



## *Aus dem Inhalt*

Kundendienst — ganz groß geschrieben

★

Italienisches Abenteuer

★

Reise zum Schwarzen Erdteil

★

Ist der Umbau von 125 ccm auf 150 ccm  
bei der Vespa möglich?

★

Die VACU-Bremse

★

Tücken der Vorfahrtregelung

★

Nur „fast“ wollte er ihn streifen

★

Die Geschichte der Vespa

★

Neugründung des VCVD

★

Vespapflege im Winter

★

2. Internationales Vespatreffen in Gladbeck

★

Aus dem Vespa-Clubleben

Unser Titelbild:

Italienische Vespisten orientieren sich auf  
deutschen Straßen Foto: Heinz Hering



Das Präsidium (von links): Hajo Koslowski, Erich Binder, Präsident Fritz Schneider, Vizepräsident Heinz Stütz in Vertretung von Helmut Reiter, Vizepräsident Heinrich Miets, Kurt Feser, Sport- und Pressereferent, hintenstehend Harald Strauch-Stoll, Schatzmeister

## DER VESPA-CLUB VON DEUTSCHLAND STEHT!

*Delegiertenversammlung in Wiesbaden wählte neuen Vorstand*

Nach langen, teils schwierigen Vorbereitungen fand am 11. September 1955 anlässlich des 4. Bundestreffens in Wiesbaden die Delegiertenversammlung des VCVD statt. Diese Versammlung war sehr gut besucht. Ein Zeichen dafür, daß es allen daran gelegen war, den VCVD neu erstehen zu lassen.

Das gesamte alte Präsidium war bis zum 9. September 1955 zurückgetreten. Herr Kreuzer vom alten Präsidium eröffnete die Delegiertenversammlung und gab einen kurzen Bericht über die Arbeit des VCVD im Jahre 1954 bis zur Hoffmann-Krise. Die Ausführungen des Herrn Kreuzer bestätigten unsere Vermutung, daß das Präsidium praktisch nichts zu entscheiden hatte.

Herr Kreuzer stellte dann fest, daß die Einberufung der Delegiertenversammlung zu Recht bestand und beschlußfähig sei. Sämtliche Mitgliederclubs waren nach den vorliegenden Anschriften eingeladen. Herr Kreuzer schlug vor, als Versammlungsleiter Herrn Strauch-Stoll von den Messerschmittwerken zu wählen. Dieser Vorschlag wurde einstimmig angenommen.

Die auf der Tagesordnung stehenden Punkte wurden diskutiert und in den meisten Fällen mit großer Mehrheit angenommen. Abgelehnt wurde der Antrag, den Namen VCVD in VCD umzuwandeln.

Als Hauptpunkt konnte die Wahl des neuen Präsidiums angesehen werden. Folgende Personen wurden als Präsidenten nominiert:

Heinrich Miets, Bremen      Erich Binder, Gladbeck  
Fritz Schneider, Darmstadt      Helmut Reiter, Schwäb.-Gmünd  
Hajo Koslowski, Freiburg

Auf Antrag fand diese Wahl geheim statt. Sehr schnell wurde die Wahl vollzogen. Die Auszählung der Stimmzettel hatte folgendes Ergebnis:

Präsident: Erich Binder . . . . .	39 Stimmen
Vizepräsident: Fritz Schneider . . . . .	14 Stimmen
Vizepräsident: Heinrich Miets . . . . .	12 Stimmen
Beisitzer: Helmut Reiter . . . . .	4 Stimmen
Hajo Koslowski . . . . .	0 Stimmen

Nachdem Erich Binder die Wahl angenommen hatte, übernahm er die Leitung der Versammlung und schlug zum Schatzmeister Herrn Strauch-Stoll vor. Herr Strauch-Stoll wurde einstimmig gewählt.

Zum Sport- und Pressereferenten standen Herr Kurt Feser, Wiesbaden und Herr Peter Schaaf, Düsseldorf zur Diskussion. Herr Schaaf war nicht anwesend. Herr Feser wurde bei einer Abstimmung mit großer Mehrheit gewählt.

Es wurde vereinbart, daß der Ehrenausschuß vom neuen Präsidium gewählt wird.

Der Sitz des VCVD ist nach wie vor Düsseldorf.

Das Sekretariat des VCVD befindet sich in Augsburg. Die Anschrift lautet:

Sekretariat des VCVD  
Augsburg  
Werk 4

Es muß ganz besonders betont werden, daß der gesamte Verlauf der Delegiertenversammlung korrekt und kameradschaftlich geführt wurde.

Das gewählte Präsidium des VCVD ist sich seiner Aufgabe voll und ganz bewußt und wird alles tun, um den alten guten Namen des VCVD im In- und Ausland wieder zurückzugewinnen.

...UND

## NEUES LEBEN

... blüht aus den Ruinen, wobei mit diesen weder unsere Vespas oder gar deren Besitzer, noch das Vespa-Messerschmitt-Werk in Augsburg, wenn es auch dort 1945 zwar viele Steine, jedoch kaum noch in Form von Häusern gab, gemeint sind. — Sie werden nicht darauf kommen, drum sage ich es lieber: Der Vespa-Club von Deutschland ist neu erstanden wie der Vogel Phoenix aus dem Aschekasten. Und ich habe fast das Gefühl als hätte die Sache nunmehr sämtliche Hände und Füße, die es zum Gedeih ohne Verderb braucht. Vor allem anderen schon deshalb, weil im Vorstand keine Nippes-Figuren herumstehen, sondern richtige Roller-Zeitgenossen aus der Fahrpraxis zu löblichem Vespa-Tun zusammensitzen. Schon die ersten Besprechungen, die in rollerkameradschaftlicher Hochform verliefen, haben sichtbarlich gezeigt, daß in diesem Kreis ausschließlich Idealisten zugange sind. Nicht ganz unwichtig ist es wohl auch, daß sie in der Tat seit Urrollerzeiten auf ihren Vespas zu Hause sind. Es ist also eindeutig ein Arbeits-Präsidium, welches in Wiesbaden gewählt wurde und Gremium von unverbindlichen Guten-Tag-Sagern.

Darüber bin ich ausgesprochen froh und beruhigt, daß dort Leute sitzen, die ihre Vespa auf dem rechten Fleck haben — schließlich gehen wir mit Zahnschmerzen auch zum Zahnarzt und lassen uns nicht den letzten Backenzahn mit dem Lötkolben plombieren. Natürlich werden Sie im Vespa-Tip stets eingehend darüber unterrichtet werden, was im VCVD geplant wird oder bereits über die Bühne gegangen ist. Wir können ja jetzt auch wieder im europäischen Vespa-Konzert mitspielen.

Im übrigen möchten wir (die Redaktion) uns noch geziemend für die äußerst erfreuliche Zustimmung bedanken, welche die erste Ausgabe des V.T. allerorten gefunden hat. Das ist natürlich Benzin auf unsere Mühle und Anlaß genug für uns, mit der erforderlichen Drehzahl weiterzumachen.

Aber eine Sache muß ich noch aufklären. Da hatten wir nämlich in der ersten Nummer einen Druckfehler absichtlich stehen gelassen, um mal zu sehen, wer wohl darüber stolpern würde. Anstatt der tatsächlich in der Welt herumfahrenden 750000 Vespas war nur von 250000 Stück die Rede. Den Unterschied möchte ich in Dollars ausbezahlt bekommen. Der erste und gleichzeitige prominenteste Merker war — Vespa-Erzeuger Dr. Piaggio persönlich, was sagen Sie dazu? Er meinte, wenn erst so wenig(!) Vespas in der Welt rollen würden, hätte er vermutlich sein Geschäft gar nicht erst angefangen. Diese Gelegenheit soll nun



VCVD-Präsident Erich Binder, wie er lübt und lebt und fährt

gleich dazu dienen, darauf hinzuweisen, in welcher stolzer Zahl unsere Fahrzeuge verbreitet sind und, daß ihre derart verbundenen Fahrer ihr Teil zur europäischen Verständigung beitragen, wie wir es oft genug bei internationalen Treffen erlebt haben.

Das wäre also nun geklärt, wobei ich betonen möchte, daß wir so etwas bestimmt nicht wieder tun werden, denn schließlich ist der V.T. keine Rätselzeitung. Außerdem wollen wir keineswegs den schönen Glauben aus der Welt schaffen, daß alles genau stimmt, was in der Zeitung steht! — Da hat doch nicht etwa jemand gelacht?? —

Was allerdings die zum Teil verkehrten Clubadressen betrifft, so hat die Redaktion dabei mitnichten die Hand im Spiel. Die haben wir genau so in dieselbe gedrückt bekommen wie sie erschienen sind. Nun haben wir die Landes-Club-Chefs gebeten, uns die ziemlich genauen Anschriften zuzuleiten — das Ergebnis sehen Sie auf den letzten Seiten. So dürfte die Panne behoben sein; es ist ja nicht weiter schlimm — ein bißchen Aufregung bei einer Premiere hat noch nie geschadet, im Gegenteil.

Jedenfalls habe ich die nicht unberechtigte und — begründete Hoffnung, daß wir uns zusammen ganz gut einfahren werden. Wenn Sie Wünsche, Anregungen, Fragen oder ähnliches haben, dann schreiben Sie uns bitte, denn diese Zeitschrift wird ganz ausschließlich für Ihre Belange gemacht und soll Ihnen in allen Rollerlebenslagen dienen. Also dann, auf gute Zusammenarbeit!

Dr. mot. V. T.

# Vespa

## IM WINTER

Was eine gewissenhafte Hausfrau ist, die mottet im Sommer alle Wintersachen fein säuberlich ein, auf den puren Verdacht hin, die Motten könnten in ihrem Pelzmantel Orgien feiern wollen. Wenn wir zur spätherbstlichen Zeit unsere Vespa abmelden, so wird sie ebenfalls eingemottet. Ich will hier gleich eines offen und ehrlich zugeben, unsere Winterpflege geschieht ebenfalls auf reinen Verdacht, denn es ist durchaus wahrscheinlich, daß eine Vespa, die im Herbst nach der letzten Fahrt einfach in die Garage geschoben wurde und die man verdeckt und verschmiert, wie sie von der letzten Fahrt war, einfach stehen ließ, dieses Attentat auf ihr Innen- und Außenleben ignoriert und im Frühjahr beim ersten Tritt anspricht als sei nichts und kein Winter gewesen. Wie gesagt, die Sache ist wahrscheinlich, aber nicht gewiß. Ich habe Fälle erlebt, da war die Korrosion im Frühjahr so weit fortgeschritten, daß sich der Kolben nur mehr mit Hilfe eines Meißels bewegen ließ. Um Ihnen ähnliches zu ersparen, will ich Ihnen doch ein paar Tips für das richtige Einmotten geben:

Das Wichtigste scheint mir die Batterie zu sein, ganz einfach deshalb, weil es bei ihr hundertprozentig ist, daß sie nach einem lieb- und pflegelosen Winter restlos kaputt ist. Bauen wir sie also aus, reinigen sie äußerlich mit weicher Bürste und Wasser. — Die Polenden, an denen die Kabel festgeschraubt werden, sollten mit Spezialfett eingefettet werden — so ist unsere Pflicht schon beinahe getan. Wenn wir sie nun alle vier bis sechs Wochen einmal zu einem Batteriedienst zum Aufladen geben, ist sie im nächsten Frühjahr bestimmt wieder einsatzfähig und wir sparen uns runde DM 15.— für eine neue Batterie.

Was des weiteren kaputt gehen könnte, ist der Motor. Außerlicher Dreck schadet zwar nichts, aber, weil wir auch nicht gern in dreckigen Unterhosen herumlaufen, sollten wir diesem Schmutz doch zu Leibe gehen und zwar mit Petroleum und Pinsel. Der Erfolg wäre ein blitzblanker Motor. Anschließend sollte sich bei uns ein Drang nach innen bemerkbar machen, unsere nächsten Arbeiten gelten nämlich den Innereien des Motors. Im allgemeinen wird es genügen, die Kerze herauszuschrauben und durch die Gewindeöffnung 50 bis 100 ccm Korrosionsschutzöl, im Notfall genügt auch reines Motorenöl, einzufüllen. Anschließend daran wird der Motor, bei noch immer herausgeschraubter Kerze, mehrere Male kräftig durchgetreten. Sollte Ihr Motor einen Vespa-Kundendienst nur mehr aus frühesten Kindheit kennen, so würde es sich wahrscheinlich lohnen, den Zylinderkopf, Kolbenboden und die Schlitze von der bestimmt reichlich anhaftenden Ölkohle zu befreien. Den Zylinderkopf bringen wir mit dem Bordwerkzeug ohne weiteres herunter, dann sind die oben beschriebenen Punkte zugänglich. Das Ausschaben selbst erfolgt mit einem Dreikant-schaber, aber im Grunde genommen tut es auch ein Schraubenzieher. Damit wir uns recht verstehen, nach dem Zusammenbau wird das Korrosionsschutzöl genau so eingegossen wie oben beschrieben. Vor der Demontage von Kolben und Zylinder möchte ich warnen, dazu gehört nämlich eine ganze Portion handwerklicher Fertigkeit und wer die hat, braucht meine Ratschläge nicht mehr.

Wie lange dachten Sie eigentlich, daß das Getriebeöl hält? Wenn es älter als 5000 km ist, dürfen Sie ruhig das alte ablassen und neues einfüllen. Wissen Sie eigentlich, daß auch Bowdenzüge einrostet können? Und Sie müssen doch zugeben, es wäre sehr peinlich, wenn bei Ihrer ersten Ausfahrt im Frühjahr keine Bremse ginge. Also, sämtliche Bowdenzüge werden ausgehängt und wir lassen an der oberen Öffnung Öl in die Bowdenhülle eintropfen, bis es am unteren Ende wieder herauskommt. Nach dieser Arbeit wollen wir die Eingeweide unserer Vespa in Frieden lassen und uns der äußeren Pflege, dem Chrom und dem Lack zuwenden.

Chrom kann rosten und Lack kann blind werden. Es lohnt sich also schon, ein wenig Mühe zur Erhaltung des Glanzes aufzuwenden. Vorbedingung zu jeder Pflege ist aber Sauberkeit. Also wird der Roller erst einmal mit Rei und Schwamm gewaschen und dann gründlich abgedrückt. Anschließend kann der Lack mit einem der bekannten Poliermittel, möglichst ein silikonhaltiges, behandelt werden. Für den Chrom gibt es eigene Chrompflegemittel. Als letztes käme noch die Unterseite des Rollers mit ihren vielen

Winkeln und Kanten dran. Auch hier empfiehlt sich vorher eine gründliche Reinigung mit Petroleum. Saubergemacht wird die ganze Unterseite und das Fahrgestell mit einem Sprühmittel eingeebelt. Nun bleibt uns nichts mehr weiter übrig, als den Roller an einem trockenen Ort aufzubocken und den Luftdruck in den Reifen um etwa die Hälfte zu reduzieren.

