



Vespa

**DIE ZEITSCHRIFT
FÜR DEN VESPAFAHRER**

TIP

OFFIZIELLES ORGAN DES VESPA-CLUBS VON DEUTSCHLAND · SCHUTZGEBÜHR 30 Pfg.

NR. 5 · MAI/JUNI 1956



Sozios bekommen letzten technischen Unterricht vor der Fahrt nach München. Sie sorgen eben nicht nur für die termingerechte Abgabe der Nennungen, sondern interessieren sich auch für das Innenleben der Vespa.

Aus dem Inhalt:

Große Fahrt in lockende Ferne
Soll man oder soll man nicht?
Liegen wir mit unserem Vespa-Sport richtig?
Mit Zelt und Vespa in den Sommer
Jetzt sind es eine Million

Unser Titelbild:

Dr. Pieglio inmitten seiner Vespa's

Liebe Vespisten

wir sind jetzt Millionäre! Natürlich alle zusammen, und nach Fahrzeugen gerechnet. Aber, das ist ja auch ganz schön und zeigt immerhin, daß die Vespa sich nicht nur ihren Platz an der italienischen Sonne erobert hat, sondern als Roller-persona-grata in der ganzen Welt gilt. Das ergab sich auch mühelos aus der Anwesenheitsliste der internationalen Gästeschär, die nach Pontedera geströmt war, um mit stolzer Rührung das millionste gute Stück vor die Füße des Erzbischofs von Pisa rollen zu sehen, der passende kirchliche sowie weltliche Worte fand, um das ebenso berühmte wie jüngste Kind der Vespa-Familie aus der Taufe zu schieben.

'ne Million ist schon eine erkleckliche Zahl, auch wenn es sich nicht um die bekannten buntgedruckten Staatspapiere handelt, für die man Margarine, Benzin, Starkbier, Faltpapier, Klepperzettel und alles sowas kaufen kann. Sie müssen sich das mal vorstellen, das sind schon zwei Millionen Räder, mit Ersatzrädern sogar drei und dann die Menge Kolbenringe und überhaupt — wenn man weiterrechnet, wird das ja immer mehr! Also, ich kann nur sagen, stattlich, stattlich!

Die Taufe bei Dr. Piaggio im Vespa-Werk war schon eine Veranstaltung, die sämtliche Sprachen redete. Nicht übertrieben — es gab sogar unter den 500 Teilnehmern Leute, deren Sprachen ich noch nie gehört hatte. Aber komischerweise verstanden sich alle, denn sie hatten sämtlich mit Vespas zu tun. Wenn das keine Völkerverständigung ist! Das Fest begann sehr feierlich und wurde im Laufe des Verlaufs mit Hilfe von kleinen Trinkgefäßen ausgesprochen fröhlich, obwohl ich glaube, daß die meisten Gäste beim Schluß, gemessen an den Blutprozenten im Chianti, noch leicht hätten Vespafahren dürfen. Die Fröhlichkeit war nämlich absolut indanthren und keineswegs auf größeren Promille-Konsum angewiesen. Auch das spricht für die Vespafamilie.

Natürlich war es keine Fürstenhochzeit, dafür aber eine sinnvolle Veranstaltung, bei der Zuschauer und Gäste wußten, weshalb sie stattfand und, daß diese Sache für viele tausende von Menschen Arbeit und Brötchen und für noch mehr Menschen Freude am Fahrzeug bedeutete.

Wenn ich mal illustrierte Zeitschriften mit Fürstenhochzeiten- und -taufbildern ansehen will, dann gehe ich immer zu einem Arztkollegen ins Wartezimmer. Wenn mir von den albernen Schnappschußphotos, auf denen manchmal ordenbesäte Herren den Finger in den Mund stecken oder brillantgeschmückte ältere Damen wie Zirkuspferde ums kalte Büffet segeln und so, dann ist einem plötzlich gar nicht mehr so gut wie einem sein sollte und sehen Sie, dann bin ich immer gleich an Ort und Stelle für Erste Hilfe.

Also, ich glaube, es war doch beträchtlich mehr drin, als bei einer illustrierten Festveranstaltung und vor allem ein Beweis, daß die Vespa ihren Parkplatz an der Sonne behauptet hat und ihn zweifellos behalten wird. Es ist in diesem Falle wie bei richtigen Millionärs: Wo was ist, kommt noch viel mehr hin!

Natürlich habe ich in Pontedera auch den Binder Erich getroffen. Er saß bei „Präsidenten unter sich“ und hatte sich gerade mit seinen skandinavischen Kollegen so freundschaftlich ineinander verkeilt, daß man gar nicht sagen konnte, zu wem welches Glas gehörte. Sie murmelten weise voreinander hin und übten anscheinend Kontaktpflege. Da keinerlei Damen auf weiter Flur zu sehen waren, muß es wohl doch sehr präsidial gewesen sein. Aller Wahrscheinlichkeit nach vergatterte er seine Amtsbrüder auf das Münchner Treffen und auch ich möchte Ihnen damit noch einmal auf die Nerven fallen. Wir sehen uns doch bestimmt am 9. oder wenigstens am 10. Juni in Bayern, ich würde doch gern mit diesem und jenem ein wenig vespazieren (auch Sozias werden angenommen). Ohne es beschreiben zu wollen, glaube ich, daß es eine treffliche Festlichkeit werden wird — und, weshalb sollte es am 10. Juni regnen? Außerdem findet auch eine ganze Menge im Saal statt und die meisten tragen sowieso wasserdichte Kragenschoner.

Übrigens soll hier noch einen kleinen Moment ganz still an das 1. internationale Treffen dieses Jahres zu Pfingsten in Aachen gedacht werden mit eingebauter Präsidialsitzung. Ja, für die Funktionäre gibt es eben immer zu tun, denn, wenn nachher irgendwas tatsächlich klappen sollte, schiebt einer den Erfolg auf den anderen.

Das ist überall so. Also, auf Wiedersehen in München.

Dr. med. V. T.

Der **9** und **10** Juni
Samstag Sonntag
Juni Juni
in München

Es ist doch eigentlich ein tolles Ding, daß wir das diesjährige Europa-Treffen nach Deutschland bekommen haben. Aber ich bin sicher, daß das allen Vespisten schon klar geworden ist. Schließlich haben wir ja nicht umsonst so'n fixen fahrbaren Untersatz und sind es gewohnt, immer eine Nuance schneller zu sein.

Na, das wird sich ja auch in München zeigen. Was Euch alles erwartet, wollen wir schon heute ankündigen.

Der Schirmherr des Europa-Treffens ist der Oberbürgermeister von München, Herr Thomas Wimmer. Er und seine Mitarbeiter, sogar die vom Stadtsteueramt wollen alles tun, damit es allen Vespisten gut geht, gut gefällt und München in guter Erinnerung bleibt.

Doch nun zum Programm selbst:

Bei der Zielfahrt können alle Vespisten in- und ausländischer Vespa-Clubs teilnehmen, die ihre Nennung rechtzeitig eingesandt und die Nenn-Moneten nicht vergessen haben. Die drei Zielkontrollen an den Autobahnenden Münchens werden um 13.30 Uhr geöffnet und pünktlich um 17 Uhr wieder geschlossen. Gewertet werden nur die Vespisten, die in der Zwischenzeit aufkreuzen. Bei Ankunft an den Zielkontrollen



gibt es die Wertungskarten, auf der die Polizei die Wertung für die Fahrdisziplin einträgt. Die Verkehrspolizei wird nämlich die ankommenden Teilnehmer in Gruppen geschlossen zum Ziel bringen.

Am Ziel auf dem Königsplatz wird der formelle Teil der Ankunft erledigt. Plakettenausgabe, Programm, Gutscheine, Quartierscheine usw. Selbstverständlich bekommt nicht jeder Teilnehmer eine Plakette und Programm, sondern jeder Vespa-Fahrer. Der oder die Sozjus/Sozia bekommt die Beifahrergutscheine.

Wenn das alles erledigt ist, geht's in die Quartiere zum Pförtchen waschen, Ausruhen und Klarmachen zum Ausgang. Denn schon um 20 Uhr treffen wir uns wieder auf dem Königsplatz. Im Corso geht's durch München zur Feuerwerkswiese im Ausstellungspark. Dort wird die Europa-Fahne gehißt, diverse Begrüßungsansprachen gehalten und das Großfeuerwerk bei Einbrechen der Dunkelheit abgebrannt.

Am Sonntag haben alle Teilnehmer von 7 bis 9 Uhr Gelegenheit zu einem Kirchenbesuch. 10.30 Uhr treffen wir uns wieder auf dem Königsplatz und fahren unseren Ballon-Corso zum Schloß Nymphenburg. Auf dem Schloßplatz sammeln wir kurz und Punkt 12 Uhr bei einem Kanonenschlag lassen wir alle die gasgefüllten Luftballons mit den vorher angehängten Grüßen steigen. Damit es niemand leid tut, einen so schönen Ballon loszulassen, bekommt jeder Teilnehmer schon vorher einen Ballon zum Mitnehmen. Also bitte, wenn der Kanonenschlag ertönt, laßt sie steigen! Punkt 13 Uhr sind alle Teil-

nehmer Gäste beim Mittagessen im Münchner Löwenbräukeller. Selbstverständlich bieten wir hier was Bayerisches zum Essen und gutes Bier. Um 14 Uhr beginnt die Endrunde des Deutschen Vespa-Turniers mit Beifahrer. Es werden auf keinen Fall Übungen verlangt, die nicht in irgendeiner Weise im normalen Straßenverkehr vorkommen könnten. Zum Start kommen nur die Besten der Landes-Clubs. Um 15 Uhr starten die aus der Endrunde ermittelten beiden besten Vespa-Mannschaften gegen die beiden Besten jeder teilnehmenden Nationen. Nach den Vorführungen der Clubs und der Akrobaten wird die Europa-Fahne wieder eingeholt und der motorsportliche Teil der Veranstaltung ist beendet. Ab 19 Uhr ist Einlaß im Löwenbräukeller, wo um 20 Uhr die Preisverteilung innerhalb des Bayerischen Abends beginnt. Ab 19.15 Uhr hängen dort die offiziellen Ergebnisse aus, die Protestgebühr beträgt DM 50,— und die Einspruchsfrist ist 20.15 Uhr abgelaufen.

Selbstverständlich lassen wir beim Bayerischen Abend Frack und Smoking zu Hause. Hier servieren Münchner Dirndl und die Kapelle spielt in der Lederhose. Zwischen der Preisverteilung wird gejodelt, gesungen, schuhgeplättelt und auch sonst was gezeigt. Doch auch ihr Vespisten sollt ab 23 Uhr das Tanzbein schwingen können. Denn ab diesem Zeitpunkt zeigt die Kapelle, daß sie genau so gut „heiß“ spielen kann. Wenn dann um 24 Uhr offiziell Schluß ist, geht auch das Tanzen noch weiter, denn die Sperrstunde hat uns die Polizei verlängert.

Also Grüß Gott bis zum Europa-Treffen in München. -has-

Große Fahrt in lockende Ferne

Alte Vespa-Fahrer wissen schon: Die große Fahrt in die Sommerferien beginnt nicht mit dem Start am ersten Ferientag, sondern bereits Wochen zuvor mit dem Planeschmieden, dem Klarmachen von Roller und Gepäck und nicht zuletzt dem Beschaffen der notwendigen Papiere, sofern das Reiseziel im Ausland liegt. Diesen Vespa-Auslandsfahrern sollen die nun folgenden Tips wichtige Hinweise für ihre Ferienfahrt geben. D. Red.

Es gibt „So'ne“ und „Solche“. Die einen planen Monate im Voraus jedes Tagesziel, jeden Kilometer Fahrtstrecke, ja jede Mittagsrast und jede zu besichtigende Burg ihrer Vespa-Ferienreise bis in die kleinste Kleinigkeit. Die anderen dagegen, die „Ins-Blaue-Fahrer“, ziehen wie weiland Ritter Kunibert ins Abenteuer. Sie überlassen die Details der Fahrt der Eingebung des Augenblicks und genießen das Geschenk der Stunde, auch auf die Gefahr hin, einmal keinen besonders preiswerten Gasthof zur Abendzeit am Weg zu finden. Die einen haben ein festes Ziel, an dem sie sich dann ein oder zwei Wochen lang ausruhen und erholen, die anderen treiben von Ort zu Ort, bleiben, wo es ihnen gefällt, und fahren so weit und so lange sie Lust haben und die Reisekasse reicht. Wem der Vorzug zu geben ist, wer mehr von seinen Ferien hat, das sei dahingestellt. Beides hat gewiß seine eigenen Reize. Die schönste Ferienzeit dürften freilich die erleben, die den goldenen Mittelweg wählen, d. h. ihre Reise im Großen gesehen vernünftig planen und vorbereiten, sich im Übrigen aber freie Hand bewahren und sich an Ort und Stelle aus Stimmung und Unternehmungslust des Augenblicks heraus entschließen, was sie tun und lassen wollen. Ganz ohne Vorbereitungen aber kommt niemand aus. Und

warum auch, denn Planeschmieden und Vorbereiten machen doch den schönsten Teil der Vorfreude auf die Ferien aus.

Vorfriedensvolle Vorbereitungen

Sie beginnen damit, daß man sich über Termin, Dauer, Fahrtroute und Ziel der Ferienreise klar wird und sich einen ungefähren Überschlag über deren Kosten und die einem zur Verfügung stehenden Geldmittel macht.

Dann wird eine „Gepäckliste“ aufgestellt. Man schreibe all die Dinge auf einen Zettel, die man mitnehmen muß und möchte. Hierbei gilt der Grundsatz: Man schreibt immer zu viel auf und hat zum Schluß doch etwas Wichtiges vergessen! Deshalb: Diese Liste rechtzeitig aufstellen und mehrmals durchlesen, dann fallen einem die vergessenen Dinge, angefangen von der kleinen Reiseapotheke bis zu Isolierband und Taschenlampe zum Schluß doch noch ein. Was alles mitgenommen werden sollte, darauf wollen wir hier nicht näher eingehen. Es ist oft genug besprochen worden. Wichtig aber ist, daß man ein paar Tage vor Fahrtantritt eine „Packprobe“ anstellt und versucht, all die Dinge der Liste in die Koffer und Packtaschen zu verstauen und diese dann fest, unfallsicher und so an der Vespa unterzubringen, daß weder Fahrer

noch Sozia vom Gepäck belastigt oder behindert werden. Kleinigkeiten, wie Kartenmaterial, Verpflegung für unterwegs, Handhandtuch und Seife, gehören in eine Tasche oben auf das Gepäck oder an den Lenker.

