Das dort Erlernete kommt nun unmittelbar den Clubs bei ihren Ausfahrten, bei Sportveranstaltungen und bei Fahrten ins Ausland zugute. Erste Hilfe bei etwa eintretenden Unfällen ist immer zur Stelle.

Die Neumünsteraner Kameraden sind noch einen Schritt weitergegangen. Einige von ihnen stellten einen motorisierten Funkmeldetrupp mit dem DRK auf, frischen ihre Funkkenntnisse in einem besonderen Lehrgang auf und bilden nun im Rahmen der Vespa-Meldestaffel des DRK den mot-Funktrupp.

Diese Vespa-Club-DRK-Zusammenarbeit hat bereits weitere Kreise angeregt, an die Vespa-Clubs heranzutreten. So wird aller Voraussicht nach das Oberhaupt einer Stadt sich an den betreffenden Club wenden, ebenfalls für den städtischen Katastrophenschutzdienst Vespa-Kameraden für den Meldedienst zur Verfügung zu stellen.

Wir hoffen, daß diese Arbeit, die von Kiel und Neumünster begonnen wurde, auch von weiteren Clubs aufgegriffen werden möge. Einmal, um zu zeigen, daß wir Vespa-Leute im freiwilligen Dienst an unserem Volke nicht zurückstehen wollen. Zum anderen, weil wir hoffen, damit viele weitere Freunde unserer Vespa in unseren Kreis aufnehmen zu können.

G. R., VLC Nord

## Für schnelle IFMA-Besucher die technischen Daten der ausgestellten Vespen:

### Vespa Touren 150

**Motor:** Liegender gebläsegekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor.  
**Daten des Motors:** Hubvolumen 145,6 ccm, Verdichtung 1:6,3, Leistung 5,5 PS bei 5000 U/min.  
**Vergaser:** Original Dell'Orto.  
**Getriebe und Schaltung:** Dreigang-Getriebe, Drehgriffschaltung, Abstufung: 1:14,72; 1:8,8; 1:5,48.  
**Kraftübertragung:** Vom Motor über Kupplung direkt auf das Hinterrad wirkend.  
**Elektrische Anlage:** Sechspoliger Schwungrad-Lichtmagnetzündler und Batterie.  
**Rahmen:** Selbsttragend, aus kaltgezogenem und punktgeschweißtem Spezial-Stahlblech.  
**Federung:** Vorderrad: Schwinghebelfederung und doppelt wirkender hydraulischer Stoßdämpfer. — Hinterrad: Triebsatzschwinge, Doppelkegelschraubenfeder und doppelt wirkender hydraulischer Stoßdämpfer.  
**Räder:** Einseitig aufgehängt, untereinander austauschbar.  
**Bereifung:** 3,5 x 10.  
**Bremsen:** Innenbackenbremsen.  
**Tankinhalt:** 9,5 Ltr., davon Reserve 1,4 Ltr.  
**Normverbrauch:** ca. 2,2 Ltr.  
**Höchstgeschwindigkeit:** ca. 80 km/h.  
**Abmessungen:** Radstand 1180 mm, Länge 1700 mm, Breite 700 mm, Höhe 1050 mm, Bodenfreiheit 160 mm.  
**Steigfähigkeit:** 28%.

### Vespa Grand Sport

**Motor:** Liegender gebläsegekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor.  
**Daten des Motors:** Hubvolumen 145,6 ccm, Verdichtung 1:7, Leistung 8 PS bei 7500 U/min.  
**Vergaser:** Fallstromvergaser Original Dell'Orto.  
**Getriebe und Schaltung:** Viergang-Getriebe, Drehgriffschaltung, Abstufung: 1:14,72; 1:10,28; 1:7,61; 1:5,84.  
**Kraftübertragung:** Vom Motor über Kupplung direkt auf das Hinterrad wirkend.  
**Elektrische Anlage:** Sechspoliger Schwungrad-Lichtmagnetzündler, Batterie.  
**Rahmen:** Selbsttragend, aus kaltgezogenem und punktgeschweißtem Spezial-Stahlblech.  
**Federung:** Vorderrad: Schwinghebelfederung und doppelt wirkender hydraulischer Stoßdämpfer. — Hinterrad: Triebsatzschwinge, Doppelkegelschraubenfeder und doppelt wirkender hydraulischer Stoßdämpfer.  
**Räder:** Einseitig aufgehängt und untereinander austauschbar.  
**Bereifung:** 3,5 x 10.  
**Bremsen:** Innenbackenbremsen.  
**Tankinhalt:** 9,5 Ltr., davon Reserve 1,4 Ltr.  
**Normverbrauch:** ca. 2,9 Ltr.  
**Höchstgeschwindigkeit:** bis 100 km/h.  
**Abmessungen:** Radstand 1180 mm, Länge 1700 mm, Breite 700 mm, Höhe 1050 mm, Bodenfreiheit 160 mm.  
**Steigfähigkeit:** 32%.