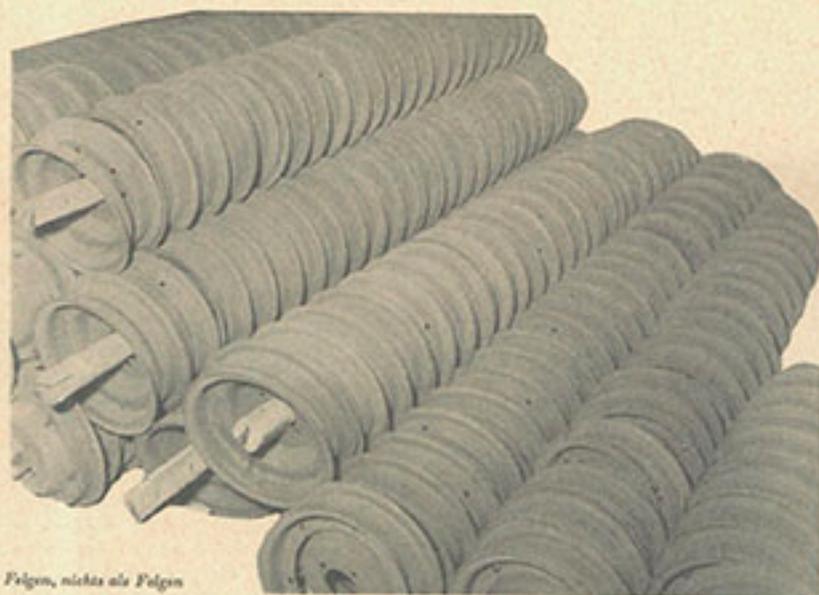
Vielleicht aber wollen Sie auch den Winter durchrollern. Nun, Karosserie und Unterseite des Rollers, sowie die Bowdenzüge werden dann genauso gepflegt, als würden Sie den Roller im Winter zur Ruhe stellen, nur daß diese Arbeiten während der kalten Jahreszeit einige Male ausgeführt werden müssen. Weiterhin muß ein Hauptaugenmerk auf alle Gelenkübertragungen und auf die Punkte gerichtet werden, an denen der Bowdenzug bzw. das Seil aus seiner Hülle tritt. Dies sind beliebte Punkte, an denen sich Schnee und Matsch zu Klumpen ballen und durch spätere Vereisung die Betätigung der Übertragungsorgane unmöglich machen. An all diese Stellen gehört ein gehöriger Klumpen Staufferfett, denn all die gut eingefetteten Teile können naturgemäß nicht vereisen.

Wenn wir diese Pflegearbeiten unserer Vespa angeordnet lassen, wird sie den Winter so oder so gut überstehen. Für uns selbst empfehle ich Cognac oder Steinhäger — beides darf aber immer nur nach Abschluß der jeweiligen Fahrt eingenommen werden. P.



Vespa für die Pflege — der Kleider

Der Inhaber einer chemischen Reinigungsanstalt schnallte einen Beiwagen an seine Vespa (wegen Kippgefahr durch den hohen Aufbau) und stellte hinten auf die Maschine so was ähnliches wie einen Kleiderschrank aus Blech drauf, in dem die gereinigten und gebügelten Sachen hängend ausgefahren werden können. Auf dieses etwas verrückte Fahrzeug setzte er oben noch ein gestreiftes Markisendach drauf. Foto: H. Seitz



Feilen, nichts als Feilen

„ . . und setzt  
bei Vollgas  
immer aus!“

## Im Messerschmitt-Vespa-Werk in Augsburg schreibt man den Kundendienst ganz groß

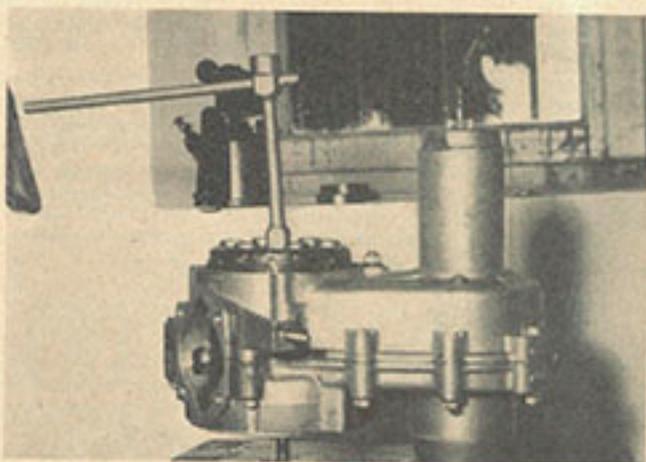
Wer sich eine Messerschmitt-Vespa kauft, kann und darf erwarten, daß er kundendienstlich und in der Ersatzteilfrage bestens vom Werk betreut wird. Dabei ist es gleichgültig, ob er auf dem Umweg über seinen Händler oder vom Werk direkt bedient wird. Schließlich ist ein Händler auch nur dann in der Lage Ersatzteile prompt zu liefern, wenn er seinerseits vom Werk schnellstens bedient wird. Nun gibt es eine ganze Menge Vespas, die nicht das Messerschmitt-Abzeichen am Bug tragen. Wer sorgt für sie? Erfreulicherweise hat das Messerschmitt-Vespa-Werk in Augsburg auch diese Vespa unter seine Fittiche genommen, d. h. man hat es sich in Augsburg zur Aufgabe gestellt und ist, wie wir uns selbst davon überzeugen konnten, in jedem Falle, gleichgültig um welchen Vespatyp es sich handelt, in der Lage, die notwendigen Ersatzteile bis zum letzten Schraubchen zu liefern und jede nur mögliche Reparatur auszuführen. Das heißt mit anderen Worten: Es gibt in Deutschland einen zentralen Punkt, von dem aus man in der Lage ist, jedem Vespafahrer, gleich welcher Nationalität er ist und welche Vespa er fährt, in jedem Falle helfen zu können. Um einen kleinen Einblick über die Ausmaße des in Augsburg vorhandenen Ersatzteillagers zu geben, sei nur eine Kleinigkeit erwähnt: Allein in der letzten Woche kamen 28 Eisenbahnwaggons voll von Ersatzteilen zur Auffrischung des Lagers aus Italien an. Nun existiert ein gutorganisiertes und weitverbreitetes Kundendienstnetz über ganz Deutschland. Dieses noch weiter auszubauen, ist eine der vornehmsten Aufgaben der Messerschmitt-Vespa G.m.b.H. Zu diesem Zweck werden in den größeren Städten

Ersatzteildepots errichtet, von denen aus auch der kleine Händler auf dem Lande jedes gewünschte Ersatzteil in wenigen Stunden erhalten kann. Die zweite gestellte Aufgabe besteht darin, einen großen Stamm von Vespa-Spezialmechanikern heranzubilden, so daß jedem Vespa-Kundendienst besonders auf die Vespa geschulte Fachkräfte zur Verfügung stehen. Ohne Frage besitzen die meisten der bestehenden Vespavertretungen eine ganze Anzahl solcher Vespa-Facharbeiter, aber auch diese alten Hasen können im Werk noch etwas dazulernen.

Aus diesem Grunde werden Werkslehrgänge eingerichtet, in denen die Mechaniker aus den Vespa-Werkstätten mit allen Kniffen und Tricks vertraut gemacht werden, die die Arbeit an einer Vespa vereinfachen und verbessern können. Die kleineren Betriebe, die vielleicht nur über einen Gesellen verfügen, können diesen natürlich nicht entbehren und ihn auf einen Lehrgang schicken. Auch für diese Fälle ist gesorgt. Werkstattdwagen, die mit Spezialwerkzeug ausgerüstet sind und die mit besonders geschulten Fachkräften besetzt werden, fahren bis zum kleinsten Dorf in Deutschland, um diese Mechaniker an Ort und Stelle mit den Eigenheiten der Vespareparatur vertraut machen zu können. Daneben besteht natürlich im Werk selbst ein ausgezeichnete Kundendienst. Nach dem Vorhergesagten scheint dieser auf den ersten Blick fast überflüssig. Das ist aber ein Trugschluß. Auf Grund der umfangreichen Prüf- und Meßeinrichtungen, des reichhaltigen Spezialwerkzeugs und der ausgesuchten Fachkräfte, die im Werkskundendienst ausschließlich beschäftigt werden, ist man



Auf langen Regalen liegen die Ersatzteile. Für jeden Vespatyp, der nur überhaupt existiert, ist alles bis zum letzten Schraubchen vorhanden



Hier wird gerade eine Kupplung zusammengebaut



Die Toleranzen beim Einbau eines neuen Kolbens sind eine Sache für sich. Hier aber hat der Leiter der Versuchsstelle die Sache selbst in die Hand genommen. Und dann stimmt der Laden. Darauf können Sie sich verlassen



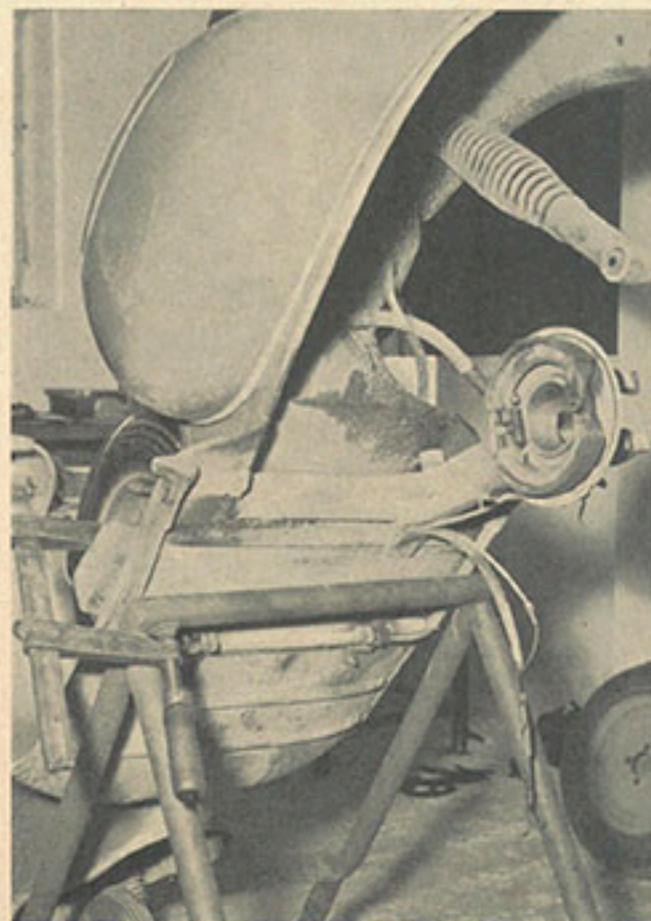
Hier wird gerade eine Zylinderlaufbahn geprüft. Das Meßgerät weist auf ein Tausendstel genau

in der Lage, auch in solchen Fällen helfen zu können, die für normale Werkstätten ein hoffnungsloser Fall sind. Das hat nichts mit der Qualität irgendeiner Vespa-Kundendienstwerkstatt zu tun. Es wird doch jedermann einleuchten, daß eine durchschnittliche Werkstatt einfach nicht in der Lage ist, ein paar hunderttausend Mark für Spezialgeräte auszugeben.

Dieser Werkkundendienst kann von jedem Vespa-Fahrer in Anspruch genommen werden. Freilich, wenn jemand in Hamburg die Bremsen seiner Vespa neu belegen lassen will und seine Vespa etwa aus diesem Grund nach Augsburg zum Werkkundendienst schickt, so ist das grundverkehrt. Diese Arbeit führt ihm jede Vespa-Werkstätte in Hamburg genau so gut aus und die Frachtkosten würden sich in keinem Fall lohnen.

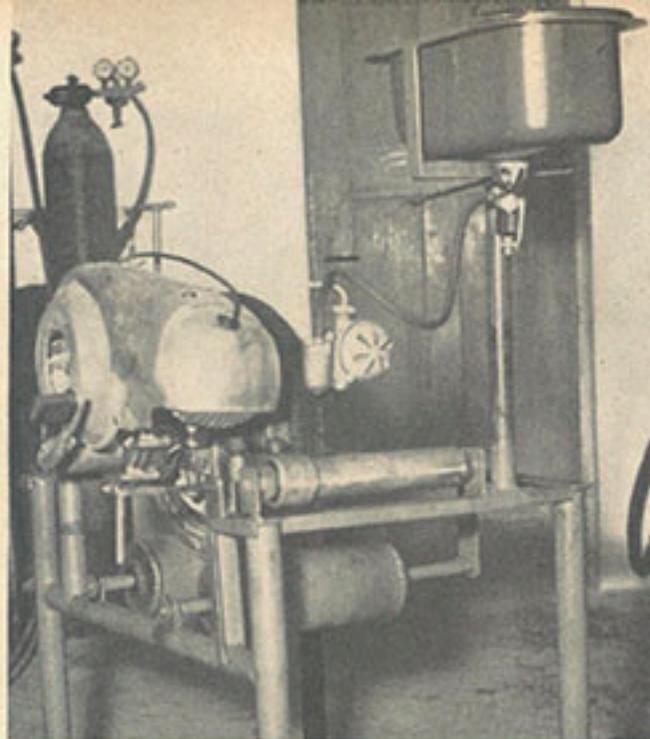
Wir wollen einmal an Hand von zwei Beispielen, die wir im Werk selbst erlebt haben, aufzeigen, wann es angebracht ist, sich an den Werkkundendienst zu wenden. Da war eine Unfallmaschine, deren „Gebrechen“ schon beinahe als Totalschaden anzusehen war. Dem zuständigen Vespa-Händler erschien eine Reparatur fast undurchführbar, die Versicherung andererseits erklärte sich mit der Höhe der entstehenden Reparaturkosten nicht einverstanden. Nun wurde die Vespa kurzerhand nach Augsburg zu

An einer Vespa, die so montiert ist, macht es keine Schwierigkeiten, an Hinterradschwinge oder Federungselementen zu arbeiten

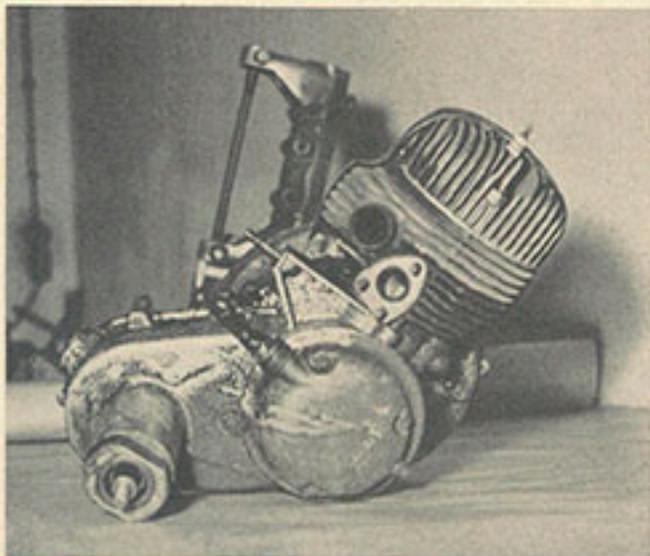


Es ist uninteressant, wie dieser Unfall zustande kam. Wichtig ist, daß der Messerschmitt-Vespa-Kundendienst in der Lage ist, auch diese Maschine wieder in einen einwandfreien Zustand zu bringen





Auf solchen kleinen Prüftischen werden im Messerschmitt-Kundendienst die zu prüfenden Motoren komplett mit dem Hinterrad montiert. Das Hinterrad löst auf Rollen, der Motor kann also in jedem einzelnen Gang kontrolliert werden.



Dies „Giardina“, ein Vespa-Motor mit dem ehrwürdigen Alter von 103.000 km, scheint ein hoffnungsloser Fall. Aber auch hier kann der Kundendienst helfen.



Das Ziehen der Zielruten erfordert eine besonders geschickte Hand. Hier hat das Argwohn des Meisters noch einen winzigen Kratzer entleckt. Die Maschine verläßt das Werk nicht eher, bis er nicht ausgebessert ist.

Messerschmitt-Vespa eingeschickt. Der Versicherungssachverständige setzte sich mit dem Werk in Verbindung und genehmigte auch anstandslos den dort aufgestellten Kostenvoranschlag. Der Kunde wird also seine Vespa in wenigen Tagen in einwandfreiem Zustand wiedergehalten.

Der zweite Fall war ein Vespamotor, der es auf die beachtliche Leistung von 103.000 km gebracht hatte. Niemand wird es wundern, wenn an diesem Motor so ziemlich alles locker und ausgeschlagen war, was nur irgend möglich ist. Auch diesen Motor wird das Werk binnen kürzester Zeit mit einem Minimum an Reparaturzeit und Kostenaufwand in einen neuwertigen Zustand versetzen. Vielleicht hätte in diesem Fall ein Kundendienst ebenso gut geholfen. Wer sich aber in solch schweren Fällen von der Leistungsfähigkeit seines Kundendienstes nicht genau überzeugen konnte, sollte sich lieber gleich an das Werk wenden. Er hat dann die hundertprozentige Gewähr, daß seine Reparatur preiswürdig und vor allem ordnungsgemäß durchgeführt wird.