Punkt zwei: Der Roller! Wer seine Vespa liebt, pflegt sie ohnehin das ganze Jahr über wie eine Geliebte. Das schließt nicht aus, daß man den Roller vor Antritt einer größeren Fahrt zur **Durchsicht** in eine Spezialwerkstatt geben sollte. Das Getriebeöl ist zu wechseln, auch wenn es „eigentlich noch ein paar hundert Kilometer Zeit hätte“, und der ganze Roller ist gründlich abzuschnüren. Zuvor ist er natürlich sauber zu machen, vor allem auch Vergaser, Luftfilter und Benzinleitungen. Die Batterie wird mit destilliertem Wasser aufgefüllt und dann aufgeladen. Die Bremsen sollten nachgestellt und ggf. neu belegt werden. Die Kabel der Bowdenzüge von Gas und Handbremse sind zu kontrollieren und einzufetten, besser noch gleichfalls auszuwechseln wie die Zündkerze. Flickmaterial gehört ohnehin in die Werkzeugtasche. Wie steht es aber mit der Gummilösung? Ist sie etwa eingetrocknet? — Und dann die Reifen! Die Decken, auch die des Reserverades, sollen unbedingt gutes, griffiges Profil aufweisen. Nicht nur, wenn man ins Gebirge fährt, sondern vor jeder großen Fahrt soll man für gute Decken sorgen. Ist das Profil schon etwas abgefahren, der Laufgummi aber noch stark genug, dann die Reifen „sommern“ lassen, andernfalls lieber neue Decken kaufen. Sie sind billiger als acht Tage Krankenhausaufenthalt, von dem durch Unfall verdorbenen Urlaub gar nicht zu reden. — Zwei oder drei Zündkerzen gehören auf jeder Auslandsfahrt in die Werkzeugtasche, desgleichen Reservebirnen für Scheinwerfer und-Sofittenlampen und Sicherungen. Etwas Leitungsdraht und ein paar Lüsterklemmen zum Flicken einer gebrochenen Leitung sollten gleichfalls nicht fehlen. Schlüssel und Spezialwerkzeug überprüfen, ob alles vorhanden ist, andernfalls rechtzeitig Ersatz beschaffen! Ein Reservebowdenzug kann nie schaden, auch wenn die Kabel eben erst erneuert worden sind. —

Haben Sie schließlich noch mit der lieben Nachbarin gesprochen, die den Dackel Strups, den Wellensittich oder den Goldfisch in Pflege nehmen und die Blumen auf dem Balkon begießen soll, haben Sie Telefon-, Licht- und Gasrechnung und die Rate für den Eisschrank im Voraus bezahlt und dem Briefträger sowie der Zeitungsfrau Bescheid gesagt, dann ist ein Teil, aber wirklich erst ein Teil Ihrer Reisevorbereitungen erledigt.

Zoll- und andere Formalitäten

Damit sind wir beim Thema „Papierkrieg“ gelandet, der zum Glück seit einiger Zeit längst nicht mehr so umfangreich und nervenaufreibend ist wie früher.

Grundsätzlich wird bei jedem Grenzübertritt ein **Reisepaß** verlangt, der von den Paßstellen der Polizeipräsidien oder Landratsämtern ausgestellt wird. Vor allem während der Sommerzeit empfiehlt es sich den starken Andrang wegen den Paßantrag rechtzeitig, möglichst etwa vier Wochen vorher einzureichen. Wer bereits einen Paß besitzt, überzeuge sich davon, daß er noch gültig ist, u. lasse ihn rechtzeitig verlängern.

Ein **Einreisevisum** wird in Westeuropa — ausgenommen die Oststaaten, Jugoslawien und Spanien — heute nicht mehr verlangt.

Anders steht es dagegen mit dem **Tryptik** oder dem **Carnet de Passages** für unsere Vespa, den Papieren also, die „die



vorübergehende Benutzung von Kraftfahrzeugen im Ausland ermöglichen“.

Diese Grenzdokumente werden von den Tryptik-Ausgabestellen des AvD und ADAC in der Bundesrepublik und West-Berlin ausgegeben. Bei der Beantragung sind der gültige Reisepaß, die polizeiliche Kraftfahrzeug-Zulassung und AvD- oder ADAC-Mitgliedskarte vorzulegen (sofern Sie eine besitzen). Denn als Clubmitglied erhalten Sie diese Dokumente zu ermäßigter Gebühr. Für Motorroller werden im einzelnen folgende Gebühren erhoben:

Für:	Mitglied (AvD oder ADAC)	Nichtmitglied		
		Dok.- Gebühr	Pfand- betrag	Gesamt- betrag
3-Tage-Tryptik	2.—	3.—	3.—	6.—
Monats-Tryptik	4.—	6.—	6.—	12.—
Jahres-Tryptik	6.—	9.—	9.—	18.—
Ferien-Carnet	8.—	12.—	12.—	24.—
Jahres-Carnet	12.—	18.—	18.—	36.—

Das Tryptik berechtigt zur Einreise in das Land, für das es ausgestellt ist, das Carnet de Passages dagegen für alle westeuropäischen Länder und die sogenannten Mittelmeer-anrainerstaaten.

Das **Jahres-Tryptik** berechtigt zu beliebig vielen Grenzüberschritten in das jeweilige Land, ausgenommen Norwegen und Schweden, wo es nur für 3 bzw. 6 Grenzüberschritte gilt. Gültigkeitsdauer ein Jahr. — Das **Monats-Tryptik**, 30 Tage gültig, berechtigt gleichfalls zu beliebig vielen Grenzüberschritten. Es wird jedoch nur für die Beneluxstaaten, Dänemark, Frankreich, Italien, Österreich und die Schweiz ausgestellt. — Drei-Tage-Tryptiks gibt es für Frankreich, Österreich und die Schweiz. Es erlaubt gleichfalls beliebig viele Grenzübergänge innerhalb von drei Tagen, wird aber nur von den in Grenz-nähe gelegenen AvD-Tryptik-Ausgabestellen erteilt.

Das **Jahres-Carnet** und das **Ferien-Carnet**, beides Tryptik-Hefte, unterscheiden sich voneinander durch ihre Gültigkeitsdauer, ein Jahr bzw. drei Monate.

Tryptik sowohl wie Carnet müssen zum Verfalltag an eine der Ausgabestellen zurückgereicht werden!

Haftpflichtversicherung, eine weitere wichtige Angelegenheit



für Auslandsreisen! Denn für Reisen mit dem Kraftfahrzeug ins Ausland reichen die deutschen Versicherungssummen meist nicht aus. Es ist daher sicherer, sich die „Internationale Grüne Versicherungskarte“ von Ihrer Versicherungsgesellschaft zu verschaffen, d.h. für die Auslandsfahrt freiwillig eine höhere Haftpflichtversicherung abzuschließen (Deckungssummen für Personenschäden DM 250 000.—, für Sachschäden DM 25 000.— und für Vermögensschäden DM 10 000.—, die Mehrprämie dafür beträgt 10%).

Über die jeweils gültigen **Devisenbestimmungen**, über Reisechecks, Kreditbriefe usw. erhalten Sie von Ihrer Bank oder Sparkasse erschöpfend Auskunft. Lassen Sie sich dort auch die „Merkblätter für Auslandsreisen“ geben, auf denen alles steht, was zu wissen wichtig ist. Im allgemeinen empfiehlt es sich, unterwegs dann nur die Kreditbriefe bzw. Schecks einzulösen, deren Summen tatsächlich verbraucht werden, da beim Rückwechsel ausländischer Banknoten in deutsches Geld sonst nur z. T. beträchtliche Kursverluste entstehen. Einen Überblick über den ungefähren Wert unseres Geldes im Ausland vermittelt Ihnen die folgende Tabelle:

Devisen-Wechselkurse (Stand März 1956 / ohne Gewähr)

Land:	Währung:	DM 1.— =	DM
Belgien	bfr.	11,76	100.— bfr. = 8,50
Dänemark	dkr.	1,66	100.— dkr. = 60.—
Frankreich	ffr.	90,90	100.— ffr. = 1,10
Griechenland	drm.	6,45	100.— drm. = 15,50
Großbritannien	St.	— 1,9.	1.— St. = 11,40
Italien	Lire	149.—	100.— Lire = 0,67
Jugoslawien	Dinare	120,48	100.— din. = 0,83
Luxemburg	kuxfr.	11,76	100.— kuxfr. = 8,50
Niederlande	hfl.	— 89	100.— hfl. = 11,78
Norwegen	nkr.	1,80	100.— nkr. = 55,50
Österreich	öS.	6,00	100.— öS. = 16,40
Portugal	esc.	6,71	100.— esc. = 14,90
Schweden	skr.	1,25	100.— skr. = 80.—
Schweiz	sfrs.	1,01	100.— sfrs. = 98,50
Spanien	pes.	10,10	100.— pes. = 9,90
Türkei	türk.	1,95	1.— türk. = 0,50

Über **Zollformalitäten**, **Zollbefreiung** usw. unterrichten besondere Merkblätter. Im allgemeinen dürfen Gegenstände

zum persönlichen Gebrauch zollfrei aus- und eingeführt werden. Das gilt auch für Sportgeräte, Berg- und Zeltausrüstung u.ä. Wertgegenstände wie Fotoapparat, Schreibmaschine, Radio usw. lasse man sich beim Verlassen Deutschlands in den Paß eintragen, damit man bei der Rückkehr nachweisen kann, daß es sich dabei um „zollfreie Wiedereinfuhr“ handelt. An Kraftstoff dürfen nur 25 Liter im Tank wiedereingeführt werden!

Wer einen **Gepäckanhänger** ins Ausland mitnehmen will, kann dies in den meisten Fällen tun. Erlaubt ist das Mitführen eines Motorradanhängers in Belgien, Dänemark, Frankreich, Griechenland, Jugoslawien, Luxemburg, Norwegen (nur auf Grund von Sondergenehmigung!), Portugal und Spanien. Verboten sind Anhänger in England, Italien, Niederlande, Österreich (z. Zt. noch verboten, Sondergenehmigung dazu nur über das Landeshauptamt des betr. Bundeslandes), Schweden und Schweiz (Sondergenehmigung nur über Polizeidepartement in Bern oder über die Straßenverkehrsämter der betr. Kantone). Zum Schluß noch kurz etwas über das Nationalitätszeichen und den Internationalen Führerschein und Zulassungsschein. Grundsätzlich muß jedes deutsche Kraftfahrzeug bei Reisen ins Ausland ein **D-Schild** führen, das in den vorschrittmäßigen Maßen im Zubehörhandel erhältlich ist. Verchromte D-Schilder auf schwarzem Grund entsprechen nicht den internationalen Vorschriften.

Internat. Führerschein und **Internat. Zulassungsschein** sind beim zuständigen Polizeipräsident oder Landratsamt zu beantragen und werden in folgenden Ländern verlangt: Finnland, Griechenland, Großbritannien, Irland, Jugoslawien (Zulassungsschein), Niederlande (Ersatzpapier für 8 Tage an der Grenze erhältlich), Polen, Spanien, Tschechoslowakei, Türkei und Ungarn.

Panne — Unfall — Rechtsschutz

Man soll zwar den Teufel nicht an die Wand malen, aber — passieren kann jedem einmal etwas! Das ist schon daheim in Deutschland mehr als unangenehm, doppelt peinlich aber werden ein Unfall oder eine schwerere Panne, wenn im Ausland dann das mitgeführte Geld auszugehen droht.

In solchen Fällen helfen der **Pannenkredit** und die **Unfall-Kredithilfe** der Automobilclubs, allerdings können solche Kredite nur von Mitgliedern der Clubs in Anspruch genommen werden. Ein Pannenkredit wird im allgemeinen bis zu 500.— DM im Gegenwert der betreffenden Landeswährung gewährt und ist binnen sechs Wochen zurückzuzahlen. Bei Unfällen im Ausland dagegen gewähren die Clubs ihren Mitgliedern eine Kredithilfe bis zu 2000.— DM. Nähere Auskünfte über Einzelheiten dieser Kredithilfen erteilen die Geschäftsstellen der Automobilclubs.

Ein anderes, heikles Kapitel ist der **Rechtsschutz** im Ausland. Wer im Ausland auf Grund eines Verkehrsvergehens gerichtlich belangt wird oder Schadenersatzansprüche gerichtlich geltend machen muß, hat natürlich mit erhöhten Kosten zu rechnen. Eine Rechtsschutz-Versicherung bietet hier einen Rückhalt. Sie kostet für die Dauer von 30 Tagen 12,50 DM und übernimmt dafür im Ausland die gesamten Rechtsanwalts- und Gerichtskosten, Zeugen- und Sachverständigengebühren und die an den Gegner zu erstattenden Kosten bis zu einem Betrag von 10 000.— DM. Nähere Auskunft darüber erteilt die ARAG, Allgem. Rechtsschutz-Versicherungs-AG, Düsseldorf, Heinrichstraße 155.

Überdies übernehmen die Automobilclubs für ihre Mitglieder nach besonderen Bestimmungen die Kosten für den Rücktransport des unbeweglichen Fahrzeuges bis zum deutschen Heimatort und darüber hinaus die Zollbürgschaft für das Fahrzeug in Fällen höherer Gewalt und bei Diebstahl.

Andre Länder — andere Sitten ...

... und eine andere Sprache, müssen wir noch hinzufügen. Eine Fahrt ins Ausland ist also immer ein Abenteuer. Je besser man sich darauf vorbereitet hat, desto besser und reibungsloser wird man es bestehen. Bevor Sie also das „Land Ihrer Ferienträume“ per Roller befahren, sollten Sie sich mit den dort gültigen besonderen Verkehrsregeln und -zeichen befassen und sich auch etwas mit der Sprache beschäftigen. An Ihrer Tankstelle bekommen Sie einen Sprachführer, der als Dolmetscher einspringt, wenn Sie einmal nicht wissen, was „Olafschraube“ auf italienisch oder englisch oder spanisch heißt. Auch eine Übersicht der ausländischen Verkehrsregeln bekommen Sie z.B. an den BV-Tankstellen.

Doch nun ein paar Stichworte über die einzelnen Länder:

Belgien

Wußten Sie zum Beispiel, daß bei Kreuzungsampeln das gleichzeitige Aufleuchten von Rot und Grün hier die Bedeu-

tung von Gelb hat? — Hupen möglichst vermeiden außer an Kreuzungen. Halt- und Parkverbot gilt 20 m in der Richtung, aus der man das Schild sieht, und bei beidseitig bemalten Schildern in beiden Richtungen. Vor Kino- und Theater-
eingängen und 10 m vor Haltestellen bzw. 20 m vor Verkehrsampeln Parken verboten! Die Straßen sind im allgemeinen gut ausgebaut. Besondere Vorsicht walten lassen, da in Belgien kein allgemeiner Versicherungszwang besteht. Kraftstoffpreis pro Liter Benzin bfrs. 6,30, Öl bfrs. 36.—.