# Vespa-Clubs, die dem VCVD angeschlossen sind

Club:	Vorsitzender:	Straße u. Hausnummer:
Vespa-Club von Deutschland	Präsident Erich Binder	Gladbeck i. W., Hochstraße 16
Vespa-Club von Deutschland	Sekretariat	München 19, Frickstraße 35
Vespa-Landesclub Nord	Gerhard Rahn,	Neumünster, Oberjörn 65
Vespa-Landesclub West	Erich Binder	Gladbeck i. W., Hochstraße 16
Vespa-Landesclub Südwest	Bernhard Wesche,	Gießen, Ludwigsplatz 5
Vespa-Landesclub Schwarzwald	Hajo Koslowski	Freiburg i. Breisgau, Fichtestraße 49
Schwäbischer Vespa-Ring	Helmut Reiter	Schwäbisch-Gmünd, Freudental 10
Vespa-Landesclub Bayern	Wolfgang Schramm,	München, Landwehrstraße 49
Vespa-Landesclub Berlin	Dr. Werner Rottenberg	Berlin-Schöneberg, Neumannstraße 66

## VESPA-LANDESClub WEST

Club:	Vorsitzender:	Straße u. Hausnummer:
VC. Aachen	Helmut Hildebrandt	Friedr.-Ebert-Allee 40
Bergischer VC.	K. H. Schwark	Speichweg 11
Bergisch-Märkischer VC.	Klement	Mekelstraße 67
VC. Bochum	Gerd Felske	Wittener Straße 224
VC. Bork-Selm	Schlierkamp	Dorfstraße 62
VC. Dortmund	Helmut Albrecht	Gleinwitzstraße 290
VC. Duisburg-Hamborn	Kurt Wolff	Gastrückerstraße 95
VC. Dülken	Hans Geßmann	Waldstraße 1
VC. Düsseldorf	Hans Josef Kalwa	Heideweg 79
Düsseldorfer VC. 52	Werner Kellerwessel	Sorsigstraße 13
vorn. Benrath		
VC. Emmer- lippe	Anton Mocal	Otto-Krawehl-Straße 5
VC. Essen	Walter Zellmann	Richard-Wagner-Str. 51
VC. Gelsenkirchen	Siegfried Dangwiller	Auf Böhlingshof 35
VC. Gerresheim	Heinz Bonhoff	D'orf-Gerresheim, Märkischstraße 29
VC. Gladbeck	Erich Binder	Hochstraße 16
VC. Hagen	Hermann Wittelind	Fahrenstraße 26
VC. Haltern	Fritz Vorholt	Haltern a/See
VC. Hamm	Wesselt	Germanikusstraße 22
VC. Hilden	Gosstäte Kierdorf	Langewongeweg 32
VC. Hülts	Jakob Hürkes	Hochdehlerstraße 178
VC. Kassel	Hanna Scheidler	Hüls b. Krefeld
VC. Köln	Iodomez	Albrecht-Dürer-Str. 29
VC. Krefeld	Karl Weirhold	Königstr. 54
VC. Meiterns	Hans Peter Gelhard	Köln Ehrenfeld, Pettenkoferstraße 7
VC. Moers	Jakob Heilmanns	Philadelphiestraße 93
Geschäftspost ist zu		Haan/Rhld., Steinstraße 4
senden an:		Krefeld, Hülsenstr. 105
VC. M.-Gladbach	Frl. Käte Neideck	Krefeld, Reichstr. 25
Vespa-Freunde	Theodor Peters	Am Meisenhof 28
M.-Gladbach	Gerhard Strang	Rudolfstraße 15
VC. Mühlheim	Toni Neubaus	Mülheim/Ruhr
VC. Münster	Wilhelm Rütz	Kämpchenstraße 59
Geschäftspost ist zu		Weselerstraße 264
senden an:		Münster-Nienberge
VC. Neuß	Willi Krewert	Dorf 15
VC. Oberhausen	Walter Weelend	Düsseldorf-Ober-Kassel
VC. Osnabrück	Friedr. Pigors	Saarwerdenstraße 38
VC. Ratheim- Hückelhofen	F. Baumfalk	Ebertstraße 34
VC. Recklinghausen	Walter Jessat	Voxtrupstraße 56
VC. Remscheid	Hans-Georg Schultze	Kothen, Buscherstr. 21
VC. Rheydt	Lothar Müstler	Bez. Aachen
VC. Reyd- Odenkirchen	H. Frenzen	Tiefel Flad 37
VC. Unna	P. Wingarts	Schützenstraße 64
VC. Wanne-Eickel	Manfred Wandelt	Walerstraße 43
VC. Wesel	August Schirbath	Förberstraße 47
VC. Wuppertal e.V.	Karl Letzner	Unna-Königsborn
VC. Wülfrath	Bahnhaltestätte	Markt 8
	Hans Buchaly	Dortenerstraße 360
		Kurfürstenring 33
		Unterbornen
		Weststraße 26