Es gibt noch andere Fälle, für die gerade der Werkskundendienst zuständig ist. Das sind gerade jene Vespas, in denen, wie man so sagt „der Wurm drin ist“. Solche Roller sind ständig mit einem bestimmten Leiden behaftet, sie spucken bei einer bestimmten Drehzahl oder die Vorderradbremse zieht nicht mehr, wenn die Sozia hinten drauf sitzt und was dergleichen neckischen Spiele mehr sind. Diese Maschinen wandern meistens von Werkstätte zu Werkstätte, ohne daß der Fehler je gefunden würde. Wir können euch nur raten: Schickt solch eine Vespa ganz einfach nach Augsburg mit einer genauen Angabe, wie sich der Fehler bemerkbar macht. Dort kriegen sie den Fehler bestimmt 'raus.

Auch hier können wir mit einem Beispiel aufwarten: Eine Vespa fing besonders bei Belastung, also am Berg oder bei Vollgas an auszusetzen, unruhig zu laufen bis sie oft sogar ganz stehen blieb. Machte der Besitzer dann eine Kaffeepause und fuhr nach einiger Zeit weiter, so lief die Maschine einwandfrei eine ganze Zeit, auch bei Vollgas, bis der Spuk wieder von neuem anfing. Die Vespa kam in eine Werkstätte, sämtliche Lichtmaschinen und Zündaggregate wurden genau überprüft, ebenso der Vergaser und die Benzinzufuhr. Aber es konnte kein Fehler gefunden werden. Diese Fehlersuche wiederholte sich in mehreren Werkstätten, nie konnte jedoch der Fehler gefunden werden. Bis die Vespa schließlich auf Umwegen nach Augsburg kam. Dort fand man schließlich den Fehler. Schuld war der Kondensator, der zwar in kaltem Zustand einwandfrei arbeitete, ab einer gewissen Betriebswärme, die übrigens sehr hoch liegen mußte, aber durchschlag und so die Zündungsaussetzer verursachte.

Auch hier muß gesagt werden: Wenn es sich nur um das Einstellen des Zündzeitpunktes handelt oder um die Einstellung eines Vergasers, dann lohnt es sich nicht, die Maschine nach Augsburg zu schicken. Das kann Ihr Vespahändler genau so gut. Liegt aber einmal ein wirklich komplizierter Fall vor, dann nichts wie hin mit der Vespa zur Messerschmitt-Vespa G.m.b.H. in Augsburg.



„Fahr Du jetzt lieber bei dem Stachryfflater, Du hast Träger am Kleid!“

V. C. WULFRATH:



## MIT VESPA UND ZELT NACH ITALIEN

Es sind nun schon zwei Jahre vergangen, da wir in dem schönen Italien waren. Dieser Bericht sollte schon einmal in der alten Vespazeitung erscheinen, fiel dann aber, aus den uns allen bekannten Gründen ins Wasser. Und nun zur Sache:

Am 8. 8. 1953 starteten wir von Wülfrath mit 7 Vespen, jede Vespa hatte außer den zwei Vespisten noch 70 Pfund Gepäck zu schleppen. Über die Autobahn rollten wir am ersten Tag ohne eine Panne bis Karlsruhe. Hier übernachteten wir in einem Sportheim. Am nächsten Tag ging es durch den Schwarzwald über Triberg nach Donaueschingen. Wir fuhren weiter Richtung Grenze und passierten nach den üblichen Kontrollen die deutsch-schweizer Grenze in Richtung Schaffhausen, das gleichzeitig unser Tagesziel war. Hier zelteten wir das erste Mal. Am nächsten Morgen besuchten wir erst den gewaltigen Rheinfluss von Schaffhausen. Dann führte uns unsere Fahrt über Zürich, Zug nach Sisikon am Vierwaldstättersee. Hier wurde nach diesem sehr heißen Tag ein Bad in den kalten Fluten des Sees genommen.

Wir setzten am nächsten Morgen unsere Fahrt über Altdorf, Andermatt über den St. Gotthard (2214 m), Bellinzona, Monte Ceneri nach Lugano fort. Dieser Tag stellte sehr große Anforderungen an unsere Vespen, denn es mußten größere Steigungen genommen werden. Unsere Vespen schafften es ohne eine Panne. Wir kamen müde und abgespannt am Luganosee an. Am nächsten Tag sahen wir uns Lugano an und fuhren über die Grenze nach Italien. Am Comosee wurden unsere Zelte aufgeschlagen. Am Abend feierten wir ein zünftiges Zeltfest bei Chiantiwein. Der nächste Tag führte uns nach Como, wo wir uns die nötigen Lire besorgten, besuchten die Vespastation und machten Ölwechsel, denn unsere Vespen hatten schon 1000 km hinter sich gebracht.

Nach 1½ Ruhetagen ging es weiter über Mailand nach Genua. In Mailand wurde der Dom und die Scala besichtigt. Große Hitze herrschte hier in Italien und wir waren froh, als es am Abend etwas kühler wurde, allerdings hatten wir da immer noch 25°. Tagsüber waren 38° im Schatten gewesen. Von Genua ging es am nächsten Morgen mit vier Vespen weiter nach Riva Trigoso am Mittelmeer. Ein Vespist fuhr nach der franz. Riviera. In Riva Trigoso blieben wir 4 Tage. Wir bekamen guten Kontakt mit den Italienern. Sie waren sehr nett und gastfreundlich zu uns. Es waren für uns Tage der Erholung und wir lagen bei dem herrlichen Wetter fast den ganzen Tag im Wasser. Später fuhren wir dann weiter über La Spezia nach Pisa. Hier wurde die Aufnahme vor dem schiefen Turm zu Pisa gemacht. Weiter ging die Fahrt in der Gluthitze nach Florenz. So einen schönen Campingplatz hatten wir bisher noch nicht gehabt. Florenz hielt uns anderthalb Tage fest und wir sahen uns die Sehenswürdigkeiten an. Weiter führte uns unsere Fahrt durch Italien über Forlì nach Ravenna. In Marina di Ravenna wurden die Zelte für eine Nacht aufgeschlagen. Über Ferrara fuhren wir am nächsten Tag bis nach Padua. Mir platze bei der großen Hitze der Reifen vom Hinterrad. Ich konnte die Vespa gut abfangen. Das Reserverad war schnell montiert. In Padua besuchten wir die große Vespastation des Herrn Fontana. Er sorgte dafür, daß unsere Vespen nachgesehen wurden. Von Padua aus besuchten wir Venedig. Es war ein unvergeßliches Erlebnis.

Am 24. 8. ging unsere Fahrt weiter über Verona, Simione nach Desenzano. In Verona besichtigten wir das Colosseum. Über Brescia, Bergamo ging es am nächsten Tag weiter nach Lecco am Comosee. Hier verbrachten wir am Fuße der Alpen die letzte

Nacht in Italien. Am nächsten Tag wurde bei sehr niedriger Temperatur, wir hatten 3°, der Maloja-Paß und Julierpaß (2287 m) in Richtung Schweiz überfahren. Auch dieser Tag wurde von unseren Vespen gut gemeistert. Waren doch Steigungen bis 20% dabei. In Chur übernachteten wir. Am nächsten Morgen fuhren wir über Rorschach, Konstanz a. Bodensee nach Radolfzell. Hier schliefen wir die letzte Nacht im Zelt. Dann führte uns der Weg am nächsten Tag über Sigmaringen, Stuttgart nach Karlsruhe, wo wir die letzte Nacht unseres Urlaubs im Sportheim übernachteten. Am letzten Tag unserer Ferienreise, es war der 29. 8. hatten wir noch 350 km zurückzulegen. Diese Strecke brachte unsere brave Vespa glatt und ohne Pause hinter sich. In Wülfrath wurden wir mit großem Hallo von unseren anderen Vespafreunden empfangen.

Wir haben auf unserer Ferientour 3500 km mit den Vespen zurückgelegt. Ich möchte hier betonen, daß wir vor Antritt der Reise jeder schon über 10000 km mit der Vespa gefahren hatten. Meine Vespa hatte sogar schon 16000 km auf dem Rücken. Ohne nennenswerte Pannen sind wir diese Ferientour gefahren. Wir sind deshalb stolz auf unsere Vespen und können uns kein besseres Fahrzeug denken. Diese Ferientour war für uns das ganz große Erlebnis und das danken wir unserer braven, treuen Vespa.



Von Vespisten aus Wülfrath, im Hintergrund der schiefe Turm von Pisa



*Strafencoff in Tatum: Bei einem Glas Pfefferminze bespricht man hier seine Geschichte*

## MIT VESPA UND KAMERA ZUM SCHWARZEN ERDTEIL

Reisebericht von Kurt Burgbacher

Mit einer großen Dosis Optimismus, Reiseschreibmaschine, Kamera, nicht allzuviel Geld und einer Vespa startete ich am 4. August von Baden-Baden aus zu einem „kleinen Trip“ nach Nordafrika. Mein Gepäck wog 75 Kilogramm, meine Gebeine 80 Kilogramm — nach der Reise allerdings nur noch 73 kg, was für unsere Damen bestimmt von Interesse ist. „Friederike“, meine Braut (ich war damals mit meiner Vespa bereits über zwei Jahre verlobt), schnurrte recht freundlich. Ihre von mir längst erkannten „fraulichen Qualitäten“ wurden wieder einmal bekräftigt; am Abend war ich in Göschenen am St. Gotthard. Ich war gespannt auf den nächsten Tag: was würde „Friederike“ wohl zu dieser Paßstraße sagen? Nun, am nächsten Morgen war ich ob meiner Skepsis tief beschämt, denn schon der zweite Gang genügte vollkommen. Italien kannten wir bereits, deshalb fuhr ich mit Zustimmung meiner „Braut“ reichlich flott. Die „Touristenindustrie Lago Maggiore“ lief auf Hochtouren, die Zeltplätze waren überfüllt. Erholung! Erholung! — uns beiden war es so laut hier. 10 Kilometer vor Turin baute ich an diesem Abend neben einer zerfallenen Kapelle mein Zelt auf. In der Ruine wimmelte es von

Eulen, doch ihr Geschrei war für einen müden Roller-Vagabunden vollkommener Ersatz für Mozarts Wiegenlied. 24 Stunden später schlüpfte ich unter dem Baldachin einer Gondel, nahe der Piazza di San Marco, in meinen Schlafsack. Über mir hingen die Balkone der alten Palazzi, deren kunstvoll gedrehte Säulen und kühn sich schwingenden Bögen, mit hell schimmernden Blumen behangen, meine Phantasie anregten zu denken, sie seien eben erst aus der Flut emporgetaucht, geformt aus dem Schaum der See durch die Hand eines Magiers.

Florenz — Pisa — Savona — Imperia — Monte Carlo — Nizza: südliche Sonne, unwirklich blauer Himmel, Blumen, Palmen und schimmerndes Meer. Wir treffen Rollerfreunde aus Dänemark, Schweden, Frankreich, Italien, Deutschland und der Schweiz. Per Hupe begrüßt man sich und mit der internationalen Sprache des Lächelns schließt man Freundschaft. Mittelpunkt aller Gespräche sind jeweils unsere Bräute: ist sie dir treu? — hat sie Launen? hast du zufällig eine Düsennadel bei dir? — wo kommst du her und wo geht die Reise hin? — Auf Wiedersehen und gute Fahrt! Wie leicht und unkompliziert wird doch hier die Verständigung zwischen den Völkern.

Die großartige Hügellandschaft der Provence tat sich vor uns auf. Voll stand der Mond am Himmel und so entschlossen wir uns, noch ein wenig in die Nacht hineinzurollern. In dieser Nacht wären mir beinahe die prachtvollen französischen Chaussees zum Verhängnis geworden: sie ermüdeten. Die Bäume rechts und links der Straße begannen zu tanzen und ich entdeckte plötzlich eine mir bis zu jenem Augenblick noch unbekannt Tatsache: man kann auf dem fahrenden Roller einschlafen. Ich hielt an; eine Zigarette half mir bis zur nächsten Ortschaft weiter. Es war wenige Kilometer vor Arles; die kleine Stadt schlief fest. Keine Gaststätte, die nach Mitternacht noch geöffnet war. Ich war zu müde, um noch mein Zelt aufzubauen. Eine Bank in einer kleinen Anlage, direkt neben der Hauptstraße, tat es in diesem Falle auch.

Erregte Stimmen weckten mich schon am frühesten Morgen. Wenige Schritte von meinem Bett entfernt standen einige Franzosen. Es waren Arbeiter, die auf den Bus nach Arles warteten. Ihr Gespräch drehte sich um das „D“ an der Hinterfront meiner Braut, um das Presseschild und um meine Kameras. Ich hörte etwas von „gefährlichen Deutschen“, „Spionen“ und „Sabotage“ — und über die blühende Phantasie dieser einfachen Menschen erfreut, knüpfte ich ein Gespräch an: Ich lobte die Schönheit ihrer

*Spanien wirkt für den Fremdenverkehr in „deutscher“ Sprache*



Heimat, die Güte der provincialischen Weine und die Gastfreundschaft der Menschen in diesem Land. Und siehe, mit der aufgehenden Sonne zerschmolzen Vorurteil und Mißtrauen. Die deutschen Zigaretten schmeckten ihnen vorzüglich, und als ich daran ging, meine Sachen wieder aufzupacken, bemühten sich zahlreiche Hände, mir zu helfen. Sie liebten den Frieden, ich liebte ihn: Als gute Freunde gingen wir auseinander.

Spanien! Es ist Sonntag und heller Sonnenschein liegt über dem Land (ich habe übrigens während meiner gesamten 8000-Kilometer-Reise die Sonne nie vermißt!), als wir bei Le Perthus in das eigenartigste und schönste Land hineinfahren, das ich auf allen meinen Fahrten kennenlernen durfte.

Kurz zusammengefaßt möchte ich deshalb hier all den Rollerfreundinnen und -freunden, die vielleicht nach Spanien fahren wollen, einige Ratschläge geben:

Lassen Sie sich nicht durch irgendwelche Gerüchte über schlechte Straßen, die Unsicherheit der Verhältnisse usw. von Ihrer geplanten Spanienreise abhalten. Doch fahren Sie nicht nur bis San Sebastian oder Barcelona, denn von dem eigentlichen Spanien haben Sie dann so gut wie nichts gesehen und Sie hätten genau so gut an die Riviera fahren können. Und dann: Raten Sie nicht durch dieses Land und verweilen Sie dort, wo es Ihnen gefällt, einige Zeit. Der Spanier liebt die Eile nicht — nur der spanische Kraftfahrer macht hier eine Ausnahme, auf die Sie vor allem in Barcelona und Madrid achten müssen — und Sie sollten sich keineswegs ungeduldig zeigen, wenn Sie irgendwo in einer kleinen südspanischen Ortschaft an der einzigen Tankstelle auf zwei- bis dreihundert Kilometer zwei volle Stunden auf die Bedienung warten müssen, weil der Senor gerade Siesta hält. Vielleicht liegt er gar in einer Hängematte — wie das mir selbst passiert ist — die zwischen Tanksäule und Garagentür aufgespannt ist, und winkt Ihnen, ohne ein Wort zu sagen, mit beiden Händen freundlich ab. Am besten, Sie gehen dann auf einen kleinen Streifzug durch den Ort, es lohnt sich bestimmt und wenn Sie zurückkommen, bekommen Sie auch den gewünschten Treibstoff.

A propos Treibstoff: Er kostet etwa genau so viel wie in Deutschland, ist jedoch nicht ganz so gut. Er zieht nicht. Öl ist sehr schlecht. Am besten deckt man sich in einer größeren Stadt (Barcelona, Valencia, Madrid usw.) mit einigen Kanistern ESSO-Öl ein. Auch für Benzin sollte man einen Zusatztank mitführen.