Dänemark

Straßen hier in ausgezeichnetem Zustand. Geschwindigkeitsbeschränkung besteht nicht, besondere Rücksichtnahme ist jedoch geboten, da sehr starker Radfahrverkehr herrscht. Internationale Grüne Versicherungskarte mitnehmen! Kraftstoffpreis pro Liter Benzin dkr. 0,90, Öl dkr. 3,30.

Frankreich

Staatsstraßen fast durchweg in gutem Zustand. In Paris und einigen anderen Städten Hupverbot! Gegenüber Krankenhäusern, Post, Polizei und Ausfahrten darf nicht geparkt werden, nachts auch unter Laterne Standlicht einschalten (besser also, die Vespa in den Stall schieben). Es gibt nur wenig Vorfahrtsschilder; Vorfahrtsrecht rechts vor links besonders streng beachten, auch bei kleinen Seitenstraßen. Achtung, Zwangsversicherung besteht nicht! Kraftstoffpreis pro Liter Benzin lfrs. 63.— bis 66.—, Öl lfrs. 108.— bis 236.—.

Griechenland

Nach Möglichkeit auf Hauptstraßen bleiben, da diese zumeist gut ausgebaut sind. Geschwindigkeitsbegrenzungen durch besondere Verkehrszeichen angegeben. In Städten Parkvorschriften und -verbote beachten! Innerhalb von Ortschaften Höchstgeschwindigkeit für Roller 30 km/std. Bei Reparaturen sind Ersatzteile meist schwer zu beschaffen, Tankstellen jedoch reichlich vorhanden. Kraftstoffpreise pro Gallone (= ca. 4,6 Liter) Benzin drm. 19.—, Öl drm. 60.—. Campingplätze nicht vorhanden.

Großbritannien (und Nordirland)

Achtung: Linksverkehr! Rechts überholen, Vorfahrt hat, wer von links kommt! Bis man sich daran gewöhnt hat, besondere Vorsicht walten lassen. Geschwindigkeitsbegrenzung innerhalb von Ortschaften 38 km/std. Möglichst wenig hupen, nachts gar nicht (zwischen 23.30 und 7 Uhr). Fußgänger haben auf Zebrastreifen absolutes Vorrecht. Parken auch unter Laterne nachts nur mit Standlicht. Kraftstoffpreise pro Gallone (= ca. 4,6 Liter) Benzin 4/1 sh., Öl pro 0,6 Liter ca. 1/11 sh.

Italien

Vor Kreuzungen, vor unübersichtlichen Kurven und vor dem Überholen soll gehupert werden! Straßenbahn und Schienenfahrzeuge haben immer Vorfahrt. Wenig Vorfahrtsschilder, deshalb hat meist Vorfahrt, wer von rechts kommt (auch aus kleinen Nebenstraßen!) Nachts in Städten mit Standlicht fahren. Kraftstoffpreise ziemlich hoch, deshalb vorher Benzingutschein gegen Vorlage des Carnets oder Tryptiks beim AvD beschaffen, Preis dann pro Liter Benzin DM 0,59 (Super DM — 66); ohne Gutschein Benzin Liter 128—138 Lire, Öl 500 bis 600 Lire; für die Vespa entweder Mischgefäß oder selbstmischendes Öl mitnehmen!

Jugoslawien

Touristenvisum bei Konsularischer Vertretung in Berlin-Grunewald, München, Mählen/Rhein oder Hamburg beantragen. — Höchstgeschwindigkeit für Roller in Ortschaften 50 km/std., auf freier Strecke 80 km/std., vor Kreuzungen, Kurven, Fußgängerüberwegen und Brücken muß langsamer gefahren werden. Überholen an Kreuzungen und in Kurven verboten, Höchstgeschwindigkeit darf beim Überholen nicht überschritten werden. Richtungsänderung durch Hupsignale bekanntgeben: 1 x geradeaus, 2 x — rechts, 3 x — links und 6 x — wenden! Von 22 Uhr bis 5 Uhr in Städten Hupverbot! Auf öffentlichen Straßen darf nachts nicht geparkt werden. Straßenzustand zum Teil sehr gut, zum Teil schlecht, deshalb keine zu hohen Tagesleistungen vornehmen und möglichst nicht nachts fahren. Umwege von 1 bis 200 km lohnen, sofern man damit eine gute Straße gewinnt. Reparaturwerkstätten nur in größeren Ortschaften, Ersatzteilversorgung schlecht. Gepäck gut staubdicht verpacken. Gute Tourenkarte besorgen. Einheimische Kraftfahrer unterwegs sehr hilfsbereit. Kraftstoffpreise pro Liter 56 bis 75 din., Öl pro kg din. 300 bis 775; bessere Benzinsorten tanken; Tank stets ganz füllen, da Tankstellen nur in größeren Ortschaften, Reservekanister mitführen und Zweitaktöl am besten von zu Hause mitbringen.



Luxemburg

Straßen gepflegt und gut ausgebaut, starker Radfahrverkehr! Hupen nur im Gefahrenfall erlaubt. Keine Geschwindigkeitsbeschränkung. Preis pro Liter Benzin lfrs. 6,30; Öl lfrs. 36.—.

Niederlande

Straßenzustand gut, auch Autobahnen vorhanden (z.B. Amsterdam — Den Haag, Utrecht — Rotterdam, Arnhem — Nijmegen u. a.). Hupen nur bei Gefahr und außerhalb von Ortschaften beim Überholen erlaubt. Straßenbahn und Schienenfahrzeuge haben Vorfahrt. Besonders in Ortschaften äußerst starker Radfahrerverkehr, deshalb erhöhte Vorsicht. Kraftstoffpreise pro Liter Benzin hfl. 0,4, Öl hfl. 2.—.

Norwegen

Straßen meist schmal und kurvenreich, aber gut. Höchstgeschwindigkeit in Ortschaften 35 km/std., außerhalb 60 km/std. Straßenbahnen haben Vorfahrt. Vor dem Überholen kurz hupen und Antwort-Hupsignal abwarten. An Kreuzungen nicht überholen! An Bergstrecken dem Bergauffahrenden Vorfahrt lassen. Kraftstoffpreise pro Liter Benzin nkr. 0,95, Öl nkr. 2,25 bis 3,50.

Österreich

Straßen meist gut. Höchstgeschwindigkeit in Ortschaften bis 40 km/std. An Kreuzungen und Einmündungen Überholverbot! Kinder unter 10 Jahren dürfen auf dem Soziussitz nicht befördert werden! Auf Bergstraßen Vorfahrt für das bergwärts fahrende Fahrzeug. Kraftstoffpreise pro Liter Benzin öS 3,10, Öl öS 8.— bis 16.—.

Portugal

Hauptstraßen geteert und gut. Geschwindigkeitsbeschränkung innerhalb von Ortschaften 30 km/std. Außerhalb keine Begrenzung, trotzdem nicht zu schnell fahren, da Zug- und Reittiere unversehens Hindernisse bilden. Vor dem Überholen, an Kreuzungen und vor Kurven hupen, nachts in Städten jedoch Hupverbot. Achtung, auf Armzeichen achten, Fahrtrichtungsanzeiger wenig eingeführt. Kein Haftpflichtzwang, daher Kaskoversicherung empfehlenswert! Gebirgsstraßen sehr kurvenreich, Übersicht häufig durch üppige Vegetation behindert. Campingplätze nicht vorhanden, Zelten, wie in Spanien, wenig üblich. — Kraftstoffpreise pro Liter Benzin esc. 4,60, Öl esc. 15,50.

Schweden

Achtung, Linksverkehr! Anfangs besonders langsam und scharf links fahren, Vorsicht beim Überholen! In Ortschaften Geschwindigkeitsbegrenzung 50 km/std., an Eisenbahnübergängen (mindestens 50 m vor der Kreuzung) 40 km/std. Hauptstraßen haben Vorfahrt. Vor dem Überqueren einer oder dem Einbiegen in eine Hauptstraße unbedingt anhalten (praktisch Stoppstraße). Im übrigen hat Vorfahrt, wer von links kommt. Straßenbahnen haben durchweg Vorfahrt. Straßen in Südschweden durchweg sehr gut und staubfrei, im Norden nur



VC Kempton fährt gerne in das nahegelegene Gebirge und schickte uns diese nette Aufnahme.

Hauptstraßen gut. Kraftstoffpreise pro Liter Benzin skr. 0,60 bis 0,66, Öl skr. 1,85.

Schweiz

Straßenzustand im allgemeinen gut. Viele Gebirgsstraßen jedoch schmal und kurvenreich. Parken auch auf linker Straßenseite erlaubt. Straßenbahn hat Vorfahrt, haltende Straßenbahnen nicht überholen! Innerhalb von Ortschaften hat der

von rechts kommende Vorfahrt, gleich ob Kfz., Fahrwerk oder Radfahrer. Auf freier Strecke hat Hauptstraße Vorfahrt. In bewohnten Gegenden Hupverbot zwischen 23 Uhr und Tagesanbruch. Auf einem Roller ohne Beiwagen dürfen höchstens zwei Personen (inklusive Kind) mitgenommen werden. Bergabfahren im Freilauf oder ohne eingeschalteten Gang verboten! Auf Bergstraßen hat der Bergauffahrende Vorfahrt. Auf Bergpoststraßen entgegenkommenden Postomnibussen stets zur Talseite hin ausweichen! Kraftstoffpreise pro Liter Benzin sfrs. 0,49 bis 0,52, Öl sfrs. 2,40 bis 3,60, für Zweitakter Mischgefäß mitnehmen!

Spanien

Die großen Straßen nach Madrid durchweg gut, gleichfalls die Hauptküstenstraßen. Nebenstraßen oft unbefestigt. Vorsicht bei Nachtfahrten vor unbeleuchteten Fahrwerken und Baustellen. Vorfahrt hat grundsätzlich, wer von rechts kommt. Achtung, auf Armzeichen achten, vielfach keine Winker vorhanden. Viele ungesicherte Bahnübergänge! Vor dem Überholen hupen, von 23 Uhr bis 6 Uhr in Städten jedoch Hupverbot. Überholvorgang muß binnen 15 Sekunden beendet sein. Auf Bergstrecken hat der Bergauffahrende Vorfahrt. Achtung, keine Zwangs-Haltpflicht! Wenig offizielle Zeltplätze, Camping in Spanien wenig üblich, doch mit Erlaubnis des Grundbesitzers überall möglich. Visum, internat. Führerschein und Kfz.-Zulassung erforderlich! Kraftstoffpreis pro Liter Benzin pes. 5,50 bis 6,—, Öl pes. 22,90.

Türkei

Verschiedene Hauptverkehrsstraßen bereits ausgebaut und in gutem Zustand, Nebenstraßen schlecht. Es empfiehlt sich, vorher neue Reifen aufzuziehen und Reservereifen mitzunehmen! Vorfahrt rechts vor links. In Istanbul absolutes Hupverbot, in den übrigen Ortschaften ab 22 Uhr bis morgens. Internat. Führerschein und Kfz.-Zulassung erforderlich. Kraftstoffpreise pro Liter Benzin Kurus 47,— bis 53,—, Öl Kurus 85,— bis 100,—.

Die Angaben, die wir über die einzelnen Länder bringen konnten, sind natürlich nicht erschöpfend und vollständig und außerdem ohne Gewähr gegeben. Es empfiehlt sich, daß man sich vor Reiseantritt weitere Unterlagen über das betreffende Land beschafft, die von den Fremdenverkehrsbüros, den Geschäftsstellen der Automobilclubs usw. zu haben sind.

Beim Grenzübergang sollte man sich nochmals nach den in dem jeweiligen Land gültigen Verkehrsregeln erkundigen, dann wird schon nichts schliefgehen und Ihre Vespa-Auslandsfahrt zu dem Erlebnis werden, das wir Ihnen wünschen!

Hg. Thebis, VDM

Soll man oder soll man nicht?

Die ewige Frage beim Überholen

Ein guter Freund von mir hat diese Frage längst entschieden. Er hat am Tachometer seiner Vespa ein kleines Schildchen angebracht, auf dem seine Antwort steht:

„Lass' es sein — es bringt nichts ein!“

Auf dieses Schild fällt jedesmal sein Blick, wenn er zu einem Überholungsmanöver ansetzt. Es zwingt ihn, Risiko und Gewinn sorgfältig abzuschnüffeln. Sehr oft ist das Ergebnis dieses Schätzens, daß er die Hand vom Drehgas wieder wegnimmt und daß er auf eine günstigere Gelegenheit wartet, um den lästigen Brummer vor sich gefahrloser überholen zu können. Ja, soll man — oder soll man nicht? Wie oft hat ein Kraftfahrer diese Frage zu beantworten! Unendlich viele Situationen gibt es, die das Überholen zu einem Abenteuer machen. Vielleicht wäre es gut, wenn sich jeder Kraftfahrer in solchen Augenblicken an die Manöver erinnern könnte, in denen es gerade noch einmal gut ging, wo sein Herz ein paar Takte rascher schlug, weil ein entgegenkommendes Fahrzeug doch schneller heranbrauste, als er geschätzt hatte.

Unfälle beim Überholen stehen nächst der „Nichtbeachtung der Vorfahrt“ mit an der Spitze der Unfallstatistiken. Das

Überholen ist stets unser freier Entschluß. Also gehen auch diese Unfälle auf das Konto unseres freien Willens, unseres „Mutes“, unseres Leichtsinns. Da juckt es in der Hand am Drehgas, da bremst unsere Vernunft.

Viele Situationen aber gibt es, da darf man unter keinen Umständen überholen. Man überholt nicht dort, wo das Schild „Überholen verboten“ steht. Es hat schon seinen Grund. Es verlangt strikte Beachtung, auch dann, wenn wir die linke Fahrbahn noch so weit übersehen können, und wenn der Laster vor uns noch so langsam fährt. Gewiß, etwas Selbstbeherrschung gehört oft dazu, aber wir überholen hier kein anderes Kraftfahrzeug, weder einen Trecker, noch ein Motorrad. Das Überholverbot sollte für jeden heilig sein!

Wir überholen auch nicht da, wo eine weiße Linie die Fahrbahn sauberlich in zwei Streifen teilt, und wo wir diese Linie berühren oder gar überfahren müßten, wenn wir uns an einem dicken Brummer vorbeidrücken wollen.