## VESPA-LANDESClub SUDWEST

Club:	Vorsitzender:	Straße u. Hausnummer:
VC. Bingen (Mauseturm)	Karlheinz Friedrich	Bingerbrück/Rhein
VC. Darmstadt	F. Schneider	Schulstraße 30
VC. Erbach i. Odenw.	H. Egner	Bismarckstraße 150
VC. Frankfurt/Main	Fred Wogeboth	An der Zentlinde 42
VC. Gießen	Bernhard Wesche	Schaumarkt 39
VC. Heidelberg	G. Hummel	Ludwigsplatz 5
VC. Karlsruhe	Fa. Vespa-Müller	Max-Wolf-Straße 14
VC. Mainz	H. Kirchheim	Angerbadstraße
VC. Mannheim	Theo. Hessenmüller	Kapuzinerstraße 38
VC. Pforzheim	Werner Fischer	Max-Joseph-Straße 7
VC. Rhein-Lahn	Alfons Schleimer	Kienstraße 2
VC. Trier/Mosel	O. Borthen	Singhofen/ Unterlahnkreis
VC. Wiesbaden	Kurt Feser	Dietrichstraße 33
		Gneisenoustraße 27

## VESPA-LANDESClub SCHWARZWALD

Club:	Vorsitzender:	Straße u. Hausnummer:
VC. Freiburg/Breisg.	Hajo Koslowski	Fichtestraße 49
VC. Lörrach/Boden	Josef Weigner	Weberstraße 2
VC. Offenburg/Boden	Deutsch	
	i. Fa. Basler	Helmholtzstraße

## SCHWÄBISCHER VESPA-RING

Club:	Vorsitzender:	Straße u. Hausnummer:
VC. Göppingen/Wtbg.	Fritz Fondy	Am Schillerplatz
VC. Heilbronn/o.N.	Franz Mack	Salzstraße 48
VC. Kempten/Allgäu	Max Wachter	Neuhäuserweg 45 1/2
VC. Ludwigsburg	Günther Nägele	Egolsheim bei Ludwigsburg
VC. Memmingen/Allg.	Alfred Twerdy	Kreuzackerstraße 39
VC. Schwäbisch-Gmünd	Willi Fiecho	Augstbergerstraße 8/10
VC. Stuttgart	Wolfgang Hermann	Eckenerweg 4 (Reisenhof)
VC. Tübingen/Wtbg.	Siegfried Heinze	Stuttgart - W
VC. Ulm/Danau	Otto Proß	Vogelungstraße 127
VC. Wangen/Allgäu	Hans Kost	Schellingstraße 13
		Heidenheimerstraße 60
		Gegenbauerstraße 33

## VESPA-LANDESClub NORD

Club:	Vorsitzender:	Straße u. Hausnummer:
VC. Bad Salzungen	Heinz Roob	Ziegelstraße
VC. Braunschweig	Bruno Kuhn	Münzstraße 16
VC. Hamburg	Rudolf Herold	Hamburg-Neugroben
Rollerfreunde Hannover	Heinz Kellner	Sörtebekerweg 46
Vespa-Club von 1950		Hannover, Endestr. 1
VC. Kiel	Beyersdorff	Federmannstraße 11
VC. Meppen	Wilhelm Lohmolder	Fullenerstraße 18
VC. Neumünster	Hans Becker	Feldstraße 12
VC. Oldenburg	Dieter Schulz	Ammergaustraße 80
VC. Pinneberg	Werner Schwartz	Theodor Weg 81
VC. Woltrode	Georg Trube	Langestraße 79

## VESPA-LANDESClub BAYERN

Club:	Vorsitzender:	Straße u. Hausnummer:
VC. Augsburg	Otto Betzenhofer	Kernriedstraße 10
VC. Bayreuth	A. Börenreuther	Hagenstraße 7
VC. Kulmbach	Adolf Engelhardt	Spiel 35
Mündner Vespa-Freunde	Wolfgang Schramm	München
VC. Nürnberg	Eduard Schrempf	Landwehrstraße 49/4
Vespa-Freunde vom	Johann Lobmeyr	Rosenthal 28
Schliersee	Manfred Hopf	Neuhaus/Schliersee
VC. Würzburg		Bayrischzeller Straße
		König-Heinrich-Str. 90

Herausgeber und Verlag: Vespa-Club von Deutschland e.V. (VCVD), München 19, Frickstraße 35.

Für den Inhalt und die graphische Gestaltung verantwortlich: Harald Strauch-Stoll.

Anzeigenverwaltung: J. Strüder-Werbungsmittlung KG, Neuwied am Rhein, Engerser Straße 33-36, Telefon: 2 20 26 / 2 20 56.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird keine Gewähr übernommen. Zur Zeit gültig Anzeigenpreislite Nr. 1.

Fotos: Franke, Harold, Hering, Felicitas, Clubfotos. — Druck: Schön-Druck, München 5, Holzstraße 7.



*Nicht nur die deutschen Vespisten treffen sich. Nein, aus allen Ländern kommen Sie zusammen und beweisen immer wieder den völkerverbindenden Wert unserer Vespa-Clubs.*