Die Straßen sind in Spanien nicht so schlecht, wie man sie allgemein „macht“. Allerdings darf man von den Hauptverkehrsstraßen nicht zu sehr abweichen. Doch auch die großen Überlandrouten haben so reichlich „Überraschungen“, daß jeder Freund „schwieriger Strecken“ auf seine Kosten kommt. Vielleicht fährt man gerade seinen 100. Kilometer auf einer ausgezeichneten Asphaltdecke, ist sorglos und zufrieden, bis da auch schon die nächste „Katastrophe“ in Sicht kommt: Straßenbau! — die Straße ist oft auf viele Kilometer in ihrer ganzen Breite aufgerissen. Grobe Schottersteine sind in die künftige Fahrbahn eingefüllt. Esel ziehen eine kleine Walze. Eine Ausweichmöglichkeit gibt es nicht. Hindurch also: — im ersten Gang mit schleifender Kupplung.

Nehmen Sie also unbedingt Ersatzbeläge für die Kupplung mit, wenn Sie nach Südspanien fahren wollen, sonst kann es Ihnen passieren, daß Sie die Maschine verladen müssen, um sie nach Madrid zu schaffen. Vier Wochen, bevor ich nach Spanien fuhr, wurde dort die erste Vespazentrale Spaniens eröffnet. Etwa 200 neue Maschinen standen dort, italienische Modelle, Marke Fiat. Die Mechaniker des Landes sind wahre Meister der Improvisation. Sie arbeiten gut und billig. Der spanische Mensch ist überhaupt überaus freundlich und hilfsbereit. Sagen Sie überall, wohin Sie auch kommen, daß Sie Deutscher sind; Sie werden bestimmt eine freudige Überraschung erleben. „Alemania!“ — wie ein Lauffeuer geht die Kunde durch den ganzen Ort, alles strömt zusammen und Sie sind plötzlich Mittelpunkt einer großen Familie. Zahllose Hände müssen Sie schütteln, man bietet Ihnen Wein und Speisen an — alles umsonst. Vielleicht bittet Sie auch ein Spanier, sein Eigentum als das Ihre zu betrachten. Mir selbst ist das recht oft passiert. Die Freude um Sie her ist so groß und so echt, daß Sie zuerst ganz verwirrt sind. Die Kinder liegen auf dem Rücken oder auf dem Bauch unter Ihrer Maschine, um ja alles genauestens zu sehen, während sich die „reifere Jugend“ in technischen Fachsimplereien ergiebt. Man betastet Sie von Kopf bis zu den Füßen mit aufmerksamen Blicken, Ihr Gepäck mit den Händen. Doch haben Sie keine Angst, man stiehlt Ihnen bestimmt nichts.

Ich ließ in der Post in Malaga meine Brieftasche liegen und ein Junge von zwölf Jahren sprang mir 500 Meter auf der Straße nach, um sie mir zurückzubringen. Mein gesamtes Reisegeld hatte ich darin stecken. Diese Jungen sind überhaupt großartig. Gib ihnen eine Peseta (etwa 11 Dpf.) und sie rasen für dich durch die ganze Stadt, um dir eine Besorgung zu machen. Sie freuen sich, dein Freund sein zu dürfen.



Italien/Riviera: So war meine Vespa beladen



Eine spanische Stadt in der Nähe von Lorca. Sie ähnelt sich alle, diese Städte: Lehmverputzte Häuser mit wenigen kleinen Fenstern. Die Kirche ist jeweils das repräsentativste Gebäude. Im Hintergrund die trockene Landschaft des Kern



In einem kleinen Fischerdorf an der portug. Küste halten wir an. Die Fischer stehen gerade ihre Boote auf den Strand. Sie sind arm und bescheiden, diese Leute. Ihre Netze weisen keinen großen Fang auf

So gut der Spanier im Umgang mit Menschen ist, so hart ist er andererseits wieder zu seinen Tieren. Als ich in Sevilla einen Stierkampf miterlebte, mußte ich an meinen amerikanischen Kollegen Willard Price denken, der den Matador eines derartigen Kampfes mit den Worten charakterisierte: „Mir war es klar, daß er als Junge Käfern die Beine angerissen hatte.“

Wenn Sie im Sommer nach Spanien fahren, dann wählen Sie auf keinen Fall die Strecke Irun—Madrid—Sevilla oder Barcelona—Madrid, denn das Landesinnere ist um diese Zeit furchtbar trostlos und heiß. Fahren Sie bei San Sebastian über die Grenze und dann durch Portugal. Dieses Land ist wie eine märchenhafte Oase. Bleiben Sie einige Tage in einem kleinen Fischerdorf an der Küste.



Höhlenwohnungen (s) zwischen Almeria und Granada. In ihrem Innern überraschen die „Höhlen“ immer wieder durch ihre Sauberkeit



Algeiras: Im Hafencafé mußte ich Benzin ablassen. Spanier sind geschäftstüchtig: sie waren sofort mit leeren Flaschen da

Das Leben hier ist so bunt, daß Sie all jene Romantik entdecken werden, der Sie bisher noch vergeblich nachjagten. Diese Fischer sind arme, bescheidene Leute. Doch wenn Sie sie bitten, dann werden sie Ihnen einige Stunden schenken, die Sie bestimmt nicht wieder vergessen: Fahren Sie mit diesen Männern am Abend einmal zum Fang hinaus vor die Küste — es lohnt sich bestimmt, auch wenn Sie eine Nacht ohne Schlaf dafür bezahlen müssen. Eine weitere Sommer-Reiseroute führt von Barcelona aus südwärts entlang der Mittelmeerküste. Tarragona—Peniscola—Sagunto: Namen, die an die Römer und an die Karthager erinnern. Hier kann man noch sehr wohl auf den Spuren Hannibals pirschen, denn ringsumher lebt in den Mauern, auf den Wällen und Türmen und auch in den Menschen selbst noch die Vergangenheit.

Wenn Sie nach Spanien kommen, fahren Sie nach Elche: vielleicht gar zum Palmfest am 12., 13. und 14. August. Meine „Friederike“ hat mich pünktlich zu diesem Termin dorthin gebracht.

Sie kennen Feste genug — meinen Sie. Trotzdem kann ich mit Bestimmtheit antworten: So etwas haben Sie noch niemals erlebt! Eine ganze Stadt lacht, singt und tanzt drei Tage lang. Die Nacht wird zum Tage: Illuminationen und Feuerwerk bringen die ganze Farbenfreudigkeit des Südens zum Ausdruck. Man wird Sie nicht lange fragen, ob Sie mitmachen wollen: Man sieht Sie, greift nach Ihren Händen und Sie werden von einem einzigen Taumel der Freude mitgerissen.

Über Murcia—Lorca fahren Sie weiter südwärts. Langsam zieht die Straße hinauf in die Sierra. Noch ahnt der Kraftfahrer nicht, daß die härtesten 400 Kilometer seiner spanischen Reise auf ihn warten. Auf der weiten Hochebene zwischen Murcia und Almeria liegen die gefährdeten Hitzenebel. Hier ist die heißeste Stelle Spaniens. Die Straße ist hier gut, doch so weit das Auge zu sehen vermag, nichts als nackter Fels. Ein Berg ist wie der andere: kegelförmig mit tiefen Falten und Höhlen. Dazwischen liegen steilabfallende Cañons, vollkommen trocken und wüst. Eine Vegetation fehlt beinahe vollkommen. Da und dort steht noch eine Ruine aus dem Bürgerkrieg neben der Straße. Trostlos ihr An-

blick, doch er paßt in diese Landschaft. „Mejores no hay“ steht mit Kalk auf die Mauerreste gepinselt — nicht einmal, nicht zweimal, nein, unzählig können wir dieses Bild einer grauenvollen Vergangenheit sehen: „Mejores no hay“ — es gibt keine Besseren —, ob es die Kommunisten waren oder die Nationalisten, die diese Worte dort aufgepinselt haben, das wissen wir nicht, doch der Anblick der zerstörten Wohnstätten läßt uns an ihrer Echtheit zweifeln.

Bei Almeria erreichen wir wieder das Meer. Die Hölle der Sierra liegt hinter uns. „Friederike“ summt erleichtert und auch ich atme zusehends auf. Almeria ist die Apfelsinenstadt, doch man könnte sie wohl ebensogut die Stadt der Zigeuner nennen. Wenn Sie nicht zu sehr ängstlich sind und vor allem wenn Sie interessante Fotos machen wollen, dann besuchen Sie ruhig einmal das Höhlenviertel der Zigeuner von Almeria. Es ist ein wahres Idyll: Man lauscht sich gegenseitig mit stoischer Ruhe in der Sonne, man keift und zetert und — da hat man Sie entdeckt! Nun beginnt das große Wettrennen um die Pesetas. Frauen, Kinder und auch Männer jagen auf Sie zu, hängen wie die Kletten an Ihren Kleidungsstücken. Sie reißen sich gegenseitig ihre Säuglinge aus dem Arm, halten sie Ihnen hin und betteln: „Para el piccini“ — für das Kleine, Señor. Es wimmelt rings um Sie her wie in einem Ameisenhaufen, schon strecken sich Ihnen zweihundert Hände entgegen und noch immer speien die vorher so stillen Höhlen neue Menschenfrucht aus. Kinder von sechs oder sieben Jahren betteln um Zigaretten, und dies mit einer nervtötenden Beharrlichkeit. Wie gesagt, ein Besuch in diesem Wespennest ist nicht jedermanns Sache, denn der erfolgreiche Rückzug wird einem dort nicht leicht gemacht. Zwischen Motil und Malaga stoße ich auf die schlechteste Straße meiner gesamten Reise. Plötzlich ist die Asphaltdecke verschwunden. Die Straße ist nur noch ein einziges Trichterfeld. Im zweiten Gang zuckeln wir dahin. In vielen hundert Kurven führt die Straße die Steilküste entlang, klettert auf über hundert Meter an dem Fels empor, fällt wieder bis auf wenige Meter zum Meer hin ab. Spitzkehre folgt auf Spitzkehre. Es ist eine einzige Strecke des Grauens, die erst wenige Kilometer vor Malaga endet. An diesem Abend sehe ich in der Ferne den Felsen von Gibraltar. Wir sind an der südlichsten Spitze der Iberischen Halbinsel angelangt.

Von Algeiras aus fahren wir mit der Schiffsfähre hinüber nach Ceuta. Die Überfahrt ist billig: Etwa 3.50 DM pro Person; für die Maschine zahlt man etwas mehr.

Kreuz und quer rollerten wir nun auf den recht guten Straßen durch Spanisch-Marokko, bewundert und bestaunt wie Wesen aus einer anderen Welt. Die Tage in Tetuan, in Xauen und in Tanger, dem „Paradies der kleinen Preise“, waren mit die schönsten meiner ganzen Reise. Es würde zu weit führen, wollte ich dieses Erlebnis noch genauer schildern, doch bin ich gerne bereit, interessierten Rollerfreundinnen und Rollerfreunden schriftlich nähere Auskünfte zu erteilen. Doch bitte: Nur das Wesentliche in Kürze!

In Tetuan habe ich mich übrigens endgültig mit „Friederike“ verheiratet und sie dankte mir denn auch diese Aufmerksamkeit durch unbedingte Treue während unserer Heimreise.

Und ganz im Vertrauen gesagt: Wir haben wundervolle Flitterwochen während unserer Rückreise erlebt, die uns über Sevilla, Lissabon, Coimbra, Madrid, Burgos, quer durch die Pyrenäen und durch Frankreich wieder nach Deutschland führte.

Während ich diese Zeilen für Sie niederschreibe, packt mich die Sehnsucht nach Spanien. Und eines Tages werde ich wohl meine „Friederike“ wieder fragen: „Machst du mit?“ — und ich weiß, daß sie erfreut schnurren wird, denn das freundliche „Adios!“ eines ganzen Volkes klingt noch heute in uns nach.

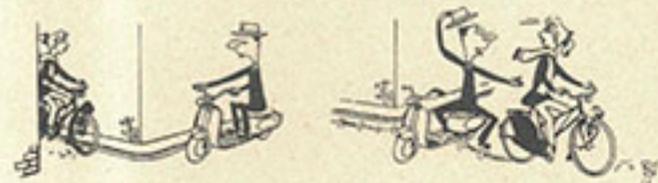


„Jetzt können wir ständliche Männer den Buschel 'raufsteigen: ich habe mir eine Vespa gekauft!“  
(Afonso, Stockholm)

## Die Tücken der Vorfahrtregelung

Wir Deutschen sind ein komisches Volk. Wir wollen möglichst alles und jedes durch Gesetze, Paragraphen und Polizeiverordnungen geregelt haben, damit man im Zweifelsfall ganz genau weiß, wer recht und wer unrecht hat. Nun ist es zur Sicherstellung eines flüssigen Verkehrsablaufes leider notwendig, verschiedene Verkehrsvorgänge gesetzlich zu regeln, so auch die Vorfahrt, um an Straßenkreuzungen und Einmündungen ein wüstes Chaos zu verhindern. Gewisse Verkehrszüge müssen vor anderen bevorzugt werden, um dem Geradeausverkehr möglichst ungehinderte Durchfahrt zu gewährleisten. Man darf aber nicht in den Fehler verfallen, zu glauben, daß eine Vorfahrtregelung alle Probleme beseitigt und klare Verhältnisse schafft. Es wäre ein verhängnisvoller Irrtum, an eine eiserne Gesetzmäßigkeit der Vorfahrtregeln zu glauben. Es kann vielmehr nur ein kleiner Teil der Vorfahrtfälle durch die Regelung erfaßt werden, während die komplizierten Fälle, wie etwa die Reihenfolge mehrerer Fahrzeuge an einer Kreuzung, nach dem gesunden Menschenverstand abgewickelt werden müssen.

Es kommt dazu, daß der § 13 StVO in seiner Fassung vom 23. 8. 53 sich so weit von der lebensnahen Praxis entfernt, daß selbst Juristen, Staatsanwälte, Richter und Polizeibeamte sich darin nicht mehr auskennen und ihre Meinungen oft heftig aufeinanderprallen. Wie soll dann erst der geplagte Verkehrsteilnehmer, der, mitten im Verkehrsablauf steckend, keine Übersicht hat und in Sekundenbruchteilen seine Entscheidung treffen soll, wissen, was richtig und was falsch ist?!



Die Rechtsprechung hat sich nun in diesem Dilemma eine sehr bequeme Praxis zurechtgezimmert. Bei den meisten Vorfahrtunfällen, und das sind nicht wenige, wird dem Vorfahrtberechtigten eine Mitschuld aufgehalst. Entweder hat er den Unfall kommen sehen, ohne ihn abzuwehren, dann wird ihm ein Verstoß gegen § 1 StVO zur Last gelegt; oder er hat ihn nicht kommen sehen, obwohl die Möglichkeit hierzu gegeben war, so wird ihm mangelnde Sorgfalt vorgeworfen.

Geradezu witzig aber wird die Sache, wenn an einer Kreuzung eine von rechts einmündende Nebenstraße mit dem Schild „Vorfahrt achten“ versehen ist, jedoch auf der bevorrechteten Straße die positive Kennzeichnung aus irgendeinem Grunde fehlt. Kommt es hier zu einem Zusammenstoß, so werden, wie verschiedene Beispiele zeigen, beide Fahrer verknast. Der aus der Nebenstraße kommende, weil er das Vorfahrtsschild nicht beachtet hat, und der auf der Vorfahrtstraße, weil er die Vorfahrt des von rechts Kommenden nicht beachtet hat. Es tritt also hier der kuriose Fall ein, daß eigentlich jeder die Vorfahrt hatte, uneigentlich aber keiner die Vorfahrt hatte.

Sehr kompliziert wird die Sache auch, wenn es sich um einen Vorfahrtfall nach § 13 Abs. 4 handelt. Der Geradeausverkehr hat

hiernach immer die Vorfahrt gegenüber einem entgegenkommenden Linksabbieger. Mißachtet nun so ein Abbieger die Vorfahrt des geradeaus Fahrenden, so ist es meist zur Abwehr eines Unfalles zu spät, weil sich der Abbieger schon in der Fahrbahn des anderen befindet, bis dieser die Mißachtung seiner Vorfahrt überhaupt bemerkt. Hat nun der Abbieger den Winker betätigt, so wird nicht selten der geradeaus Fahrende mitschuldig gesprochen, weil er aus der Betätigung des Winkers die Absicht des anderen zur Mißachtung seiner Vorfahrt hätte erkennen müssen.