Alle anderen Stellen, an denen Überholen verboten ist, ergeben sich nicht aus der Beschilderung, sondern aus der Verkehrssituation bzw. aus der Straßenführung. Man überholt

nicht da, wo man die Straße nur auf eine kurze Strecke übersehen kann, also nicht in Kurven und nicht vor Bergkuppen. Selbstverständlich ist, daß der Überholte, während er überholt wird, seine eigene Geschwindigkeit nicht steigern darf. Es ist keineswegs schmähvoll, überholt zu werden. Wer diese Erkenntnis gewonnen hat, hat schon vieles gewonnen.

Die Straßenverkehrsordnung verbietet nicht mehr das Überholen auf Kreuzungen. Leichtfertig aber würde handeln, wer dies für einen Freibrief machen würde, blindlings an einem langsameren ausgerechnet auf einer Kreuzung vorbeizupreschen. Richtig ist es, sich auf der Kreuzung bei seinem Vorderrmann „in Deckung“ zu halten und erst dann ganz zu überholen, wenn die Kreuzung überfahren ist. Wer dies beachtet, für den ist die Entscheidung beim Überholen nicht schwer.

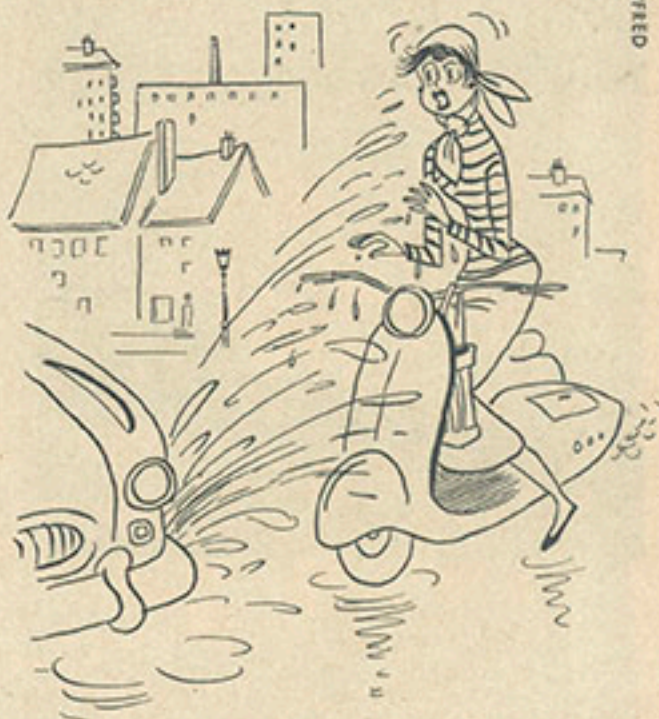
Doch wie ist es, wenn du dich langsam sprungweise vorarbeiten möchtest? Gewiß, die Straße ist nicht sonderlich breit und Gegenverkehr gibt's nicht. Doch mit etwas Geschick, so denkst du, wirst du es schon schaffen. Kleineren Gang rein. Vollgas — halt — noch schnell den Winker raus, obschon du bereits neben den Hinterrädern des Vorderrmannes fährst. Der Motor heult auf. Da taucht ein entgegenkommender Wagen auf. Doch du schaffst es noch, haarscharf zwar, aber immerhin — und du freust dich, mit Geschick und Überlegenheit einer peinlichen Lage entronnen zu sein. Ist es aber nicht doch besser, sich des Spruches am Anfang dieser Betrachtung zu erinnern, als sich beim Überholen in eine Lage zu begeben, in der einem sämtliche Kindergebete wieder einfallen?

Wegeunfälle - Arbeitsunfälle

Die gesetzliche Unfallversicherung

Die ständig höher kletternde Zahl der Verkehrsunfälle bedeutet für die Träger der gesetzlichen Unfallversicherung — dies sind die Berufsgenossenschaften und die Unfallversicherungsträger der öffentlichen Hand — eine wesentliche Mehrbelastung. Zwar werden Verkehrsunfälle als solche von den Unfallversicherungsträgern nicht entschädigt. Die Unfälle, für welche die gesetzliche Unfallversicherung Leistungen gewährt, heißen nach dem Sprachgebrauch der Reichsversicherungsordnung (RVO) Arbeitsunfälle und Wegeunfälle. Sie sind aber häufig genug zugleich Verkehrsunfälle.

Dies gilt in erster Linie für die Wegeunfälle, welche das Gesetz als Unfälle von Versicherten „auf dem Wege nach und von der Arbeitsstätte“ umschreibt (§ 543 RVO). Die Wegeunfälle sind erst vor 30 Jahren in den Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung einbezogen worden. Bis dahin wurde der Weg zur Arbeitsaufnahme und der Heimweg von der Arbeitsstätte als im eigenen Interesse des Versicherten liegend (eigenwirtschaftliche Tätigkeit) betrachtet. Unter Versicherungsschutz steht der direkte Weg zwischen der Wohnung und der Arbeitsstätte. Werden mit dem Weg persönliche und eigenwirtschaftliche Zwecke verbunden, so hebt dies den Versicherungsschutz nicht auf, wenn der Weg nicht wesentlich verzögert oder kein wesentlicher Umweg gemacht wird. Es steht dem Versicherten auch frei, das ihm geeignet erscheinende Verkehrsmittel für die Zurücklegung des Weges zu wählen. Er ist also nicht darauf angewiesen, ein öffentliches Verkehrsmittel zu benutzen, sondern kann mit einem eigenen Fahrzeug fahren, auch wenn dies eine erhöhte Gefährdung des Versicherten zur Folge hat. Nur dann, wenn der Versicherte einen Unfall vorsätzlich herbeiführt, entfällt sein Anspruch auf Ersatz des Körperschadens gegen den Versicherungsträger. Die Frage, inwieweit Trunkenheit einen Wegfall des Versicherungsschutzes bewirkt, hat die Rechtsprechung dahin beantwortet, daß dies nur bei schwerer Trunkenheit anzunehmen ist. Der geschützte Weg beginnt und endet an der Grenze des häuslichen Wirkungskreises. Dies ist nach ständiger Rechtsprechung die Haustür des vom Versicherten bewohnten Gebäudes. Unfälle im Treppenhaus können also nicht als Wegeunfälle gewertet werden, auch wenn der Versicherte eine Etagenwohnung inne hat. Da der Weg nach und von der Arbeitsstätte eine Teilnahme am öffentlichen Ver-



Ein **KLEPPER** ist und bleibt der ideale Wetterschutz. Bitte verlangen Sie den Spezialprospekt **Mot 180E** für Roller- und Motorradfahrer, von den Klepper-Werken Rosenheim.

kehr bedingt, ist der Wegeunfall in der Regel — wenn auch nicht ausnahmslos — zugleich ein Verkehrsunfall.

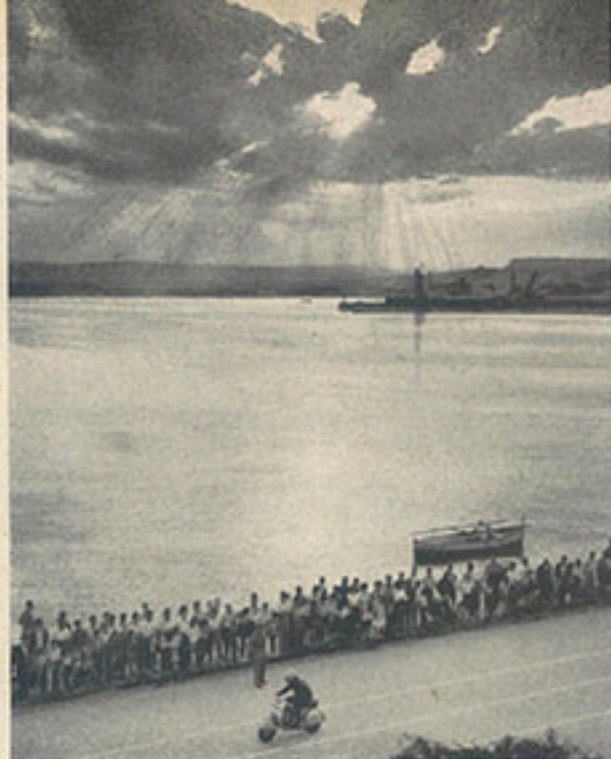
Auch Arbeitsunfälle können Verkehrsunfälle sein. Arbeitsunfälle sind Unfälle, die ein Versicherte bei seiner beruflichen Tätigkeit erleidet (§ 542 RVO). Der Versicherungsschutz der gesetzlichen Unfallversicherung umfaßt die gesamte berufliche Tätigkeit; er ist also nicht auf die Arbeitstätigkeit innerhalb fester Betriebsstätten beschränkt. Da die Arbeitstätigkeit in vielen Fällen zu einer Teilnahme am öffentlichen Verkehr führt, z.B. bei der Beförderung von Menschen und Gütern, bei Botengängen und beim Besuch von Kunden, sind Unfälle im Rahmen der vorgenannten Tätigkeit Arbeitsunfälle und außerdem Verkehrsunfälle.



GEPÄCKTRÄGER

Jetzt für sämtliche neuen Vespa-Modelle lieferbar.
Prospekt auf Wunsch von:

RICHARD LIETZ • Fabrik für Fahrzeugzubehör
Werk Halgerloch / Hohenl. • Werk Lohne / Oldb.
Bezug nur durch den Fachhandel!



E. FRANKE:

Liegen wir mit unserem VespaSport richtig?

Seit Bestehen der Vesparoller gibt es auch Vespa-Sport. Ja, man könnte von der Warte des klassischen Motorsportes aus gesehen sogar behaupten: Die Hochzeit des Vespa-Sportes ist vorbei. Ich meine die Zeit, als Rennvespen noch Siege und Plätze in europäischen Straßenrennen herausfuhren, als bei der internationalen Sechstagesfahrt in Italien Goldmedaillen und Vespas errungen wurden und nicht zuletzt im goldenen Buch der Geschwindigkeitsrekorde der Name Vespa auftauchte. Freilich, das war kein Sport für kleine Vespa-Clubs, sondern ein bitterer Kampf von Fabrikmannschaften. Die Erwähnung dieser Zeit wäre auch gar nicht so wichtig, wenn nicht damals erst aufgezeigt worden wäre, welcher sportlichen Spitzenleistungen die Vespa fähig ist.

Nun, diese Zeit ist vorbei, der Vespa-Sport aber lebt weiter, und zwar in der Form des Club-Sportes. In jedem Vespa-Club wird mehr oder weniger Sport getrieben, die Clubs untereinander liefern sich Turniere, ja heute ist man sogar soweit, daß Landes-, Bundes- und Europameister ermittelt werden. Da sich dieser sogenannte Turniersport im Rahmen des VCVD bzw. des Vespa-Clubs von Europa abspielt, ist er durchaus verständlich, wenn man sich von seiten des VCVD um eine einheitliche Turnierordnung bemüht.

Der erste Entwurf einer solchen Turnierordnung des VCVD liegt vor mir und ich muß sagen, daß ich mich aus zweierlei Gründen damit nicht recht einverstanden erklären kann. Der erste Grund liegt in der allgemeinen Auffassung. In der Einleitung heißt es wörtlich: „Die Turnierordnung geht von dem Gedanken aus, die Aufgaben, die der Straßenverkehr täglich stellt, zu üben“. In Geschicklichkeitsturnieren dieser Art sollen Club-, Landes- und Bundesmeister ermittelt werden. Man bedenke, der Titel „Deutscher Vespa-Meister“ ist immerhin eine Auszeichnung, die nicht gerade auf einer Piste erworben werden sollte, die im Grunde genommen mehr an Spiel und Vergnügen erinnert, als an sportliche Leistung. Eine hohe Auszeichnung, wie sie das Wort „Bundesmeister“ nun einmal darstellt, sollte nicht so billig gemacht werden. Einmal, weil der Träger desselben dadurch in gewissem Sinne degradiert wird und zum zweiten schadet dies vor allem dem Ansehen des Vespa-Sportes selbst. Man verstehe mich bitte nicht falsch, ich will hier keinesfalls für Vespa-Rennen oder Motocross plädieren, aber mit „Wasserglas auf der Vespa befördern“ und „den Gong während des Fahrens zu schlagen“ geht es auch nicht. Nicht, daß ich dem Geschicklichkeitsturnier allgemein die Daseinsberechtigung absprechen möchte, nein, es ist der gegebene Sport für Vespa-Clubs, aber ein deutscher Vespa-Meister müßte doch auf einer etwas höheren Ebene ermittelt werden. Ich darf darauf später zurückkommen, denn zunächst möchte ich noch auf den zweiten Einwand, den ich gegen den Entwurf der Turnierordnung des VCVD habe, zurückkommen: Dieser betrifft die Ausarbeitung der Turnierordnung selbst.

Für den vorgeschriebenen Kurs sind 10 Aufgaben zu bewältigen, bei denen Fehler mit Strafpunkten bewertet werden.