Diese wenigen Beispiele mögen genügen, um den heillosen Wirrwarr zu dokumentieren, der in unserer unzulänglichen Verkehrsgesetzgebung steckt. Bis einmal eine klare und jeden Irrtum ausschließende Vorfahrtregelung kommt — wenn sie überhaupt je kommt — kann es für jeden vernünftigen Kraftfahrer nur eine Regel geben: Verlasse dich gar nie auf eine Vorfahrt und wenn sie dir noch so einwandfrei zuzustehen scheint; sie nützt dir weder im Krankenhaus noch auf der Anklagebank etwas! Wenn nicht überhaupt deinen Grabstein die Inschrift zielt:

Hier ruht einer, der die Vorfahrt hatte.

Kali

## Nur „fast“ wollte er ihn streifen

Wenn sich Herr Müller mit Herrn Meier auf der Straße unterhält, und Herr Müller tritt Herrn Meier dabei fast auf die Zehen, so ist das unfein.

Wenn Herr Müller aber auf seinem Roller fährt und dabei die Zehenspitzen des Herrn Meier streift, so ist das sogar lebensgefährlich. Und falls er das nicht bemerkt haben sollte, so wird ihm dies die Polizei gern und jederzeit mitteilen und zwar auch dann, wenn er es gar nicht wissen will.

Herr Müller nämlich rollerte dahin, irgendwo vor ihm wanderte Herr Meier und Herr Müller fand sich zackig. Leider. Denn, um dieses nicht nur sich, sondern auch Herrn Meier zu beweisen, beschloß er bei sich, Meiern beim Überholen fast zu streifen. Natürlich nur fast. „Einen Mordschrecken wird er kriegen“, dachte Müller begeistert, gab Gas, ließ kurz sein Horn ertönen, weshalb Meier wirklich gar heftig erschrak, wodurch wiederum er einen Satz nach links statt nach rechts machte und dadurch — und eben das war lebensgefährlich — wie ein aufgeschreckter Leu in den Müllerschen Roller sprang. Meiers Schrecken und Gewicht legten sich allsogleich auf den höchst sensiblen Roller und den zackigen Müller. Ergebnis: alle 3 legten sich nieder. Auf die Erde. Und die Erde war hart.

Moral: Wahre immer Distanz, es lohnt sich.

Das Gericht sagte das später mit anderen Worten. Es sagte: „Es ist unvorsichtig, wenn der Kraftfahrer den sich in gleicher Richtung bewegenden Fußgänger in einem Abstand von weniger als 1 m überholt; denn mit geringfügigen Richtungsänderungen des Fußgängers muß stets gerechnet werden. Ein Abstand von 50 cm mag dann ausreichend sein, wenn der Fußgänger auf der Fahrbahn steht und erkennbar auf den Verkehr achtet. Je höher die Geschwindigkeit des Fahrzeugs ist, um so größer muß der Abstand sein, 1 m jedenfalls ist — eben für den Fall, daß der Fußgänger nicht erkennbar auf den Verkehr achtet — das Mindestmaß.“

Die Folge dieser richterlichen Überzeugung aber war, daß der zackige Herr Müller längere Zeit in öffentlichen Gebäuden zu leben gezwungen war; denn nachdem ihn das städt. Krankenhaus entlassen hatte, nahm ihn das staatl. Gefängnis willig auf.

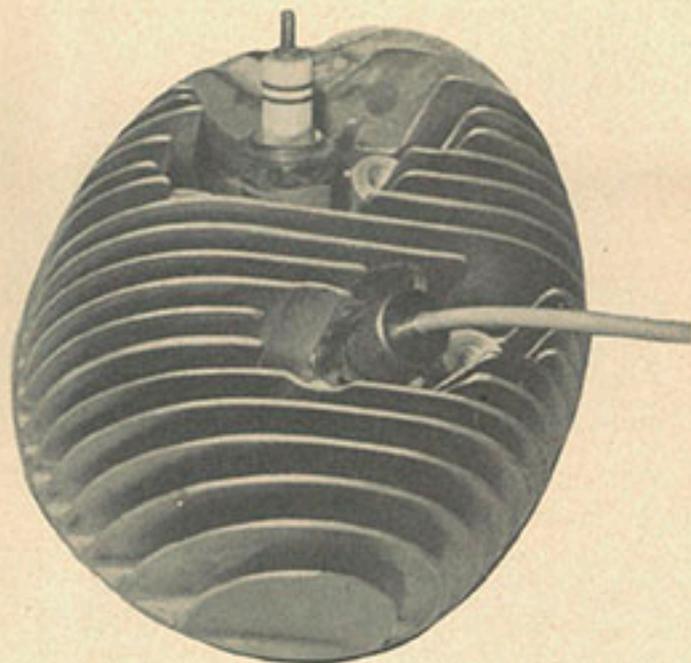
A. M.

Urteil des Oberlandesgerichts in Celle v. 9. 3. 1955.

## EIN SOMMER DES MISSVERGNÜGENS?

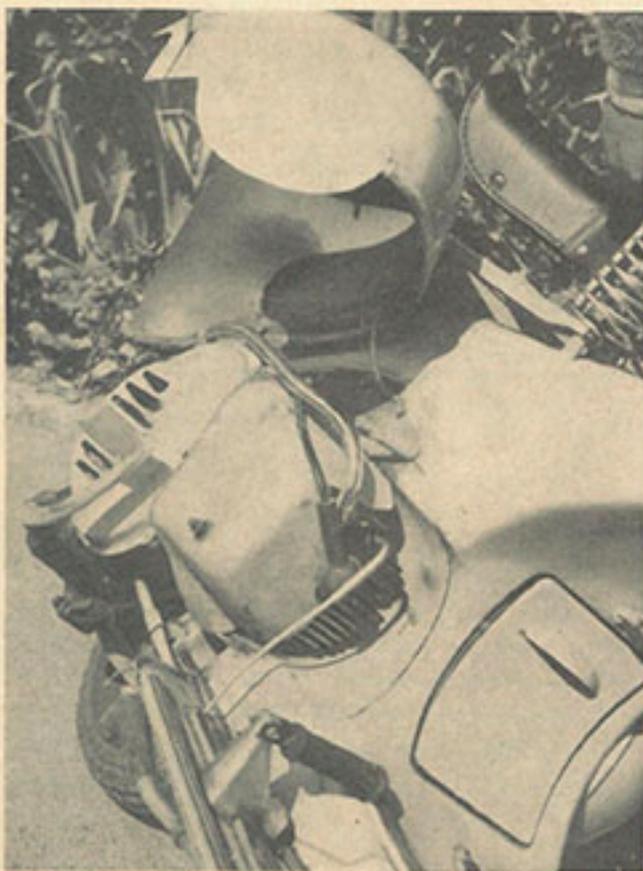
So sagen die Süddeutschen und Österreicher. In Norddeutschland war das Wetter dafür so schön wie kaum zuvor. Passen Sie sich jeder Wetterlage an! Mit dem Kleppermantel ist das kinderleicht. Ob Herbststurm oder Dauerregen, Schneetreiben oder klirrender Frost — der Kleppermantel mit einknöpfbarem Teddy-Wollfutter und Biberlammkragen hütet Ihre Gesundheit und läßt Sie gute Miene zum bösen Wolkenspiel machen.

Verlangen Sie Prospekt 180 B von den Klepper-Werken, Rosenheim/Obb.



Ein Vespa-Zylinderkopf mit eingebauter Vaku-Motorbremse

Bei Zweitaktmotoren kann bekanntlich, im Gegensatz zu Viertaktmotoren, durch den Motor keine Bremswirkung erzielt werden. Im allgemeinen hat dies weiter keine Bedeutung, vor allem dann nicht, wenn die Bremsen so gut sind, daß sie keiner zusätzlichen Hilfe bedürfen. Es gibt aber Fälle, in denen es wünschenswert wäre, etwaige notwendige Bremsungen über den Motor zu erzielen

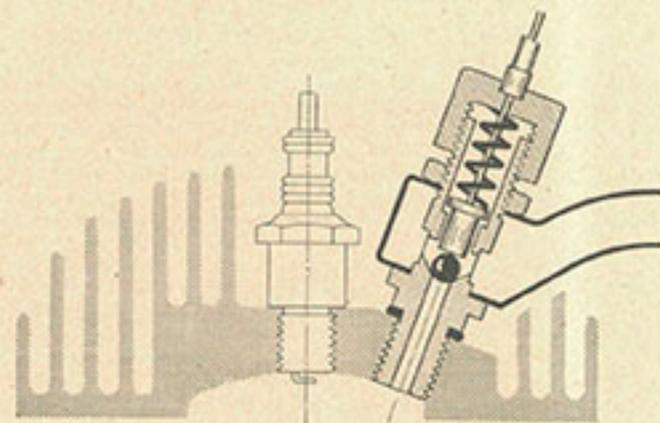


So sieht die fertig montierte Vaku-Motorbremse an einer Vespa aus. Nach unten läuft der Auslass zum Betätigungshebel. Über den Motor hinweg ist ein kleines Schallblöppchen angebracht.

## EINE MOTORBREMSE FÜR DIE VESPA

unter teilweise oder gänzlichem Verzicht der eigentlichen Bremsen. Z. B. bei Bergabfahrten auf vereisten Straßen, da hier der Einsatz der eigentlichen Bremsen immer eine erhöhte Rutschgefahr bedeuten oder bei langen Paßabfahrten, um ein Zuheißwerden der Bremsstrommeln zu verhindern.

Nun kann man durch den nachträglichen Einbau einer Motorbremse auch beim Zweitaktmotor eine Bremswirkung durch den Motor erzielen. Eine solche Motorbremse, die sich zum Einbau in luftgekühlte Einzylindermotoren eignet und die speziell auch für die Vespa hergestellt wird, ist die Vaku-Motorbremse, die von der Firma Otto Müri in der Schweiz, Zürich, gebaut und vertrieben wird.

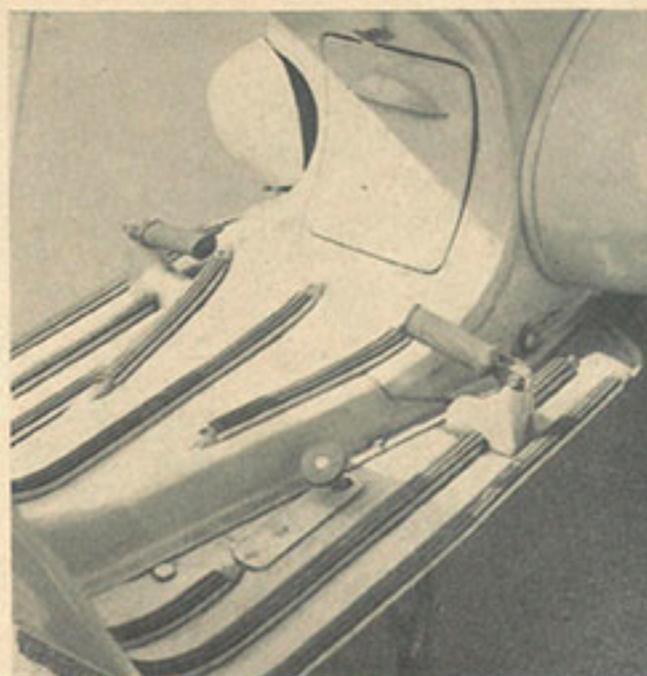


Querschnitt durch eine Vaku-Motorbremse

An eine derartige Motorbremse müssen die verschiedensten Anforderungen gestellt werden. Sie muß leicht zu montieren sein, sie darf keinesfalls die Motorleistung herabsetzen, weiterhin darf durch ihre Inbetriebnahme die Kerze nicht verölten, außerdem dürfen durch sie weder Kolben noch Kurbelwellenlager einer Überbeanspruchung ausgesetzt werden. Das ist schon ziemlich viel, aber längst noch nicht alles. So soll eine Motorbremse selbstredend eine gute Bremswirkung haben, des weiteren darf die Geräuschentwicklung durch sie nur minimal sein und schließlich und endlich soll durch den Einbau eines solchen Bremsventils der Motor auch äußerlich nicht verunreinigt werden. Nun wurde uns vor kurzem die Vaku-Motorbremse der Firma Müri in Spezialausführung für die Vespa zur Prüfung zugesandt und wir möchten annehmen, daß sie alle gestellten Bedingungen erfüllt. Das letzte Wort kann allerdings erst nach praktischen Versuchen gesprochen werden. Nun, die Vakubremse wird in diesen Tagen in eine Vespa eingebaut werden und wir werden der Sache ganz gehörig auf den Zahn fühlen. Doch über die Fahrversuche kann erst im nächsten Heft berichtet werden. Heute wollen wir uns ein klein wenig über die technische Seite dieses Bremsventils unterhalten.

Die Vaku-Motorbremse wird in eine zusätzliche Bohrung, die im Zylinderkopf angebracht werden muß, wie eine Zündkerze eingeschraubt. Über einen Bowdenzug, der je nach Wunsch durch einen Fußhebel oder durch einen kleinen Hebel am Lenker betätigt wird, erfolgt das Ein- und Ausschalten. Die Vakubremse arbeitet, wie der Name schon sagt, nach dem Vakuumprinzip. Das Ganze ist praktisch ein mit einer Stahlkugel versehenes Rückschlagventil. Beim Ausdehnungshub entsteht im Verbrennungsraum eine Sogwirkung, welche die Kugel in den Ventil-sitz hineinzieht und dadurch das Ventil abschließt. Dadurch entsteht über dem abwärtslaufenden Kolben ein Vakuum. Dieses Vakuum leistet dem abwärtsleitenden Kolben einen beträchtlichen Widerstand. Durch diesen Widerstand entsteht die Bremswirkung. Der Kreislauf des Gemisches bleibt durch die Vakubremse unverändert. Wird die Vakubremse eingeschaltet, so findet keine Entzündung statt, das Gemisch entweicht dann in unverbrauchtem Zustand durch das Bremsventil. Ein Ableitungsrohr, das gleichzeitig als Geräuschdämpfer dient, sorgt dafür, daß der Motor durch das entweichende Gemisch nicht verunreinigt wird. Wesentlich ist die einfache Montage der Vaku-Motorbremse und ihr unkomplizierter Aufbau, der etwa der Größe einer Zündkerze entspricht. Jedes Teil des Bremsventils kann ausgetauscht werden.

Leider kann man bis jetzt die Vaku-Bremse in Deutschland noch nicht kaufen. Ein Bezug kann nur über die Firma Müri in Zürich erfolgen. Doch hat uns Herr Müri versichert, daß er an einem Vertrieb in Deutschland interessiert sei und daß er sich deshalb nach einer geeigneten Vertretung in Deutschland umsehen wird. Bevor wir jedoch zum Einbau zu- oder abraten, wollen wir die Vaku-Bremse selbst ausprobieren und darüber berichten wir, wie gesagt, im nächsten Heft.



Hier wird die Motorbremse durch einen kleinen Fußhebel ein- und ausgeschaltet. Genauso gut ist es aber möglich, die Motorbremse durch einen kleinen Hebel am Lenker zu betätigen.

## Können 125-ccm-Vespas auf 150 ccm umgebaut werden?

Als die Messerschmitt-Vespa G.m.b.H. ihr 150-ccm-Vespa-Modell auf den Markt brachte, machte man sich natürlich im Werk heftiges Kopfzerbrechen, ob es sich nicht ermöglichen ließe, die alten 125-ccm-Vespas auf 150 ccm auszubauen. Ich darf gleich vorwegnehmen, daß über die Versuche in dieser Richtung noch nicht das letzte Wort gesprochen wurde, man ist aber immerhin soweit gekommen, die überhaupt möglichen Wege klar aufzeichnen zu können.