Man kann zwar über die Richtigkeit der einzelnen Aufgaben verschiedener Meinung sein, doch muß hier zugestanden werden, daß es für jede Übung ein pro und ein contra gibt. Womit ich nicht einverstanden bin, ist die Wertung. Die Turnierordnung sagt darüber folgendes: „Jeder Landes-Club führt drei Ausscheidungsläufe durch. Bei jedem Lauf erhält der beste Fahrer 15 Punkte, der nächste 14, der nächste 13 und so fort bis zum 15., der noch 1 Punkt erhält.“

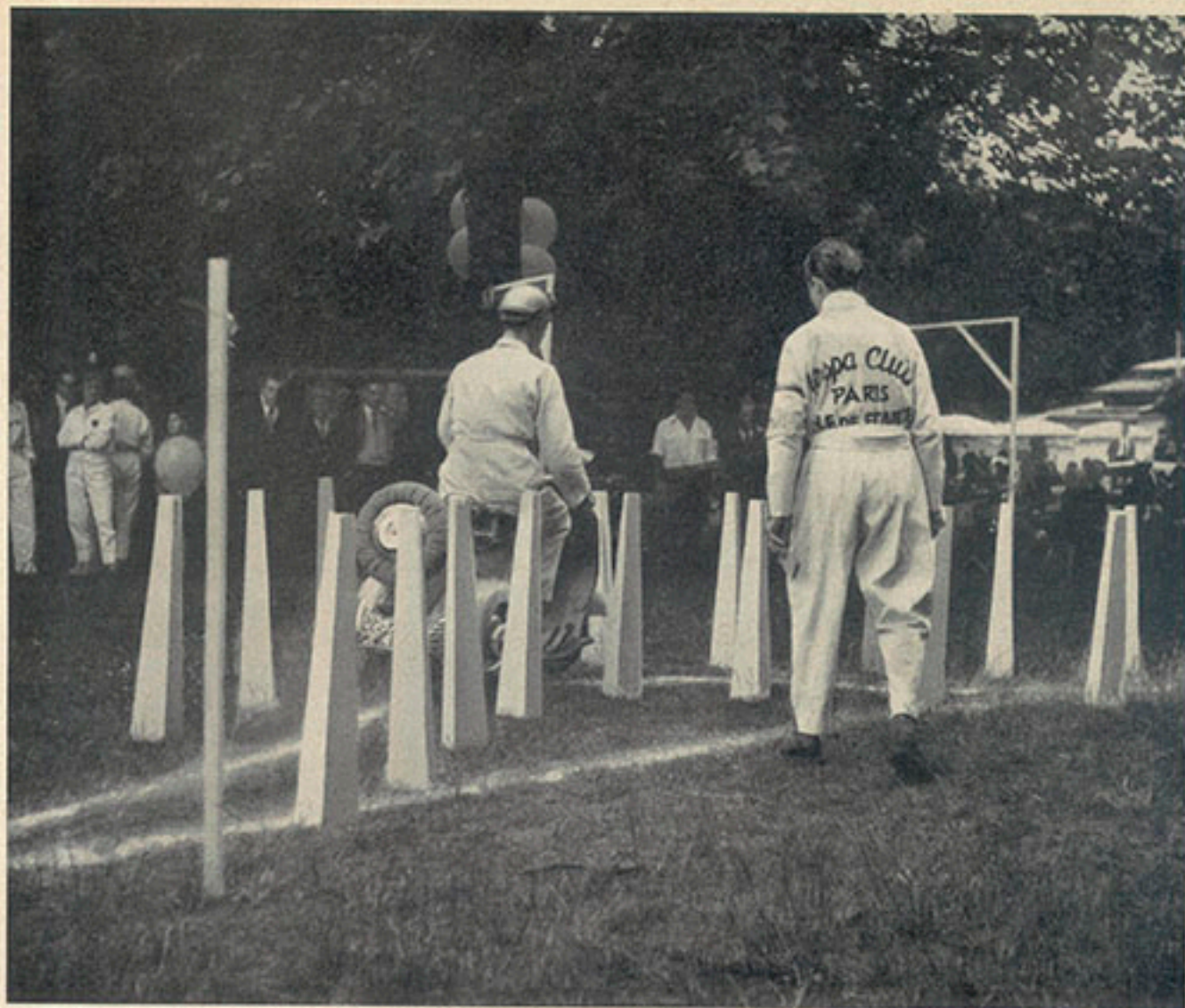
Die Ermittlung des Besten erfolgt nach folgendem Schema: Alle Fahrer mit gleicher Strafpunktzahl kommen in eine Gruppe. Der Fahrer mit der kürzesten Zeit ist der Sieger, der mit der zweitschnellsten Zeit der Zweite usw.

Beispiel:

Müller	0 Strafpunkte	— 3 Minuten	1. Platz
Meier	0 Strafpunkte	— 3 Minuten 5 Sek.	2. Platz
Krause	1 Strafpunkt	— 2 Minuten 40 Sek.	3. Platz

Ich darf von der Annahme ausgehen, daß der VCVD jedem Vespa-Clubmitglied die Möglichkeit geben will, je nach seiner Leistung die Bundesmeisterschaft zu gewinnen. Nun frage ich mich: Hat jeder Vespa-Fahrer, der einem Vespa-Club angehört, die Möglichkeit, an den 3 Ausscheidungsläufen teilzunehmen? Die Turnierordnung gibt darüber leider keine Auskunft. Weiterhin gefällt mir nicht, daß der Sieger bzw. die weiteren Plätze neben der Strafpunktfreiheit auch nach ihrer gefahrenen Zeit bewertet werden. Hier liegt eine sportliche Ungerechtigkeit vor, weil ein Fahrer, der auf Nummer Sicherheit fährt, und mit dieser Fahrweise auch gar nicht auf Sieg fährt, besser qualifiziert sein kann, als ein Fahrer,





der mit einer sehr guten Zeit auf Sieg gefahren ist, dabei aber einen Strafpunkt bekommen hat. Dies ließe sich vermeiden, wenn zunächst nur die Strafpunkte gewertet werden und erst die Fahrer mit Punktgleichheit in einen Stichekampf auf Zeit treten würden.

Anlässlich der ersten Landes-Club-Sportleitertagung in Koblenz, die im März des Jahres stattfand, wurde Thema „Große Vespa-Deutschland-Rundfahrt 1958“ besprochen. Sollte sich diese Fahrt verwirklichen lassen, so wäre doch gleich die Möglichkeit gegeben, innerhalb dieser Veranstaltung den deutschen Vespa-Meister zu ermitteln. Man hat nach meiner Ansicht überhaupt den Vespa-Sport zu sehr auf Turnier und Geschicklichkeitsfahrt ausgerichtet und den Langstreckensport, der wesentlich mehr dem allgemeinen Motorsport angepaßt wäre, etwas vernachlässigt. Warum versucht man eigentlich nicht, einen Vespa-Ralley-Sport ins Leben zu rufen. Ziel und Sternfahrten sind bei den Autofahrern sehr beliebt und niemand wird den großen Kollegen wie etwa der Rallye Monte Carlo ihren sportlichen Wert absprechen. Natürlich kann man die Verhältnisse vom Wagen nicht einfach auf Roller umlegen, aber es müßte sich doch schaffen lassen, diese Sportart so aufzuziehen, daß sie auch dem Vespa-Fahrer gerecht wird. Hier wäre gleich das Äquivalent zum Kurzstrecken- oder Bahnsport geschaffen, denn viele Vespa-Fahrer wird der Geschicklichkeitssport auf der Piste allein nicht befriedigen. Die heute üblichen Zielfahrten, bei denen die Anfahrt zu den verschiedenen Vespa-Treffen gewertet werden, sind vom sportlichen Standpunkt aus nicht ganz befriedigend. Dieses Thema wurde ebenfalls in der vorher erwähnten Tagung angeschnitten, doch wurden die ganzen Zielfahrten als Club-Sport angesehen. Eine Wertung des einzelnen Fahrers erfolgt dabei nicht, da nur Club-Mannschaften gewertet werden. Wenn aber schon Langstreckensport betrieben werden soll, interessierte Vespa-Fahrer gäbe es bestimmt genug dafür, dann muß also auf jeden Fall auch die Möglichkeit geschaffen werden, neben der Mannschaftsleistung auch den Einzelfahrer zu werten.

Bis hierher betraf das Gesagte immer nur den Vespa-Sport, also Sportveranstaltungen, bei denen der Wettbewerb nur

mit Vesparollern ausgetragen wurde. Neben diesen Veranstaltungen gibt es also noch einen allgemeinen Rollersport, bei dem Roller verschiedener Fabrikate startberechtigt sind. Mit Recht darf behauptet werden, daß der Vespa-Roller gut genug ist, um sich jederzeit mit anderen Fabrikaten im sportlichen Wettkampf messen zu können. Es wäre wünschenswert, wenn die sportliche Leitung des VCVD, die an solchen Wettkämpfen interessierten Club-Kameraden in entsprechender Weise betreuen und ihnen darüber hinaus mit Rat und Tat zur Seite stehen würde. Herr Hässelbarth, der Sportpräsident des VCVD, ist selbst aktiver Motorsportler mit seiner Vespa GS, und würde hier bestimmt geeignete Wege finden. Wichtig wäre vor allem, daß man unter der Fülle der entsprechenden Veranstaltungen, die für Rollerfahrer geeigneten herausgreift, um sie den Vespa-Fahrern empfehlen zu können. Es dürfte nutzlos sein, an Veranstaltungen mit Vespas teilzunehmen, die reinen Motocross-Charakter tragen und an denen praktisch nur mehr Werksfahrer mit Spezialmaschinen teilnehmen. Übrigens werden in Wettbewerben dieser Art meistens keine Rollerklassen ausgeschrieben, so daß der Start von Vespas schon aus Mangel an Konkurrenz problematisch wird.

Man fasse diese Ausführungen bitte nicht als unbedingte Kritik an dem vom VCVD ins Leben gerufenen Sport auf, denn der Verfasser ist auf jeden Fall der Meinung, daß jeder Versuch, diesen Vespa-Sport in einheitliche Bahnen zu lenken, weiter noch das ganze Vespa-Sportleben zu fördern, gar nicht hoch genug eingeschätzt werden kann. Die Arbeit der verantwortlichen Männer, die versuchen Richtlinien zu schaffen und Ordnung in das bis jetzt bestehende Durcheinander bringen wollen, ist auf jeden Fall lobenswert. Diese Belange gehen aber alle Vespa-Sportler an und keiner sollte beim Aufbau unseres Vespa-Sportes beiseite stehen. So verkörpert dieser Artikel nur eine persönliche Meinung, die zur Diskussion gestellt wird. Sollte daraus ein fruchtbarer Meinungsaustausch entstehen, der die Sportleiter des VCVD in ihrer Arbeit unterstützt, so hat er seinen Zweck voll und ganz erfüllt.

Mit Zelt und Vespa in den Sommer

Ich will Ihnen an dieser Stelle gar nicht vorrechnen, um wieviel billiger eine Reise mit dem Zelt ist, denn zelten sollte man nicht aus finanziellen Gründen, sondern weil es einem Spaß macht. Natürlich wird mit dem Campen Geld gespart, es müssen vorher aber einige runde Scheine geopfert werden, um eine richtige Zeltausrüstung zusammenzubringen. Sie nach und nach zu kaufen hat meines Erachtens wenig Zweck, denn man kann weder mit einem Zelt allein, noch mit der blanken Luftmatratze zum Campen gehen. Nein, schon bei der ersten Ausfahrt muß man seine sieben Sachen schön beisammen haben, sonst wird einem von Anfang an jeder Spaß verdorben.

Gerade der Vespa-Fahrer muß an seine Zeltausrüstung die höchsten Ansprüche stellen, denn neben der Wetterfestigkeit und allgemeinen Brauchbarkeit steht bei ihm an erster Stelle die Forderung nach leichtem Gewicht und kleinen Verpackungsmaßen, denn er kann weder beliebig viel, noch beliebig schweres Gepäck transportieren. Diese Forderungen werden aber von den sogenannten preiswerten Zelten und Campingartikeln kaum erfüllt, das Beste vom Besten ist gerade gut genug, zwangsläufig kommt damit die Anschaffung nicht ganz billig. Dadurch ist aber die Gewähr gegeben, daß man eine Qualitätsware bekommt, die auf Jahre hinaus Freude bereitet. Zuerst braucht man natürlich ein Zelt, Superzeltpaläste schalten für den Vespa-Fahrer von vorneherein aus, ebenso werden sich die wenigsten mit einem Ein-Mann-Zelt begnügen. Ein Zweierzelt, möglichst mit einem Überdach, dürfte für uns gerade das Richtige sein. Hier gibt es gleich ein Doppeldachzelt, das neben dem Platz für zwei Personen noch eine Heckapsis zur Gepäckunterbringung hat. Mit einem Gewicht von 4,4 kg für das komplette Zelt mit Überdach dürfte es zu den leichtesten Zelten in seiner Klasse überhaupt zählen. Ein weiteres Zelt, das besonders für Vespisten wie geschaffen ist, stellt sich im Klepper „Motozelt“ vor. Die besondere Eigenheit dieses Zeltes besteht vor allem aus einer seitlich angehängten Plane, unter der nachts die Vespa abgestellt werden kann. Tagsüber ergibt sie, hochgestellt, ein wunderbares Vordach. Im eigentlichen Zelt ist für zwei Personen und Gepäck bequem Platz. Als letztes sei noch das Doppelnestzelt von Sport-Berger erwähnt. Hier handelt es sich um ein Rundzelt mit Überdach, das gleichzeitig Vordach ist. Durch den verwendeten Zeltleichtstoff konnten Verpackungsmaße und Gewicht sehr klein gehalten werden, außerdem geht der Auf-

und Abbau sehr schnell vonstatten. Neben den zwei Liegeplätzen ist noch genügend Raum für die Gepäckunterbringung vorhanden. Natürlich sind die eben beschriebenen Zelte nicht die einzig möglichen für Vespa-Fahrer, es würde aber zu weit führen, alle in Frage kommenden Zelte aufzuführen.

Wenn man im Zelt angenehm und warm schlafen will, braucht man unbedingt eine Luftmatratze und einen Schlafseck. Beim Kauf der Luftmatratze sollte man einer Ausführung den Vorzug geben, die sich zur Sitzmatratze umbauen läßt. Auch hier ist Verpackungsmaß und leichtes Gewicht dominierend. Als Anhaltspunkt sei auf eine Liege- und Sitzmatratze hingewiesen, die bei einem Gewicht von nur 1,8 kg noch den Vorteil hat, nicht allzu teuer zu sein. Nicht ganz so billig kommen Sie beim Kauf eines Schlafsecks weg. Entscheidend für seine Qualität ist die Füllung. Daunen dürften immer noch das leichteste Gewicht haben, ein guter Daunenschlafsack hat kaum mehr als 1,5 kg. Die Kunststoffascherfüllungen, wie Perlon, Dralon usw., stehen der Daune an Wärmehaltung kaum nach, liegen aber im Gewicht grundsätzlich über 2 kg. Ihr großer Vorteil liegt in der Feuchtigkeitsempfindlichkeit, neuerdings werden auch Schlafsäcke mit einer schaumgummiartigen Füllung, dem sogenannten Moltopren angeboten, die sehr warm und leicht sein sollen, es liegen bis jetzt aber noch keine praktischen Erfahrungen vor. Für welchen Schlafsack man sich entscheidet, bestimmt letzten Endes der Geldbeutel, doch sollte man sich auf jeden Fall vor den ganz billigen Ausführungen hüten, da sie in der Wärmehaltung nicht ganz befriedigen und vor allem auch ein zu großes Gepäck ergeben. Von Luft und Liebe kann auch beim Campen auf die Dauer keiner leben, der Magen will auf jeden Fall versorgt sein, also brauchen wir weiterhin eine Campingküche. Was dazu alles benötigt wird, richtet sich ganz nach den Ansprüchen. Der eine ißt nur sein Frühstück im Zelt und geht mittags zum Essen, der andere hat sich Kochen als Hobby auserwählt und bruzzelt sich ein Diner aus mehreren Gängen zusammen. Dementsprechend schwankt auch der Bedarf an Kochgeschirr. Auf jeden Fall aber benötigt man einen Kocher. Zwei sehr zu empfehlende Ausführungen sind der Enders-Benzinkocher, „Baby“ und der schwedische Benzinkocher „Primus“. Beide sind klein und leicht und warten außerdem mit guten Kochleistungen auf. Beim Einkauf des Plastikgeschirrs sollte man auf jeden Fall genau überlegen, was tatsächlich gebraucht wird, zu leicht kommt man in Versuchung, sich viele nicht notwendige Sachen anzuschaffen. Denn, wohlgemerkt, Plastikgeschirr hat alle guten Eigenschaften, die man sich nur wünschen kann, es ist leicht, unzerbrechlich und geruchsfrei, aber je mehr man davon hat, desto mehr Gepäckraum nimmt es ein. Vespa-Fahrer müssen mit dem Gepäck immer geizen, also empfiehlt sich auch beim Koch- und Eßgeschirr weise Beschränkung.

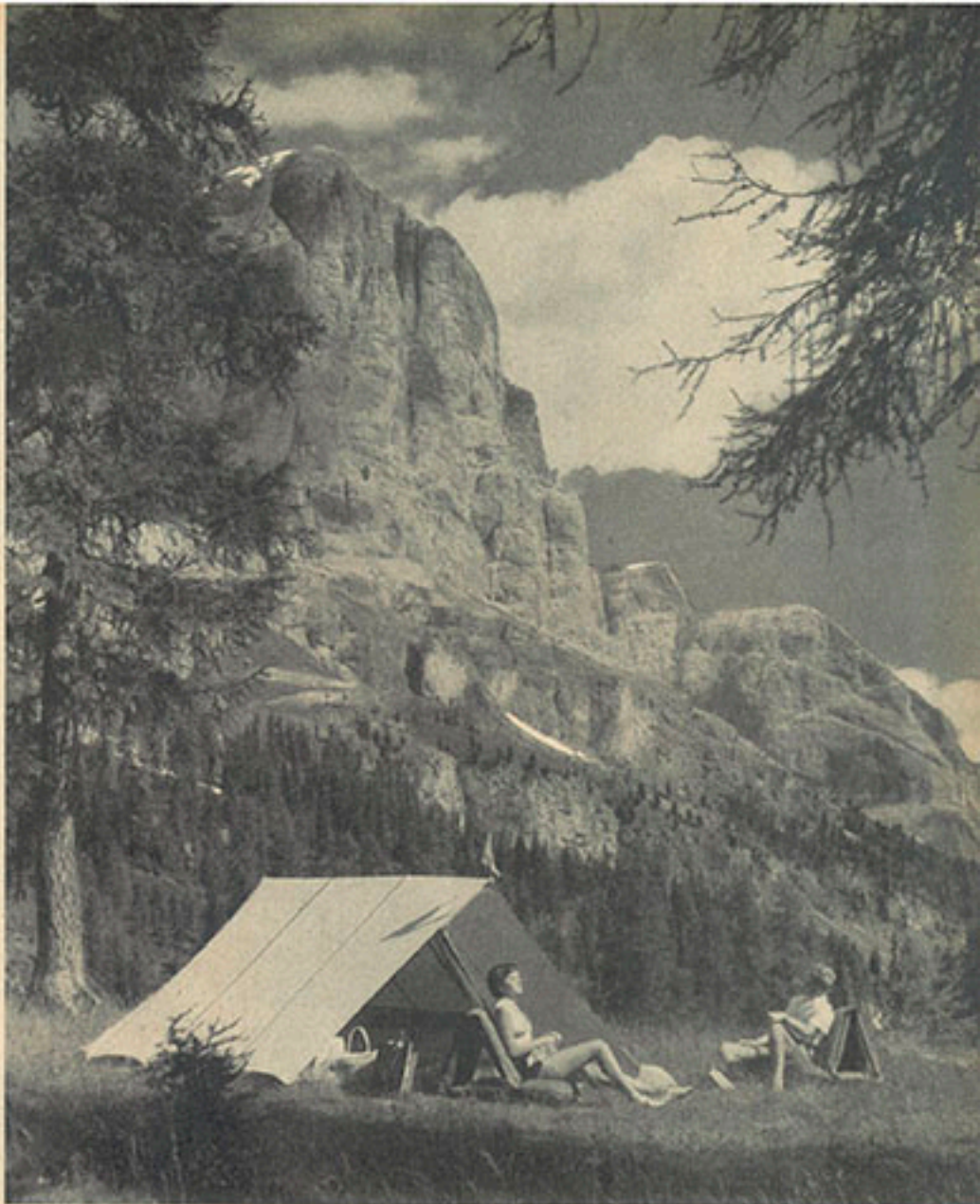
Jetzt fehlen nur noch die sogenannten Kleinigkeiten. Mit ihnen steht und fällt das ganze Campen. Je mehr man davon hat, desto größer ist die Packerei und um so mehr muß aufgestellt und abgebaut werden. Schließlich wird aus dem Zelturlaub ein regelrechter Umzug, womit die ganze Campingfreude zum Teufel geht. Andererseits, fehlt ein wichtiges Utensil, wie etwa der Wassersack, so kann einem ebenfalls der ganze Spaß verdorben werden. Zum Beispiel um jede Tasse Wasser 10 Minuten rennen zu müssen, ist kein Vergnügen. Ein Wassersack erspart uns dies. Dabei genügt es vollkommen, wenn er 5 Liter faßt. Zu einer Zeltausrüstung gehört auf jeden Fall ein Tischchen, weil mir der Kaffee im Gras bei den Ameisen nicht schmeckt. Große Ansprüche können nicht gestellt werden, schließlich muß auch er in das Rollergepäck passen. Ein Tisch aber, den man zu Hause läßt, weil er zu groß ist, nützt beim Campen gar nichts und wenn er sonst noch so praktisch ist. Ein Vorschlag wäre ein sogenannter Zeltstammtisch, der einfach an einen Zeltstab ange-

Klepperzelte genießen Weltruf. Das im Bild gezeigte Klepper-Rundzelt hat sich schon viele Freunde erworben. Selbstverständlich ist auch das Faltboot von Klepper.



klemmt wird. Dann gibt es weiterhin ein Tischchen, dessen Tischplatte zusammengerollt werden kann und der aus diesem Grunde nur sehr wenig Gepäckraum beansprucht. Ohne Zeltbeleuchtung kann man auskommen, für Notfälle genügt eine kleine elektrische Taschenlampe.

Wenn das ganze Campinggepäck zusammengestellt wird, sollte man sich gleich überlegen, wie es am besten auf der Vespa transportiert werden kann. Neben der Zeltausrüstung darf ja auch der Koffer mit den persönlichen Reisesachen nicht fehlen. Die Vespa bietet vielerlei Möglichkeiten zur Gepäckunterbringung. Sowohl vor wie hinter dem Knieschutz kann eine Gepäcktasche aufgeschnallt werden. Dafür gibt es in Fachgeschäften sogar Spezialtaschen, die genau passen. Am Gepäckhaken kann, wie üblich, eine Aktentasche eingehängt werden. Für den großen Koffer ist dann noch der Gepäckträger am Heck der Vespa da. Auch an der Außenseite des Knieschutzbleches kann statt einer Tasche ein Gepäckträger montiert werden. Ein Vorschlag, wie das ganze Gepäck transportiert werden könnte, sieht etwa folgendermaßen aus: Das gesamte Zeltgepäck wird in eine sogenannte Campingrolle verpackt, die auf den hinteren Gepäckträger geschnallt wird. Campingrollen sind wetterfeste Stoffbehälter, in denen neben dem Zelt, den Luftmatratzen und den Schlafsäcken für zwei Personen noch der Kleinkram wie Kocher, Kochgeschirr usw. Platz findet. Die öfter am Tage benötigten Dinge, wie Photoapparat, Badezeug und vor allem die Wetterkleidung gehören an eine leicht erreichbare Stelle. Eine Gepäcktasche an der Innenseite des Knieschutzbleches wäre ideal für diese Zwecke. Der Koffer mit Kleidung usw., der allerdings nicht zu groß sein darf, kommt als letztes auf den Frontschildgepäckträger. Diese Art der Gepäckunterbringung hat den Vorteil, daß sich das gesamte Gewicht gleichmäßig auf den Roller verteilt. Campinganhänger auf ein oder zwei Rädern lösen zwar mit einem Schlag das gesamte Gepäckproblem (siehe die Weltreise von Ebeler), auch die Wendigkeit und Fahrleistung der Vespa wird dadurch nur wenig beeinträchtigt, sie konnten sich aber trotzdem nicht recht durchsetzen. Das dürfte einmal in dem relativ teuren Anschaffungspreis begründet sein, zum anderen machten verschiedene Länder Schwierigkeiten beim Grenzübergang. Gerade im letzten Punkt

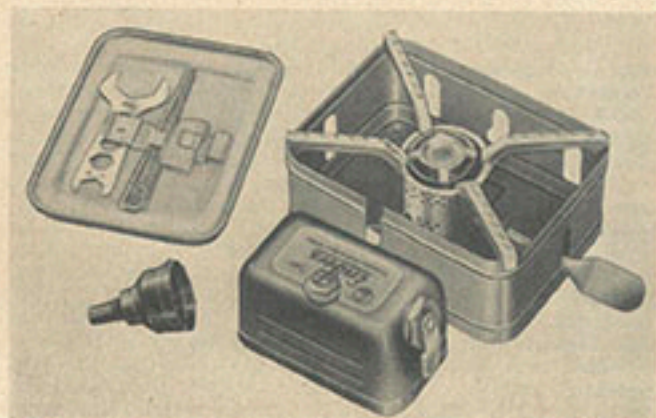


haben sich die Bestimmungen etwas gelockert und der Anreiz zum Kauf eines Campinganhängers dürfte dadurch wieder etwas größer geworden sein.

Auch wer diesen Artikel gelesen hat, ist noch lange kein perfekter Zeltler. Schließlich fällt kein Meister vom Himmel, noch nicht einmal beim Campen. Mit der hier beschriebenen Zeltausrüstung kann also schon ein prächtiges Zeltleben aufgezogen werden und die ärgsten Pannen werden so vermieden. Auf jeden Fall wird der Vespa-Tip verschiedene, für Vespa-Fahrer besonders geeignete Campingartikel genau unter die Lupe nehmen und wenn sie die Prüfung auf Herz und Nieren bestanden haben, sie jeweils seinen Lesern vorstellen.

E. Franke

Der kleine Enders-Benzin-Kocher ist gerade das Richtige für Vespa-Fahrer.





HANS SCHIMPKE

*Jetzt
sind
es eine
Million*

**500 Vertreter der meisten Nationen
bei Dr. Piaggio zu Gast**

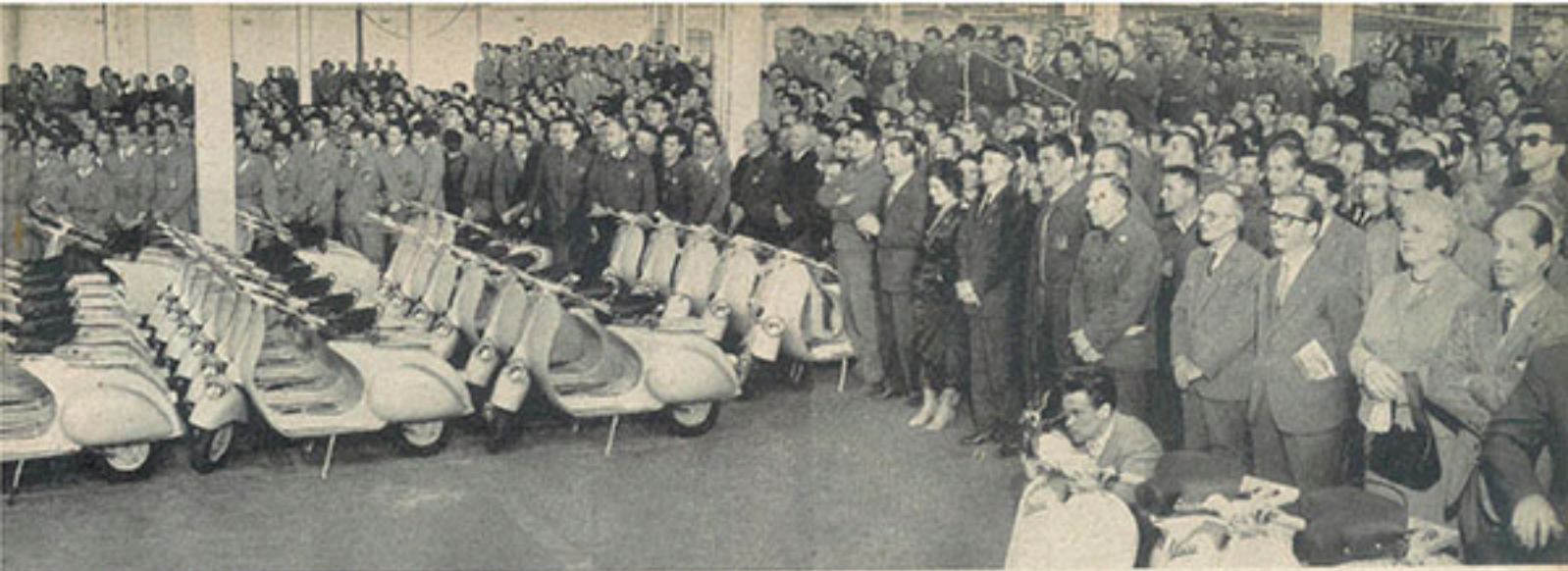
Am 28. April 1956 lief die millionste Vespa vom Band

Als wir, nach der Fahrt von Florenz, in Pontedera aus dem Reisebus stiegen, stand an der Tür ein ganz unauffälliger, mittelgroßer Herr mit zurückgestrichenen grauen Haaren im einfachen graugestreiften Straßenanzug. Er reichte jedem Aussteigenden die Hand und nannte seinen Namen — „Piaggio“ —. Jeder der fünfhundert Gäste aus aller Herren Länder wurde einzeln begrüßt und fühlte sich persönlich angesprochen. Gleich zu Anfang wurde dadurch der riesige Kreis der geladenen Teilnehmer am großen Fest der millionsten Vespa zur großen Familie und das Sprachenbabel war plötzlich gar kein Hindernis mehr, weil sich jeder jedem durch das Vespaband verbunden fühlte. Daß die Organisation des „Treffens“ minutiös klappte und der Ablauf der Mammut-Veranstaltung wie geölt rollte, sei nur am Rande erwähnt. Bestimmt hatte niemand den Eindruck einer befohlenen Parade, es verlief alles, bei aller Programmfülle, sozusagen

müheelos und wie eben gerade verabredet. Das zu betonen ist gar nicht so unwichtig, weil es nämlich schon ähnliche Veranstaltungen gegeben hat, die an ihrer eigenen Organisation gescheitert sind.