Beide Vespatypen 125 und 150 ccm haben ein quadratisches Verhältnis von Hub und Bohrung, nämlich beim 125er Motor 54 x 54 mm und beim 150er Motor 57 x 57 mm. Das heißt mit anderen Worten, daß zur Vergrößerung des Hubraumes nicht nur die Zylinderbohrung, sondern auch der Hub vergrößert wurde.

Damit wird ein etwaiger Umbau natürlich beträchtlich erschwert. Weit schlimmer ist aber, daß es vom 125-ccm-Vespa-Motor zwei grundsätzlich verschiedene Ausführungen gibt, wovon der eine Motor (frühere Ausführungen) über einen Nasenkolben verfügt, während die zweite Ausführung (Modell C ab Baujahr 1953) einen Flachkolben und Umkehrspülung hat. Bei den Motoren mit Nasenkolben ist der Fall hoffnungslos. Ein Auswechseln von Zylinder und Kolben wird durch die veränderten Spülungssysteme unmöglich gemacht, da auch der 150-ccm-Motor einen Flachkolben besitzt. Es bliebe nur noch der Weg, unabhängig vom jetzigen 150-ccm-Motor den Nasenkolben beizubehalten, und einfach den Zylinder auf 150 ccm aufzubohren. Dieser Weg ist jedoch nur theoretisch möglich, da sich im praktischen Versuch herausgestellt hat, daß die Zylinderwandung viel zu schwach ist, um das Aufbohren zu ermöglichen. Besitzer solcher Vespas bleibt also nur die Möglichkeit, sich einen kompletten 150-ccm-Motor zu kaufen und diesen in ihre Vespa einzubauen. Der komplette 150-ccm-Motor kostet einbaufertig mit Vergaser und Lichtmaschine DM 489.—. Abgesehen von den wenigen Vespa C Modellen, in die ein Nasenkolbenmotor eingebaut wurde, muß auch noch die Traverse ausgetauscht werden. Die Traverse würde dann zusätzlich DM 56,80 kosten.

Angesichts der relativ hohen Kosten erscheint natürlich ein derartiger Motorenaustausch äußerst problematisch. Viel günstiger

dürfte es in diesem Falle sein, die alte Vespa zu verkaufen und sich gleich ein neues 150-ccm-Vespa-Modell anzuschaffen. So kommt man nicht nur in den Genuß eines stärkeren Motors, sondern erhält gleich alle Vorteile der neuen 150-ccm-Vespa wie z. B. verstärkter Rahmen, verbesserte Federung usw.

Für die Vespa-Besitzer mit C-Motor, also solcher 125-ccm-Motoren, in die ein Flachkolben eingebaut ist, liegen die Verhältnisse weit einfacher. Hier ist tatsächlich ein lohnender Umbau möglich. Durch Auswechseln von Zylinderkopf, Zylinder, Kolben und Pleuel kann ein solcher Motor ohne weiteres auf 150 ccm umgebaut werden. Die Preise für die benötigten Neuteile sind:

1 Zylinderkopf	DM 24.—	1 Zylinder	DM 59.—
1 Kolben	„ 22.—	1 Pleuel	„ 16.—

Zusammen also 121.— DM. Ist der Zustand des Pleuellagers nicht mehr einwandfrei, so müßten der Käfig, die Nadeln, der Zapfen und die Anlaufscheiben ebenfalls ausgetauscht werden. Doch fallen die Preise für diese Teile nicht mehr ins Gewicht. Auch dieser Umbau erfordert die sog. C-Traverse. Verschiedene Vespa-Modelle wurden zwar mit dem C-Motor ausgerüstet, haben aber die Traverse A, B oder D eingebaut. In diesem Fall käme noch die Neanschaffung einer C-Traverse dazu, die, wie schon erwähnt, DM 56,80 kostet.

Soweit also die Umbaumöglichkeiten einer 125-ccm-Vespa auf 150 ccm. Wenn nun ein Vespa-Besitzer an einem derartigen Umbau interessiert ist, was macht er dann? Ganz einfach, er geht zu seinem zuständigen Vespahändler und läßt feststellen, welcher Motortyp und welche Traverse in seiner Vespa eingebaut sind. Diese Daten teilt er auf einer Postkarte der Messerschmitt-Vespa G.m.b.H. in Augsburg, Haunstetter Str., mit und bittet gleichzeitig um die Aufstellung eines Kostenvoranschlags für den Umbau. Diesen Kostenvoranschlag wird er postwendend erhalten und, sofern er mit den Kosten einverstanden ist, braucht er nurmehr seine Vespa an das Werk einzuschicken. In kürzester Zeit wird ihm dann seine umgebaute Vespa fix und fertig zurückgeschickt.

## ITALIENISCHES ABENTEUER



Pisa lag hinter uns, wir fuhren also gegen Rom.

Ein Jugendtraum erfüllte sich. Das Wetter war allerdings während der letzten beiden Tage nicht gerade urlaubsmäßig und meine Frau (natürlich) wollte heute mal nicht zelten, sondern in irgendeinem netten Dörfchen übernachten.

Ruhig schnurte unsere stark überbelastete Vespa durch die reizvolle Landschaft der Toscana. Ich versuchte meiner Gattin zu erklären, daß man, wenn man schon Zelt, Luftmatratze usw. mitschleppt, auch im größten Regen zeltet und so sahen wir denn gegen 6 Uhr abends ein kleines Dörfchen liegen. Nicht auf der Hauptstraße, etwas abseits an einem Berg. Im ersten Gang ging es einige steile Serpentina hoch und durch ein altes Stadttor. Als wir hielten, waren wir im Nu von einigen dutzend Kindern und Erwachsenen umringt, die alle irgendetwas erklären wollten. Nach einiger Zeit konnten wir endlich unsere Maschine, inmitten einer Gruppe von mehr als 20 Personen, zum „Hotel“ schieben. Durch einen dunklen Gang wurde ich ins Innere gedrängt. Ein kleiner Kellerraum und viele, viele Männer, dazu Vino, Rauch und eine Stimmung wie bei uns auf einer mittleren Hochzeit. Aber draußen, wo mein Frauchen unsere Sachen bewachte, ging es genau so hoch her, denn ich hörte den Lärm bis herein. Eine halbe Stunde dauerte die Verhandlung, der gemütliche Wirt zeigte mir dreimal sein WC, da ich unbedingt ein Kabinett mit zwei Betten haben wollte (italienisch, Gabinetti = 00). —

Dann einigten wir uns auf 1000 Lire.

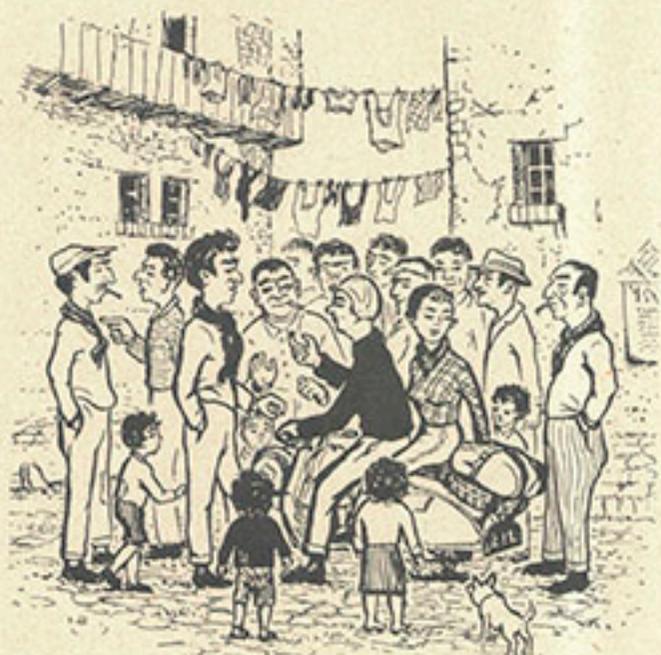
Nachdem unser Maschinchen mit Hallo quer durch die Gaststube auf einen schmalen Hof geschoben war, kamen wir in unserem Zimmer wieder langsam zur Besinnung. Nun, immerhin ein großes, mit Schnitzereien verziertes Doppelbett, ein abgeschlossener Schrank (Schlüssel war nicht zu finden), ein Nachtschränkchen, bis auf den bewußten Topf, leer, und eine einfache Waschgelegenheit. Der Lichtschalter befand sich auf dem Flur, aber da die Türe nicht abzuschließen war, kein Problem.

Es muß gegen 2 Uhr gewesen sein, als ich plötzlich erwachte. — Nachdem ich endlich meine verklebten Augen offen hatte, konnte ich jedoch nichts sehen als das kleine Fenster, welches sich bereits als heller Fleck in der Finsternis abzeichnete. Da... was war das? Von der Tür her wurde ein leichtes Knarren hörbar. — Langsam brach mir der Schweiß aus, zudem merkte ich am leiseren Atem meiner Gattin, daß auch sie erwacht war. So lagen wir also beide

hellwach in einem fernen Land, in einem Dorf, dessen Namen wir nicht einmal wußten und erwarteten unseren Mörder.

Herz und Gedanken rasten. Es war klar, man wollte unser Gepäck und vorher natürlich unser Blut. Ich sah mich bereits als schöne Leiche in der Dorfkirche aufgebahrt, aber dann fiel mir ein, man könnte die Leichen ja auch verschwinden lassen. Inzwischen merkte ich am Luftzug, daß die Tür bereits offen stand. — Ob es ein Einzelnr sein würde? Nein, bestimmt drei oder vier, und ich hatte keine Waffe. Mein winziges Fahrtenmesser stak unerreichbar im Gepäck.

Da... eine Diele knarrte unmittelbar vor mir, ich sterbe also als erster, meine Frau hatte sich ja schlauerweise hinten hingelegt. Zentimeterweise hebe ich die Decke, vielleicht könnte man den Dolchstoß etwas dämpfen? Jetzt, direkt neben meinem Kopf

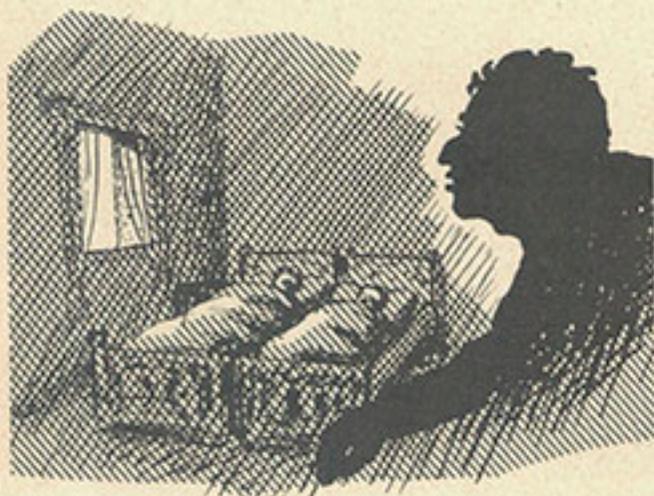


Als wir hielten, waren wir im Nu von einigen dutzend Kindern und Erwachsenen umringt...

macht sich jemand am Nachtschränkchen zu schaffen, mein Atem setzt aus, es klirrt seltsam und dann entfernen sich die Schritte leise und endlich geht sogar die Tür knarrend wieder zu. Nach einer Ewigkeit flüstere ich mit zitternder Stimme... „bist Du auf“... — und schluchzend schmiegt sich meine Gattin schutzsuchend an meine Heldenbrust.

In geräuschloser, schwerer Arbeit wuchten wir das Bett vor die Tür, legen Messer, Gabel, Riemen (zum fesseln) bereit und warten, bis gegen 6 Uhr, dann beseitigen wir die Spuren wieder und kleiden uns an. Wir sind die ersten auf im Hause. Es dauert eine ziemliche Weile bis der Wirt erscheint und sich wundert, daß wir soo bald weiter wollen. Beim Frühstück erklärt er uns dann mit den Händen, daß er leider während der Nacht den Nachtopf für seinen Bambino aus unserem Zimmer holen mußte, es sei nur einer im Hause.

Die nächste Nacht schliefen wir in Rom auf dem Campingplatz „Villa Glori“ im Zelt.



Es muß gegen 2 Uhr morgens gewesen sein...

Zeichnungen: Verfasser

# VESPA-*Artisten*

In Paris trafen sich italienische und französische Vespa-Fahrer und zeigten bei einem Roller-Gymkhana wahrhaft artistische Fertigkeiten mit ihren Vespa. Es zeigte darüber hinaus aber auch, daß diese Fahrzeuge außergewöhnliche Belastungen und Beanspruchungen klaglos mitmachen.



Versuchen Sie das mal — aber bitte, zuerst nicht ohne Netz.



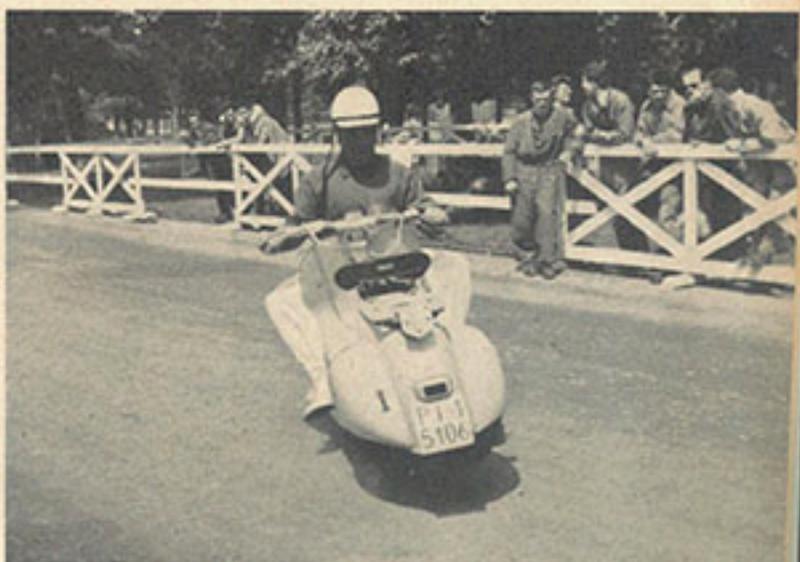
Da haben doch früher immer einige Leute erzählt, man könne mit einem Roller nicht freihändig fahren — schon gar nicht mit 8-Zoll-Rädern.



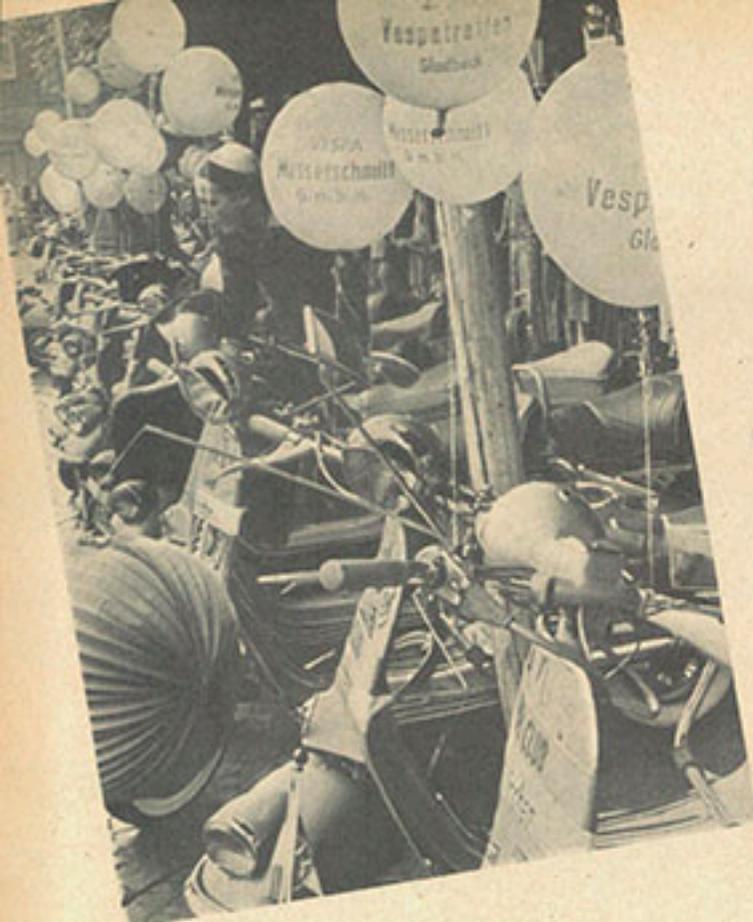
Fünf Mann auf einer Vespa — das sind, schlecht gerechnet, 6 Zentner



Das ist noch schwerer als es aussieht



Hoffentlich hat er hinten Augen



## 2. Internationales Vespa-Treffen

# im Zeichen der Völkerverständigung

Lampion-Korsofahrt

bringt Zehntausende

auf die Beine

„Daß es in Gladbeck so etwas gibt“, sagt verwundert anerkennend eine junge Frau zu ihrem Mann. Sie gehörten zu den Tausenden, die bereits am frühen Nachmittag des im Schmelz der Flaggen fast aller europäischen Nationen prägnanten Marktplatz stürmten, um das Eintreffen der Fahrer zum II. Internationalen Vespa-Treffen in Gladbeck mitemerleben. Diesmal kamen mehr als 650 Gäste von außerhalb auf über 400 Maschinen. Viele von ihnen aus dem Ausland, u. a. aus Italien, Frankreich, Belgien und Holland sowie eine Gruppe aus dem Saargebiet.

Ein wahrhaft buntes Bild empfing die Klubs aus allen Gauen Deutschlands. Die Zuschauer kamen auf ihre Kosten. Sofort nach dem Eintreffen erhielten die Fahrer einen bunten Luftballon, der lustig im Wind segelte. Belegte Brote und ein Erfrischungsschluck stärkten die Teilnehmer, die oft viele hundert Kilometer zurückgelegt hatten.

50 freiwillige Helfer des Technischen Hilfswerkes sorgten für eine mustergültige Absperrung und bewährten sich vorzüglich bei diesem ersten Großeinsatz in der Öffentlichkeit. Umsichtig leiteten THW-Vorsitzender Mallach und der Vertreter der Bundesanstalt des THW im Landesverband DRW, Dr. Goetze (Düsseldorf), den Einsatz. Unermüdlich zeigten sich auch die Kapelle der Fallschirmjäger unter ihrem Dirigenten Jagusch und der Spielmannszug des Schützenvereins Mitte.

Mit Einsetzen der Dämmerung wurden die Fackeln an den Vespen angezündet. Ein langer Zug formierte sich zur Lampion-Korsofahrt durch die Straßen unserer Stadt, die besonders in der Innenstadt von über 10000 Zuschauern umsäumt waren.

Leider noch zu wenig, aber wenn, dann mit viel Phantasie, waren die Vespafahrer der Aufforderung gefolgt, in Kostümen zu diesem Treffen zu fahren. Der Club Oberhausen schoß in römischen Kostümen den Vogel ab. Eine Vespa zog eine Quadriga mit einem Triumphator als Wagenlenker. Clubs aus Holland waren in ihren Landestrachten erschienen. Klotschen und rote Halstücher machten sie von weitem kenntlich. Aus Wülfrath kam ein Mecki mit seiner Micki; ein Inder, der zur Zeit in Holland lebt, erschien in seiner Heimattracht.

### Zielfahrt-Preise für Le Havre und Wiesbaden

Durch viele Straßen bewegte sich der Zug zum Schloß Witringen, wo Oberstadtdirektor Boden, Bürgermeister Schmitz und Beigeordneter Sportdezernent Schirrmacher die Gäste willkommen hießen. Viele schöne Pokale von der Stadt, dem Club Gladbeck und Firmen gestiftet, warteten auf die Sieger der Zielfahrt. Landesvorsitzender E. Binder verwies mit berechtigtem Stolz auf die 18 Maschinen des Gladbecker Clubs, die dieses Treffen zustandebrachten. Er erklärte, daß ein enger Kontakt mit den 13 Nationen gepflegt werden solle, die im VC von Europa zusammengeschlossen seien. Der VC von Deutschland werde in

allernächster Zeit neu gegründet. Grußadressen mit herzlichsten Glückwünschen für das schöne Treffen waren aus Italien eingetroffen und wurden unter dem Beifall der Gäste, die im Freien Platz genommen hatten, verlesen.

Karl Mahl, mit 72 Jahren einer der ältesten Vespafahrer in Europa, wurde zum Ehrenmitglied des Gladbecker Clubs gemacht. Er hatte zuvor die Grüße des Bozener Clubs und des Vizepräsidenten Riva aus Italien überbracht. In dem Brief an Erich Binder hieß es „... Freundschaft und Verbundenheit sollen das Ziel unserer gemeinsamen Arbeit bleiben. Trotz verschiedener Sprachen werden wir zueinander finden“. K. Mahl überbrachte auch die Grüße des Bozener Clubs, bei dem Gladbeck in diesem Jahr zu Gast war.

Vor allem dankte Vorsitzender Binder der Stadt für ihre Unterstützung. Bürgermeister Schmitz hieß die Gäste willkommen und wünschte, daß der Geist der Grußadressen lebendig werden möge. Beigeordneter Schirrmacher begrüßte die Gäste im Namen der Gladbecker Sportler und betonte, daß gerade Sportler sich überall verständigen. Durch die Motorisierung der Vespa-Sportler sei ein noch engerer Kontakt als höchstes Ziel ihrer Vereinigung möglich. Besonders begrüßt wurde auch der Vizepräsident des VC von Belgien, M. Thiry, der einen engen Kontakt zwischen Deutschland und seiner Heimat wünschte.



Ein großes Kaufhaus in Gladbeck hat zur Feier des Tages ein Schaufenster speziell für das internationale Vespa-Treffen dekoriert



Landesclub-Vorsitzender Dr. Erich Bieder mit einer holländischen Abordnung aus Brabant-Oost

## Preisverteilung

„Sollen wir noch etwas blödeln, liebe Vespasianer. Oder lassen wir lieber die Kapelle tuten“, leitete Rudi Rauber vom NWDR den gemütlichen Teil ein, in dem auch die Pokale verteilt wurden. Mit 1460 km erhielt der Club Le Havre den 1. Preis. Amsterdam mit 1149 km den zweiten und der belgische Club aus Charleroi mit 673 km den dritten Preis. Von den inländischen Clubs erhielt Wiesbaden mit 1757 km den 1., Bork-Selm mit 1500 km den 2., Aachen den 3., Braunschweig und Osnabrück die folgenden Plätze. Noch lange erfüllte dann lustiges Treiben den Garten und die Räume des Schlosses, in denen Kapellen zum Tanz aufspielten.

(Gladbecker Tageblatt)

## Vespa-Treffen in Hastings (England)

Der Präs. Tassinari vom VCVE, sowie der Präs. vom VC of Britain und meine anderen Vespa-Freunde aus England, waren im Hotel Queen in Hastings untergebracht. Für mich, als Vertreter von Deutschland, hatte man ein Privatquartier bei einem der angesehensten älteren Ehepaare Hastings vorgesehen.

Am Samstag gegen 18 Uhr waren alle Vertreter der Nationen Italien, England, Frankreich, Schweden, Dänemark und Deutschland zu einem Cocktail-Drink im Queen-Hotel eingeladen. Bei der Gelegenheit konnte ich es allen Anwesenden kund tun, daß im kommenden Monat das neue Präsidium des VCVD zusammengestellt wird und wir Deutsche im nächsten Jahr uns ganz aktiv für die völkerverbindende Sache des Vespa-Rollerfahrers einsetzen werden.

Ich muß zwischendurch erwähnen, daß der Empfang des deutschen Vertreters ganz besonders herzlich war. Es sind Einladungen an mich ergangen, denen nachzukommen meine Anwesenheit in England bis 1958 erforderlich gemacht hätte.

Am Samstag hatte der Bürgermeister, unter dessen Schirmherrschaft das Vespa-Rallye in Hastings aufgezogen war, am Queen-Hotel den ältesten Bus der Stadt Hastings eingesetzt, um die Delegierten zum Restaurant St. Leonards zu fahren. Hier wurden die üblichen Reden gehalten und ein Hoch auf die Königin von England ausgebracht. Nach einer Pause von 15 Minuten startete ein kleines Kabarett bis 23.15 Uhr. Beim Verlassen des Lokals, auf dem Weg zur Maschine, waren nur noch Vespafahrer zu sehen. Leute und Licht waren aus der Stadt verschwunden.

Am Sonntag früh startete eine 80 km lange Zuverlässigkeitsfahrt, die eine 100%ige Organisation aufwies. Dabei konnten die Italiener den 1. und die Engländer den 2. Platz belegen. Durch die Unkundigkeit mußte sich der deutsche Vertreter mit 55 Sekunden Verspätung an einer Kontrollstelle mit dem 22. Platz begnügen. Am Nachmittag war beim Geschicklichkeitsturnier der deutsche Starter unter großem Beifall der Zuschauer unter den Endsiegern, mußte sich aber beim Stechen mit den Italienern mit dem 3. Platz abfinden.

Zum Schluß der Veranstaltung kam dann pünktlich um 16.30 bis 17 Uhr die Preisverteilung unter freiem Himmel, bei etwas Fieseln fiel es aber keinem der Vespafahrer oder Zuschauer ein, frühzeitiger die wunderbar angelegte Kampfstätte zu verlassen. Bei der Preisverteilung hatte dann der deutsche Vertreter Gelegenheit, ein kleines Präsent dem Präsidenten vom Vespa-Club England in Form einer Silberschale zu überreichen.

Ich möchte jedem Vespafahrer hierzu sagen, es muß nicht immer für die Urlaubszeit der Süden Europas sein. Ich glaube, daß die Engländer an Gastlichkeit keinem anderen Land nachstehen, insbesondere für uns Deutsche.

## Der Vespa-Landesclub West meldet:

**Vespa-Club Wuppertal:** Bei der ADAC-Zuverlässigkeitsfahrt „Rund um das Ennepetal“ am 2. Oktober 1955 errang der VC Wuppertal drei Goldmedaillen, außerdem den Ehrenpreis für den besten Rollerfahrer.

Helmuth Fross, der sich inzwischen im VLC West einen Namen gemacht hat, war an dieser Fahrt beteiligt.

Am 16. Oktober 1955 konnte der VC Wuppertal mit einer Fuchsjagd die diesjährige Saison mit vielen sportlichen Erfolgen abschließen. — Wir gratulieren.

**Vespa-Club Münster:** Sein 5. Stiftungsfest konnte am 8. Oktober 1955 der VC Münster begehen. Bei dieser Gelegenheit wurden diejenigen Clubkameraden besonders gewürdigt, die in diesem Jahr sportliche Erfolge für den Club errangen.

**Vespa-Club Aachen:** Am 22. Oktober 1955 beging der VC Aachen sein 4. Stiftungsfest. Zu diesem Anlaß hat der VC Aachen eine Zielfahrt ausgeschrieben. Nenngeld pro Person 2,50 DM.

Der Vespa-Landesclub West bittet die Clubs, Anschriften-Änderungen der Vorsitzenden umgehend zu melden.

## Rennfahrer auf Vespa



Laurent Bobet, französische Fahrrad-As, fährt auch Vespa und vertritt die Ansicht, daß die Vespa eine vorbildliche Schrittmachermaschine abgibt



Auch Rennfahrer Stirling Moss hält eine Menge von der Vespa. Sie bietet ihm von der Rundenfriseurin mit 200 km/h erholungs Abwechslung

## Die Geschichte der Vespa

Kennen Sie die Geschichte der Vespa? Wir wollen uns bemühen, Ihnen einiges über den Ursprung unseres netten Fahrzeuges zu erzählen. Es ist ihnen ja nicht unbekannt geblieben, daß Europa in den letzten fünf Jahren nahezu von einem Motorroller-Rausch befallen wurde. Mehr als eine Million Motorroller sind bereits im Verkehr. Überall in Europa ist der Roller ein nicht mehr aus dem Straßenbild wegzudenkendes Fahrzeug geworden.

Die Geschichte des Aufstieges des Motorrollers ist zugleich die der italienischen Vespa, deren Schöpfer der weltbekannte Genueser Enrico Piaggio ist. Vor dem zweiten Weltkrieg stand Enrico Piaggio mit seinem Bruder Amando an der Spitze eines der größten italienischen Unternehmen, das Eisenbahnwagen, Obusse und Flugzeuge und Flugzeugmotore baute. Nach dem unseligen Kriege lag in Italien wie in Deutschland alles am Boden. Auch die Fabrik von Piaggio lag in Trümmern und die Zahl seiner Belegschaft war gleich Null. Die Brüder Piaggio trommelten 1945 alles, was noch von ihrer Belegschaft übrig war, zusammen. „Wir müssen Tausenden Arbeit beschaffen“, sagte Enrico Piaggio. Aber auch in Italien war die Herstellung der früheren Piaggio-Produkte verboten, und dann, wer hätte schon so etwas gekauft. Piaggio suchte neue Ideen. „Etwas, was das Land dringend braucht“, sagte Amando Piaggio, „ist ein schnelles und bequemes Beförderungsmittel“. Von den Alliierten waren zahllose Bahnhöfe gesperrt, viele Landstraßen waren mit tiefen Kettenfurchen der Panzer durchfahren. Die Autofabriken würden lange brauchen, bis die ersten Wagen fertig werden. Wie aber sollten die Menschen inzwischen vom Fleck kommen? Piaggio erinnerte sich der Motorroller der deutschen und amerikanischen Fallschirmjäger, die zwar meist nur aus Gestell und Motor bestanden, aber ein sicheres und durchaus billiges Beförderungsmittel waren. In etwas abgeänderter Form würde sicher ein Fahrzeug für Millionen daraus werden. „Machen wir einmal einen Entwurf“, schlug Piaggio einem seiner Ingenieure, dem Pionier der Luftfahrt, Dr. Coradino d'Ascanio, vor.

Nun wurden Skizzen gemacht. Der Motor war in einer Stärke von 4 bis 5 PS als ausreichend anzusehen. Schnelligkeit und Stärke waren zunächst nicht das Wesentlichste. Niemand fuhr gern auf einem heißen, schmutzigen Roller im Reitsitz. Man verlegte den Motor nach hinten in ein Gehäuse, das direkt an das Hinterrad angeschlossen wurde. Die Räder wurden klein, mit dicken Reifen versehen und dadurch das Fahren angenehmer und die Handhabung des Fahrzeuges bequemer gemacht. Ein Meisterwerk war dieses kleine Fahrzeug mit dem Einzylinder-Motor, der aus einfachster Konstruktion bestand. Das Öl- und Benzingemisch machten ein kompliziertes Schmiersystem und eine Ölpumpe überflüssig. Da die Vespa zum großen Teil aus Aluminium-Gußteilen hergestellt wurde, wurde sie sehr leicht und brauchte wenig Brennstoff. Damit das Fahrzeug auch den Frauen gefallen sollte, gestaltete d'Ascanio es nach dem Vorbild eines Damenfahrrades mit einem Trittbrett zum Aufsetzen der Füße und mit einem Windschutz, der halb gewölbt war, und baute so aus den primitivsten Almetalleiten das erste Fahrzeug und das Urmodell der Vespa, das noch heute im Turiner Automobil-Museum vorhanden ist. Piaggio wurde von seinen Bekannten und von seinen Ingenieuren ausgelacht und erntete viel Spott. Man sagte ihm, „wer kauft schon so etwas?“ Piaggio war aber davon überzeugt, daß er 10000 von diesen Rollern herstellen wird.

Als man den Namen suchte, erinnerte man sich der schmalen Taille und des dicken Hinterteils des Motorrollers sowie des aggressiven Vorderteils, und Piaggio kam auf die Idee, daß dieses Modell eigentlich einer Vespe gleiche. So hatte die Maschine ihren Namen weg und wurde kurz Vespa, zu Deutsch: Wespe genannt. Als die Maschine in die Serienfabrikation ging, wurde gleichzeitig ein riesiger Werbefeldzug gestartet, der die Eigenschaften der Vespa pries. Sie hatte einen sehr niedrigen, annehmbaren Preis. Ihre Betriebskosten waren dem Verbrauch nach sehr gering und waren mit 2,4 Liter auf 100 km angegeben. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 70 km pro Stunde und die Durchschnittsleistung war 50 bis 55 km auf glatter Strecke.