Nun, wir waren, neben einer kleinen Anzahl Vespa-Händlern, dem leitenden Direktor des Vespa-Messerschmitt-Werkes Dr. Simon, Herrn Eidenschink, vom Aufsichtsrat, und last not least VCVD-Präsident Erich Binder, sieben deutsche Journalisten, die nicht nur die Ehre, sondern vor allem das Vergnügen hatten, an der Feier der millionsten Vespa teilnehmen zu dürfen.

Im letzten Vespa-Tip wurde bereits über die „technischen Daten“ des Piaggio-Werkes ausführlich berichtet, so daß wir im Rahmen dieser Schilderung nicht mehr ausführlich darauf einzugehen brauchen. Deshalb im Telegrammstil: Gründung 1884 in Genua, Holzbearbeitung und Anfertigung von Schiffs-



einrichtungen. 1901 kam das Werk Finale Gigura hinzu. Dort zunächst Eisenbahnmaterialfertigung, dann Flugzeugteile. Kurz vor dem 1. Weltkrieg wurde das Werk in Pisa für Konstruktion von Flugzeugen geschaffen. Ab 1924 entstand in Pontedera bei Pisa ein großes Flugzeugproduktionszentrum mit über 10 000 Arbeitern und Angestellten auf einer Industrielfläche von 100 000 qm. — 1945 war der gesamte Komplex, durch die Kriegseinwirkungen nahezu dem Erdboden gleichgemacht, ausgeplündert und vernichtet.

Dann kam die zwangsläufige Umstellung auf die Friedensproduktion, aus deren weitsichtiger Planung noch im Oktober 1945 die Vespa entstand. Ihr Konstrukteur D'Ascanio „erfand“ diese bisher vorbildlose Konstruktion innerhalb von 7 Wochen. Signor D'Ascanio, den wir bei der stolzen Feier kennen lernten, entspricht keineswegs dem Bild, das man sich gemeinhin von einem so genialen Zweiradkonstrukteur machen könnte. Er ist ein sehr zurückhaltender, bescheidener Herr von einigen 60 Jahren vom Typ des gutsituierten Geschäftsmannes.



Der Konstrukteur der Vespa, D'Ascanio, der diese vorbildliche Konstruktion innerhalb von sieben Wochen „erfand“.

Die Produktionsstätten

Wahrscheinlich haben die imposanten Werkhallen in Pontedera schon manche Besichtigung erlebt, aber, es ist unwahrscheinlich, daß schon einmal eine solche Gästeschar durch die ausgedehnten Produktionsstätten, in denen unter den Händen von 4000 Belegschaftsmitgliedern die Vespa entsteht, geführt wurde. In kleineren Gruppen, von dolmetschenden Ingenieuren

geleitet, überzeugten sich Amerikaner, Franzosen, Engländer, Skandinavier, Japaner, Spanier, sogar eine Abordnung aus Pakistan war dabei, um nur die Hauptnationen zu nennen, von der imponierenden Größe der Vespa-Herstellungsstätte. Besonders interessierten die Karosseriepressen, die mit einem Druck von 50 500 Tonnen arbeiten, ebenso wie die Motorenfertigung. Jeder Motor wird vor dem Einbau in etwa 40 Minuten Laufzeit geprüft. Übrigens müssen auch die Motoren, die an das Vespa-Messerschmitt-Werk geliefert werden, diese Vorprüfung durchmachen. Der Produktionsprozeß geht in fünf großen Werkhallen vor sich, Gießerei, Blechbearbeitung, mechanische Bearbeitung, Motoreinbau und Schlußmontage. Diese Werkstätten sind mit über 1500 modernsten Werkzeugmaschinen ausgerüstet. Automatische Förderketten sorgen für die geplante Einhaltung des Produktionsrhythmus, durch sie sind die verschiedenen Werkstätten miteinander verbunden, und werden die Material- und Rückzufuhr geregelt, um wiederum die Montageketten zu versorgen. Die „Ape“ und Vespa-Lichtmaschinen werden in einer besonderen Elektro-Abteilung hergestellt. Innerhalb des Kontroll- und Abnahmestandes versehen zwei moderne Laboratorien den Materialprüfungsdienst, um die Qualitätsbeständigkeit auf chemischem und physikalischem Wege zu gewährleisten. Hilfswerkstätten sorgen für die Instandhaltung der Anlagen, für Materialausgaben, Konstruktion von Zubehör und Formen, für die gesamte Installation und für den Maschinenpark.

Weihe durch den Erzbischof von Pisa

Als wir beim Schlußmontageband ankamen, stand mitten zwischen ihren Schwestern in Reih und Glied die **millionste Vespa**, bereits geschmückt mit einer Schärpe wie eine Schönheitskönigin, nur stand darauf 1 000 000! Mechaniker arbeiteten an ihrer Fertigstellung und der ihrer Vorgänger. In der riesigen Halle, in der sich inzwischen die meisten Belegschaftsmitglieder versammelt hatten, war ein Podium für die Gäste aufgebaut, die sich nun ebenfalls nach Beendigung der Besichtigung eingefunden hatten. Kameralente der Wochenschauen hatten ihre Scheinwerfer aufgebaut und die Pressephotographen machten ihre Apparate startfertig. Dann erschollen, in prächtig-feierlicher Gewandung der Erzbischof von Pisa, begleitet von zwei Patres, welche die zur Liturgie nötigen Geräte trugen. Der hohe kirchliche Würdenträger begab sich zum Rednerpult und dann kam auch bald der große Augenblick, in dem die millionste Vespa das Band verließ und unter orkanartigem Klatschen der Zuschauer vor dem Podium der Ehrengäste von zwei Monteuren, die übrigens bei einer Filmtalentsuche gut wegkommen würden, aufgebaut wurde.

Jetzt hielt der Erzbischof in überaus würdiger Form, deren stimmungsvoller Atmosphäre sich auch Nichtkatholiken kaum entziehen konnten, Weihe und Predigt, natürlich in italienischer Sprache, in der er auf die Bedeutung des Werkes hinwies, um danach offiziell die Vertreter der Lizenzfirmen aus Frankreich, Deutschland, England und Spanien zu begrüßen und in ihren Landessprachen je eine kleine Rede über den völkerverbindenden Gedanken des kleinen Fahrzeuges Vespa an sie zu richten. Von der Persönlichkeit dieses weltgewand-

ten, klugen Kirchenfürsten dürften nicht nur die Italiener beeindruckt gewesen sein. Auf Nordländer wirkte es zuerst zweifellos etwas befremdend, daß der Klerus eine solche, rein weltliche Feierstunde vornahm, aber der südländische Rahmen war ganz dazu angetan, um dies schnell vergessen zu lassen.

Nach Beendigung dieser Feierstunde begaben sich die Gäste zum Festbankett. Zwölf lange Tafeln waren für 500 Personen äußerst dekorativ gedeckt. Zwischen den Gedecken standen die Fähnchen sämtlicher anwesender Ländervertreter. Ich habe schon eine ganze Menge erlebt, aber soviel internationales Publikum habe ich in einem Raum noch nicht zusammen gesehen. Nebenbei gesagt, mündete das Mahl für 500 Menschen so vorzüglich, als sei es für 5 Leute zubereitet worden. Nach der Begrüßungs-Tischrede von Dr. Piaggio sprachen noch einige maßgebliche italienische Vertreter. Wenn man ihre Worte auch nicht verstehen konnte, so war ihrer temperamentvollen Redeweise doch die Begeisterung für den Markstein der Geschichte des Werkes zu entnehmen. Mit besonderem Temperament sprach der Präsident des VCVE, Dr. Tassinari. Der Schluß seiner Rede gipfelte in dem Wunsch nach der zehnmillionsten Vespa und mit echt südländischer Begeisterung umarmte er seinen Freund Piaggio. Dann brachten die Vertreter der Lizenzfirmen unter dem Beifall der Gäste ihre Toasts aus und das Festmahl verlief in allseitiger Hochstimmung. Man konnte von den Vespa-Vereinten Nationen sprechen. Zum Schluß überreichte Dr. Piaggio an langjährige Mitarbeiter Geschenke und wurde selbst mit einer riesigen silbernen Schale sowie einer silbergehämmerten Vespa bedacht.

Oben rechts: Der Erzbischof von Pisa und Dr. Piaggio beim Durchgang durch das Werk Pontedera.

Rechts: Aus aller Welt kommen die Gratulanten zur einmillionsten Vespa. Hier das Händlerpaar aus Pakistan.

Das ist die erste von D'Asconio konstruierte Vespa, der Prototyp.



Das Piaggio-Dorf

Nach dem Bankett besichtigte die nunmehr sehr angeregte Gästeschar die in unmittelbarer Nähe liegende Piaggio-Siedlung, in der in 22 großen Gebäuden zwischen herrlichen Gartenanlagen ein beträchtlicher Teil der Arbeiter und Angestellten mit ihren Familien wohnt. Diese können auch dort in eigenen Geschäften gleich ihre Einkäufe machen wie in einem besonders schön angelegten Stadtteil. Natürlich ist auch eine Kirche im Dorf. Ein Erholungsheim, Kindergarten mit ärztlicher Betreuung, Theater- und Konzertsäle, Gesellschaftsräume, eine prächtige Bar, Bibliothek und Sportplätze für Fußball, Tennis usw. sind als vorbildliche soziale Einrichtungen vorhanden.

Außerdem gibt es noch eine Ferienkolonie, die Dr. Piaggio in Santo Stefano d'Aveto geschaffen hat. Während der Ferien können dort 1000 Kinder untergebracht werden.

Nach Abschluß der Besichtigung des Piaggio-Dorfes, das man eher Villen-Kolonie nennen sollte und von seinen sichtlich zufriedenen Bewohnern gab es auf einer ehemaligen Flugzeugrollbahn waghalsige artistische Vorführungen auf Vespas zu sehen. Als Beweis für die vollausgereifte Konstruktion des Rollers demonstrierten Werksfahrer, freihändig auf dem Sattel stehend, rückwärts sitzend, zu zweit, im Kopfstand und mit sechs und mehr Personen belastet, wirkliche Zirkuskunststücke unter großem Beifall der Zuschauer.

Die Vespa ist der Stammvater des modernen Rollers. In ihr ist die Urform festgelegt worden. Sie hat sich kaum verändert, wie wir es auch auf der Industrie-Ausstellung in Mailand sehen konnten, wo die Modelle aller Jahre von 1945 bis heute gezeigt wurden. Man kann behaupten, die Vespa wird zeitlos bleiben und sie hat es verdient, Millionärin zu werden. Die Vespa hat der Motorisierung einen ganz neuen Kreis erschlossen und hat Menschen aller Nationen zusammengebracht, die sich sonst niemals kennengelernt hätten. Das ist das Verdienst Dr. Piaggios und seiner Vespa.

Ründ um den Scheinwerfer

Meine viertbeste Freundin hieß Inge und hatte neben einer Stupsnase auch eine Vespa. Von der Vespatechnik verstand sie ebensowenig wie ich vom Spitzenhäkeln, trotzdem beschäftigte sie sich eifrig mit Schraubenzieher und Zündkerzenschlüssel. Wie die Vespa das überlebte, ist mir heute noch schleierhaft. Einmal erwischte ich sie, wie sie gerade den Reflektor des Scheinwerfers mit Sidel putzte. Der Reflektor war daraufhin kaputt. Nur um sie vor ähnlichen Dummheiten zu bewahren, will ich Ihnen diesmal etwas über den Scheinwerfer erzählen:

Im Scheinwerfergehäuse sitzt der sogenannte Scheinwerfer-einsatz, dessen lebenswichtige Teile neben dem Scheinwerfer-ring und dem Scheinwerferglas vor allem auch den Reflektor und die Lampenfassung umfassen. Bleiben wir gleich einmal beim Reflektor, denn sein Zustand ist mit dafür verantwortlich, ob wir ein gutes oder schlechtes Licht haben. So paradox es klingen mag, aber dieses glänzende Stück Blech hat auch nur eine bestimmte Lebensdauer, weil der Reflektor mit der Zeit erblindet. Ein blindgewordener Reflektor gibt nur mehr schlechtes Licht, er muß also gegen einen neuen ausgewechselt werden. Leider gibt es keine Möglichkeit, ihn wieder auf Hochglanz zu bringen, im Gegenteil, jeder Versuch, den Reflektor zu putzen oder zu polieren, verschlechtert seinen Zustand bis zur Untauglichkeit. Schon die Berührung mit dem Finger oder das Wischen mit einem Wollappen, kann die hauchdünne, aufgedämpfte glänzende Schicht beschädigen. Merken wir uns also: Der Reflektor ist tabu für uns. Er wird weder geputzt noch sonst irgendwie gepflegt. Die einzige Pflege, die wir ihm angedeihen lassen können, besteht darin, daß wir jede Verunreinigung, wie Staub usw. von ihm fernhalten, weil er sonst sofort seinen Glanz verlieren und damit unbrauchbar würde. Wenn also Ihr Scheinwerferglas aus irgendeinem Grunde einen Sprung haben sollte, so muß es so schnell wie möglich gegen ein neues ausgewechselt werden, denn der durch den Spalt dringende Straßenstaub würde den Reflektor unweigerlich zerstören.