Rechtsanwälten, Ärzten, Geistlichen, führenden Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens bot man diese Maschinen verbilligt an, und sie nahmen sie. Fast über Nacht fand der 80 kg schwere Roller den Weg in alle Herzen. Bekannte Filmgrößen ließen sich auf der Vespa fotografieren, und so war die beste Reklame garantiert... Vor allem aber die Jugend hatte sich diesen schönen Motorroller mit dem Namen Vespa als Freund auserkoren, und nicht lange danach wurden schon die ersten Vespa-Clubs in Italien gegründet, in denen man sich zu froher und geselliger Fahrt in die Landschaft zusammenfand. Man konnte sogar auf dieser Maschine



Sex-Granate wider Willen, Jane Russell (über michte sie ernsthaft Rollen spielen), bewies auch auf der Vespa größte Kurverfestigkeit

eine kleine Familie unterbringen; die Mutter auf dem Rücksitz, auf einem besonders dazu angefertigten kleinen Kindersitz vorne das Kind, auf dem Gepäckträger, der nun von Zubehörformen hergestellt wurde, wurden dann die Verpflegung für das Wochenende, Zelt und was noch alles mit zum Camping gehört, untergebracht, und hinaus ging es in die schöne Natur.

Die Vespa war so klein, daß sie keine große Unterstellmöglichkeit brauchte, sondern einfach in den Hinterhof geschoben werden konnte und, mit irgendeiner Decke oder einer Plane überdeckt, ruhig im Freien stehen konnte.

Die Vespa-Clubs, die sich inzwischen gegründet hatten, wurden durch die Werke in Italien unterstützt, und diese internationalen Bruderschaften der Straße vereinigten sich auch in anderen Ländern. So bestehen heute schon 160 solcher Clubs in Italien, 117 in Frankreich, 96 in der Bundesrepublik, 59 in der Schweiz, 20 im Saarland, in Belgien, England, Dänemark, Schweden und wo noch in ganz Europa.

Die Fabrik Piaggio's, die, wie Sie eingangs gehört haben, 1945 noch ein wüster Trümmerhaufen war, ist heute bereits eine der modernsten Werkanlagen Europas. Piaggio's Prinzip heißt: Hohe Produktion bei hohen Löhnen. Den letzten kommunistischen Generalstreik haben in den Werken Piaggio's 82% der Vespa-Arbeiter nicht mitgemacht.

Ein großes Absatzgebiet sieht Piaggio in den Vereinigten Staaten. Er rechnet mit einer ungeheuren Nachfrage bei den dortigen Farmern, Studenten und Familien, die nur ein Auto haben. Der Motorroller könnte seiner Ansicht nach erheblich zur Lösung des Verkehrsproblems in den ständig verstopften amerikanischen Großstädten beitragen.

Seit März 1951 wird die Vespa in Frankreich produziert, und zwar wird diese von der Firma ACMA, die in dem Ort Fourchambault, in der Nähe von Nevers, ihre Werke hat, in Lizenz gebaut. In den ersten drei Jahren wurden 90000 Stück verkauft. In England erteilte Piaggio an Motorradfabriken Herstellungslizenzen, und schon fangen die kleinen Vespen an, durch das Land zu schwärmen. Spanien ist das am wenigsten motorisierte Land Europas: ein Motorfahrzeug auf 158 Einwohner. Aber auch hier verspricht die Vespa einen Umschwung. Das Madrider Werk stellt bereits monatlich 1000 Vespa-Motorroller her. So ist einwandfrei bewiesen, daß die Vespa das zahlreichste Verkehrsmittel in Europa ist.

(Auszug aus der „Saarländischen Vespa-Rundschau“)

## Bericht über die Gleichmäßigkeits-Prüfungsfahrt des Vespa-Clubs Kempten

Den Vespa-Fahrern aus dem ganzen Allgäu wird gerade diese Fahrt, welche gleichzeitig den Ausklang der diesjährigen Sportsaison für den Vespa-Club Kempten darstellte, eine bleibende Erinnerung sein.

Klug durchdacht und vorzüglich organisiert schuf der rührige Vorsitzende des Kemptener Vespa-Clubs dieses wirklich gut gelungene, motorsportliche Ereignis, das für die Zukunft jährlich wiederholt werden soll, jedoch möglichst mit Beteiligung des ganzen Landes-Vespa-Clubs. An alle erreichbaren Vespa-Fahrer erging vom Vorstand ein Aufruf zur Teilnahme an dieser Wertungsfahrt. Besonders erfreulich war, daß diese großartige Vespa-Demonstration, mit Unterstützung mehrerer Firmen, welche sehr wertvolle und brauchbare Gegenstände für die Preisverteilung stellten, tatkräftig gefördert wurde. Auch der Wettergott zeigte sich von der besten Seite und so mußte es kommen, daß sich alles, trotz der guten Besetzung, programmgemäß abwickelte. Während schon in aller Frühe die ganze Strecke sehr auffallend beschildert wurde, arbeiteten noch Funktionäre an den Startpapieren, welche erst zwei Stunden vor dem Start zur Verteilung kamen.

Pünktlich um 13 Uhr wurde dann der erste Vespa-Fahrer auf seiner Vespa GS gestartet, welchem in Abständen von je einer Minute die weiteren Teilnehmer folgten. Die Strecke, welche durch das ganze Allgäu führte, hatte sehr verkehrshindernde Baustellen, große Steigungen, sehr starke Kurven und vor allem vier geheime Zeitkontrollen aufzuweisen. Die Teilnehmer mußten einen Schnitt von 30 km/h genau einhalten und ihre Startkarten dem Zeitnehmer vorlegen, wobei in Sichtweite einer Kontrolle nicht mehr angehalten werden durfte.

Um eine Punktgleichheit zu vermeiden, wurde am Ziel eine Brems- und Beschleunigungsprüfung durchgeführt, bei welcher es lustige Szenen zu sehen gab. Zum geselligen Beisammensein aller Teilnehmer traf man sich dann um 19 Uhr im Berg-Café, wo die mit großer Spannung erwartenden Ergebnisse ausgehängt waren. Nach einigen kurzen Worten des Club-Vorsitzenden wurde dann die Preisverteilung vorgenommen, bei welcher Preise im Werte von DM 36,— bis DM 3,— zur Verteilung kamen und selbst der letzte noch eine kleine Anerkennung erhielt.

Besonders groß war der Beifall, als ein sehr aktives Clubmitglied ein Ehrenpreis der Messerschmitt-Vespa G.m.b.H. für besonderen sportlichen Einsatz überreicht wurde. Ein Bartrio sorgte dann für gute Unterhaltung für den weiteren Verlauf des Abends. *Wac.*



Unser Bild aus Brüssel zeigt eine Gruppe des Vespa-Clubs Trier mit dem Paul, den sie unlängst das „Trophée National Brabant“ am 14./15. August in Brüssel erringen konnte.

Verlag und Herausgeber: Vespa-Messerschmitt GmbH, in Zusammenarbeit mit dem Vespa-Club von Deutschland (VCVD). Verlagsleitung: Harald Strauch-Stoll. Erscheint zweimonatlich und wird mit einer Schutzgebühr von DM 0,50 an alle Vespa-Fahrer abgegeben. Zu beziehen durch die Vespa-Messerschmitt GmbH, die Vespa-Clubs und den Verlag: Vespa-Messerschmitt GmbH, Zweigstellen: Augsburg, Werk 4. Hierhin sind auch alle Zuschriften redaktionellen Inhalts zu richten. Für unvorbereitete eingegangene Beiträge keine Gewähr — Rücksendung nur, wenn Rückporto beiliegt. Verantwortlich für die Redaktion: Hans Schimpke, München. Anzeigenverwaltung: J. Strödel-Werbungsmittel KG, Newwid a. Rh., Engerer Str. 33-36, Tel.: 22926/22956. Druck: Buchdruckerei und Verlagsanstalt Carl Gerber, München 5, Angerstr. 2. Nachdruck unter Quellenangabe gestattet.



erfolg

## Der kluge Mann baut vor

dachte der Vater und kaufte sein Rad auf Zuwachs. Weitblickend, wie er ist, schützt er auch seine Familie beizeiten durch eine

## LEBENSVERSICHERUNG

### Stiftungsfeste:

Der Vespa-Club Rhein-Lahn feierte am 24. September 1955 sein 5. Stiftungsfest. Der Präsident nahm die ihm angebotene Ehrenmitgliedschaft dieses Clubs, dessen rühriger Vorsitzender Alfons Schleimer ist, gern an.



Viele Rollerfahrer des Auslandes, insbesondere Skandinavien und England, tragen Sturzhelme. Bei uns sind derartige Erscheinungen noch ziemlich selten. Die kurzen Hosen der hier abgebildeten „Vespianer“ allerdings wirken ein wenig kurios zu den Helmen. Der vordere Rollerfahrer fährt mit langen Hosen, um bei einem eventuellen Sturz nicht ganz wehrlos den dabei unvermeidlichen Handstreichungen ausgesetzt zu sein. Ansonsten aber wirken die deutschen Rollerleute recht unternehmungslustig. Das Kofferproblem haben sie hier mittels riesiger Hals-Blechkisten gelöst. Da soll noch einer was von Historikertätigkeit bei der Vespa sagen! Die Dänen fahren durch halb Europa damit. Foto: Kochler

Die nächste Nummer des Vespa-Tip erscheint zu Weihnachten. Clubnachrichten und Beiträge bitte bis spätestens 1. Dezember an das Sekretariat einsenden.

# Vespa Clubs die dem VCVD angeschlossen sind

Vespa-Club von Deutschland	Sekretariat	Augsburg, Werk 4
Vespa-Landesclub Nord	Heinrich Mietz	Bremen, Bahnhofstr. 32
<i>Leider können wir die Adressen der dem Vespa-Landesclub Nord angehörenden Clubs noch nicht veröffentlichen, da uns bei Drucklegung diese Liste noch nicht vorlag.</i>		
Vespa-Landesclub West	Erich Binder	Gladbeck i. Westf., Hochstr. 16
Vespa-Landesclub Südwest	Fritz Schneider	Darmstadt, Bismarckstr. 51
Vespa-Landesclub Schwarzwald	Hajo Koslowski	Freiburg i. Breisgau, Fichtestr. 49
Schwäbischer Vespa-Ring	Vorsitzender Helmut Reiter Geschäftsführer Heinz Stütz	Geschäftsstelle Schwäb.-Gmünd, Goethe- straße 43
Vespa-Landesclub Süd		
Wo bleiben die bayerischen Vespa-Fahrer? Interessierte Clubs, die Anschluß an den VCVD suchen, wenden sich bitte an das Sekretariat in Augsburg, Werk 4.		

## VESPA-LANDESCLUB WEST

Club:	Vorsitzender:	Straße und Hausnummer:
V. C. Aachen	Helmut Hildebrandt	Friedr.-Ebert-Allee 40
V. C. Aliso-Oberaden	Manfred Kaprolat	Landwehrstr. 67
Bergischer V. C.	K. H. Schwark in W.-Barmen	Spechtweg 11
Bergisch-Märkischer V. C.	Herr Klement in W.-Barmen	Mekelstr. 67
V. C. Bochum	Gerd Felski	Wittenerstr. 224
V. C. Bork-Selm	Herr Schlierkamp	Dorfstr. 62
V. C. Dortmund	Edi Birk	Lange Str. 54b
V. C. Duisburg-Hamborn	Kurt Tepel	Rudolfstr. 23
V. C. Dülken	Hans Geßmann	Waldstr. 1
V. C. Düsseldorf	Hans Josef Kalwa	Heideweg 79
Düsseldorfer V. C. 52, vorm. Benrath	Werner Kellerwessel	Borsigstr. 13
V. C. Emscher-Lippe	Anton Macal in Bottrop	Otto-Krawohl-Str. 5
V. C. Gelsenkirchen	Siegfried Danguillier	Auf Böhlingshof 35
V. C. Gevelsberg	W. Ramm	Südstr. 7
V. C. Gladbeck	Erich Binder	Hochstr. 16
V. C. Hagen	Walter Pree in Herdecke a. d. Ruhr	Poststr. 9
V. C. Haltern	Werner Asche	Postfach Haltern
V. C. Hamm	Herr Wessels	Langewangeweg 32
V. C. Heinsberg	Wilh. Geffers	Hochstr. 67
V. C. Hilden	Paul Klein	Schulstr. 19
V. C. Hochsauerland	Hans Löttert in Meschede	Beringhauserstr. 32a
V. C. Kassel	Karl Gerstung in Lohfelden b. Kassel	Röhrweg 6
V. C. Krefeld	Karl Weinhold	Philadelpiastr. 93
V. C. Mettmann	Walter Twellmeyer	Rhein-West-Bank
V. C. Moers	Manfred Suhr	Krefelder Str. 165
V. C. M.-Gladbach	Helmut Dormann	Vennerstr. 35
Vespa-Freunde M.-Gladbach	Gerhard Strang	Rudolfstr. 15
V. C. Mülheim	H. P. Pietsch in Oberhausen	Friedr.-List-Str. 4
V. C. Münster	Günther Holtkamp	Steveninkstr. 11
V. C. Oberhausen	Friedr. Pigors	Ebertstr. 34
V. C. Osnabrück	O. Toennes	Am Riedenbach 27
V. C. Ratheit-Hückelhofen	Herr Jessat	Am Markt 4
V. C. Recklinghausen	Bruno Bernemann	Hertenerstr. 191
V. C. Remscheid	Lothar Häussler	Schützenstr. 64
V. C. Rheydt	Vespa-Club	Watelerstr. 43
V. C. Rheydt-Odenkirchen	P. Wingarts	Färberstr. 47
V. C. Wanne	K. H. Umbreit	Burgstr. 68
V. C. Wesel	Karl Letzner	Kurfürstenring 33
V. C. Wuppertal	Ferd. Dickmann in W.-Elberfeld	Holzerstr. 27
V. C. Wülfrath	Hans Buchlay	Bergstr. 16

## VESPA-LANDESCLUB SÜDWEST

V. C. Bingen (Mäuseturm)	E. Klein	Bingen a. Rhein, Mainzer Str. 126
V. C. Darmstadt	F. Schneider	Darmstadt, Bismarckstr. 150
V. C. Erbach i. Odenw.	H. Egner	Erbach i. Odenw., An der Zentlinde 42
V. C. Frankfurt a. M.	Fred Wagebach	Frankfurt a. M., Clublokal: Kolpinghaus
V. C. Friedberg i. Hessen	Willy Thomas	Waldgasse
V. C. Gießen	Bernhard Wesche	Gießen, Ludwigspl. 5
V. C. Heidelberg	G. Hummel	Heidelberg, Max-Wolf-Str. 14
V. C. Karlsruhe	Fa. Vespa-Müller	Karlsruhe
V. C. Kulmbach	Adolf Engelhardt	Kulmbach, Spiegel 35
V. C. Mainz	Heinz Ditsch	Mainz, Kapuzinerstr. 38
V. C. Pforzheim	Siegfried Flitsch	Pforzheim, Kaiser-Friedr.-Str. 138
V. C. „Rhein-Lahn“	Alfons Schleimer	Singhofen, Unterlahnkreis
V. C. Wiesbaden	Kurt Feser	Wiesbaden, Gneisenaustr. 27



# 5mal kürzer gelacht



„Gerade als Sie hineingegangen sind, meine Dame, stieg der Herr auf seinen Roller und fuhr fröhlich pfeifend davon“

(Saturday Evening Post)



Das Überstrangungsproblem des Rollers löst der Arzt auf eine Weise  
(MOTO TOURING, SCHWEIZ)



„Sieh mal, Egon, das kannst du bei deinem Cadillac nicht machen“

(Le moter)



Wer den Schaden hat, spaltet jeder Beschreibung



Jetzt habe ich ganz vergessen,  
wo das Öklingeingesamten wird  
(Aftonbladet)