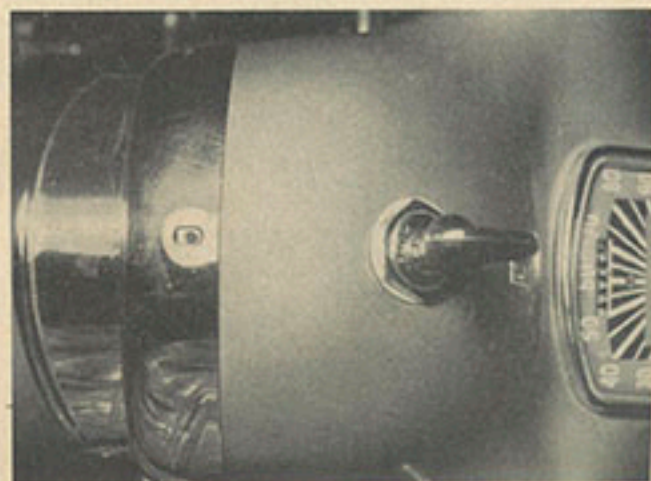
Kommen wir als nächstes zur Lampenfassung. In ihr sitzt die Bilux-Birne und in der neuen Me-Vespa dazu noch ein Lämpchen für das Standlicht. Unter einer Bilux-Birne versteht man eine Zweifadenlampe, bei der ein freistehender Faden das Fernlicht gibt, während ein zweiter Faden durch eine löffelförmige Kalotte so abgeschirmt ist, daß seine Lichtstrahlen nur nach unten auf die Fahrbahn geworfen werden. Hier handelt es sich um das Abblendlicht. Nun ist es absolut nicht gleichgültig, wie die Bilux-Birne in die Fassung eingesteckt wird, denn bei ihr gibt es ein „Unten“ und „Oben“. Zwar trägt jede Biluxlampe die Aufschrift „Top“, was nichts anderes als oben bedeutet, und ist auch in ihrer Befestigungsvorrichtung gegen falsches Einsetzen in die Fassung geschützt, aber ich habe es trotzdem erleben müssen, daß Inge sie falsch in den Lampeneinsatz würgte. Also die hohle Seite des Abschirmloßels muß immer nach oben zeigen, oder anders gesagt, der Abschirmloßel muß unterhalb des Abblendfadens sitzen.

Ob der Scheinwerfer lustig die Baumkronen anstrahlt und obendrein noch alle entgegenkommenden Fahrzeuge trotz eingeschaltetem Abblendlicht blendet, hängt ganz von der richtigen Scheinwerfereinstellung ab. Mit der Einstellung frei nach Schnauze ist leider nicht viel zu machen, weil die liebe Polizei genaue Vorschriften über die Scheinwerfereinstellung erlassen hat. Ihr Vespa-Kundendienst stellt den Vespa-Scheinwerfer natürlich prima, prima nach der Vorschrift ein, ja man wird sogar das schwere Urlaubsgepäck dabei berücksichtigen, wenn sie den Meister darauf hinweisen. Es ist nämlich absolut nicht gleichgültig, wie stark das Heck der Vespa belastet wird (Beifahrer, Koffer auf dem hinteren Gepäckträger). Je mehr Gewicht auf dem Roller hinten liegt, desto stärker wird die Hinterradfederung zusammengedrückt und analog dazu steigt der Lichtkegel des Scheinwerfers nach oben. Die Scheinwerfereinstellung darf also nur bei vollbelasteter Vespa er-



Durch seine starre Befestigung am Lenker sind beim Vespa-Scheinwerfer große Einstellfehler unmöglich. Die kleine Blendkappe erweist sich besonders bei Regen und Nebelfahrten besonders wertvoll.

folgen. Natürlich kann der Scheinwerfer auch von uns selbst eingestellt werden. Dazu wird die Vespa auf einer ebenen Fläche genau in 5 Meter Entfernung vom Scheinwerfer ausgemessen, vor einer senkrechten Wand aufgestellt. Die Höhe der Scheinwerfermitte vom Boden aus an der Vespa gemessen, wird durch ein Einstellkreuz mit Kreide an der Wand notiert. Nun wird zuerst die Fernlichteinstellung überprüft. Der bei Fernlicht ausfallende Lichtkegel muß waagrecht verlaufen, das heißt, im Zentrum des auf die Wand fallenden Lichtflecks muß das Einstellkreuz sitzen. Bei Abblendlicht muß die Hell-Dunkel-Grenze (obere Grenze des auf der Wand erscheinenden Lichtkegels) mindestens 5 cm unter dem Einstellkreuz liegen. Weiter muß diese Grenze waagrecht verlaufen. Es besteht durchaus die Möglichkeit, daß der Scheinwerfer einmal bei nächtlicher Fahrt auf der Landstraße neu eingestellt werden muß. Da man in diesem Fall weder Metermaß noch Kreide bei sich haben wird, muß man sich schon notdürftig behelfen. Als Anhaltspunkte können dabei dienen: Das Fernlicht muß auf eine Entfernung von 100 Metern ein zu überholendes Fahrzeug noch ausleuchten. Der Abblendlichtkegel darf auf eine Entfernung von etwa 25–30 Metern nur etwa bis zum Lenker eines Fahrrades reichen. Wird man während der Fahrt trotz eingeschaltetem Abblendlicht ständig von entgegenkommenden Fahrzeugen angeblinzt, so darf man sicher sein, daß der eigene Scheinwerfer zu hoch steht



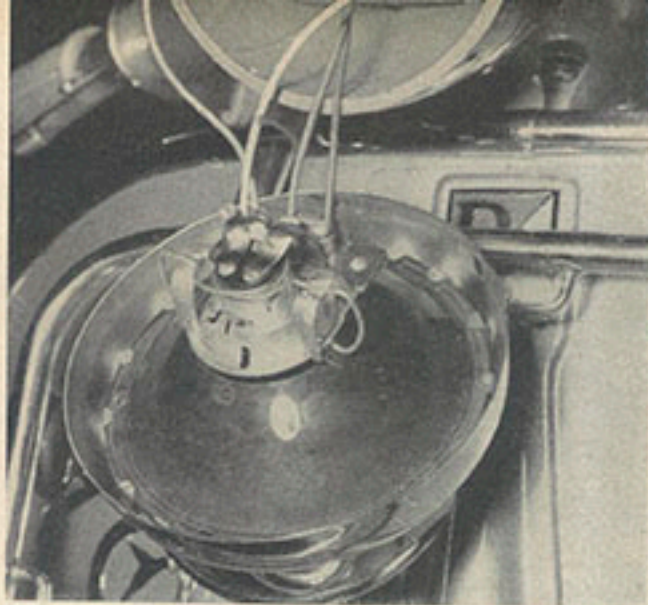
Korrekturen in der Scheinwerfereinstellung werden durch Neigen bzw. Heben des kompletten Scheinwerfereinsatzes vorgenommen. Die Befestigungslöcher im Scheinwerfering sind zu Schlitzn ausgebildet, so daß der Einsatz in verschiedenen Stellungen befestigt werden kann.

und entgegenkommende Fahrer dadurch geblendet werden. Da hilft dann alles nichts, der Schraubenzieher muß nochmals aus dem Werkzeug heraus und der Scheinwerfer nachgestellt werden.

Wenn das Scheinwerferglas total verschmutzt ist, braucht sich niemand über sein schlechtes Licht zu wundern. Mit etwas Öl und Wasser ist das Glas leicht sauber zu bekommen. Egetrocknete Insektenleichen und Teerspritzer lassen sich ohne weiteres mit benzolhaltigem Benzin (Aral, Superkraftstoffe) entfernen.

Im Bauch des Scheinwerfers befinden sich verschiedene Drähte. Da sich dieselben aber kaum von selber vertauschen werden, besteht kein Anlaß, daß wir unser elektrisches Können an ihnen versuchen. Nur gegen das Lockerwerden in den Klemmen können wir uns schützen, indem wir die Madenschrauben, mit denen sie befestigt sind, von Zeit zu Zeit mit einem kleinen elektrischen Schraubenzieher nachziehen. Bei dieser Gelegenheit können wir auch die Kontaktfedern, die den Strom an die Birne leiten, auf ihren Zustand hin untersuchen. Sind sie stark oxydiert, so müssen sie saubergeschabt werden, ist die Federspannung etwas lahm geworden, so werden sie einfach nachgebogen.

Bei unserer Vespa kommt der Strom für die Bilux-Birne direkt aus der Lichtmaschine, weder eine defekte Batterie noch ein schadhafter Regler können also als Fehlerquelle in Frage kommen, wenn unser Licht einmal nicht arbeiten sollte. Der Stromkreis verläuft von der Lichtmaschine zum Abblendschalter und von da zur Bilux-Birne. Bei den neuen Me-Vespas ist das Zündschloß im Scheinwerfer noch zwischen Abblendschalter und Bilux-Birne geschaltet. In der Betriebsanweisung



Um den Reflektor herausnehmen zu können, müssen die Halteklemmen hochgebogen werden. Der Lampeneinsatz ist mit einem Federbügel befestigt.

der Vespa ist ein elektrischer Schaltplan aufgezeichnet, mit dem das Leitungsnetz genau verfolgt werden kann. Aber ich gestehe ganz ehrlich: Wer sich noch nie mit dem elektrischen Kram befaßt hat, sollte besser die Finger davon lassen. In ganz Europa findet man alle Naselang einen Vespakundendienst, bei dem ein etwaiger Fehler in der Elektrik schnell und sicher vom Fachmann beseitigt wird.

Über das Einfahren einer neuen Vespa

Alle Vespas, die jetzt im Frühjahr verkauft werden, müssen, sofern es sich um neue Vespas handelt, auch eingefahren werden. Nun liegt jeder Vespa eine Betriebsanleitung bei, in der auch das Thema „Einfahren“ ganz ausführlich behandelt ist. Nur geben sich viele Vespa-Fahrer nicht ganz zufrieden, sie wollen es besser und vor allen Dingen genauer wissen. Was werden da nicht alles für Geheimtipps ausgetauscht und gerade der Anfänger bekommt so viele Warnungen und Ratschläge, daß er sich am Schluß gar nicht mehr mit einer neuen Vespa zu fahnen getraut. Grundsätzlich kann dazu gesagt werden: Der Vespa-Hersteller ist doch auf jeden Fall daran interessiert, daß alle verkauften Vespas möglichst gut laufen und eine lange Lebensdauer haben. Von einer Reparaturanfälligkeit seiner Vespa ist er ebensowenig begeistert, wie der Besitzer selbst, denn die Leistungsfähigkeit und Qualität der Vespa ist doch seine beste Reklame. Also wird er versuchen, in seiner Betriebsanleitung die für die Vespa günstigste Einfahrvorschrift darzulegen. Wer also die werksseitigen Einfahrregeln beachtet, wird kaum etwas falsch machen können. Wobei zugegeben werden muß, daß Einfahrvorschriften vom Werk zwangsläufig immer so abgefaßt werden, daß sie auch der technisch Unbegabteste verstehen und ausführen kann. Versuchen wir doch einmal festzustellen, warum eigentlich eine Einfahrzeit notwendig ist:

Es ist keineswegs die Vespa als Ganzes, die eingefahren werden muß, sondern nur ein Teil derselben, nämlich der Motor, und auch hier benötigen nur der Zylinder und Kolben eine gewisse Einlaufzeit. Kugellager, Kolbenlager usw. haben in der Fertigung einen so hohen Stand erreicht, daß sie vom ersten Kilometer an voll einsatzfähig sind. Früher, als es noch lange Gleitlager gab, war das Einfahren wirklich noch schwierig, denn diese Bauelemente bedurften langer Einlaufzeit, bevor sie Höchstbelastungen gewachsen waren. Mancher gutgemeinter Einfahrtip, gerade von alten Fahrern stammt noch aus dieser Zeit, die aber eben längst überholt ist. Das Einfahren ist heute viel einfacher geworden. Wurde eben festgestellt, daß in der Hauptsache Kolben und Zylinder eingefahren werden müssen, so liegt die Frage nahe, was eigentlich durch dieses Einfahren erreicht werden soll. Einmal wünscht man sich eine Glättung der Laufflächen von Kolben und Zylinder in der Form, daß der Kolben durch einen möglichst genauen Paßsitz dem Motor zu einem Maximum an Leistung verhilft, dabei aber weiterhin eine entsprechende Lebensdauer gewährleistet, zum anderen soll vermieden werden, daß Kolbenfresser durch zu frühe Überbeanspruchung

entstehen. Wie weit heute bei den feinstbearbeiteten und ovalgeschliffenen Kolben durch Einfahren noch eine weitere Glättung erfolgt, wage ich nicht zu entscheiden. Selbst die Neigung neuer Kolben zum Fressen ist bei der Vespa sehr gering. Trotzdem muß die Einfahrvorschrift beachtet werden, denn ein Kolben, der richtig festgelaufen wurde, wird nie mehr seine volle Leistungsfähigkeit zeigen. Nun erledigt sich der Einfahrvorgang nicht einfach dadurch, daß 2000 oder 3000 Kilometer einfach heruntergefahren werden. So kann es ohne weiteres vorkommen, daß ein Motor bei Kilometerstand 3000 während einer Vollgasfahrt zum Blockieren neigt, wenn ihm noch nie vorher Vollgas angeboten wurde. Der Sinn des Einfahrens ist ja, den Motor richtiggehend zu Höchstleistungen zu erziehen und ihn zu Vollgasfestigkeit zu erziehen. Den Beweis, daß sich ein Motor tatsächlich dazu erziehen läßt, liefert die Tatsache, daß Vespas, die ständig mit hohen Geschwindigkeiten auf der Autobahn gefahren werden, schneller und drehfreudiger sind, als gleiche Vespas, die nur im Stadtverkehr und auch da nur kurze Strecken laufen.

Der Schluß liegt nahe, daraus zu folgern: Schnelles Einfahren ergibt einen schnellen lebendigen Motor, so wie wir ihn uns wünschen und bis zu einem bestimmten Punkt stimmt die Sache auch. Werksfahrer verfahren nach dieser Methode und erzielen damit den gewünschten Erfolg. Also, so versierte Fahrer, wie Werksfahrer, haben ein sehr geübtes Ohr für den Motor, bei ihnen wird es nie zu einem Kolbenfresser kommen, weil sie sofort das härtere Arbeiten des Motors erfassen und schon vor dem Zeitpunkt des Klemmens die Kupplung ziehen. Vor allem aber haben sie ein sehr genaues Gefühl dafür, was dem Motor angeboten werden kann. Mit Fug und Recht darf behauptet werden, daß sich die Einfahrmethode auf keinen Fall für Anfänger und Durchschnittsfahrer eignet. Ihnen fehlt einfach die Praxis, um das notwendige Feingefühl zu erlangen. Die Gefahr des Kolbenfressens und damit unter Umständen auch eines schweren Sturzes ist für sie viel zu groß. Zu ihrem Trost kann gesagt werden:

Gerade die Vespa ist für vorsichtiges Einfahren und systematische Leistungssteigerung sehr dankbar. Zum Beispiel wurde die schnelle GS von Herrn Hesselbarth, die ihre Leistungsfähigkeit in Wettbewerben schon oft unter Beweis stellte, genau auf diese Art eingefahren. Daß diese Maschine eine Spitzengeschwindigkeit von über 100 km/h erreicht, sei nur nebenbei bemerkt. Der Einwand, daß durch zu langsames Einfahren Korrosionsschäden entstehen können, besteht bei der guten Qualität unserer heutigen Markenbenzine völlig zu

Unrecht. In der Nachkriegszeit, als es noch Benzine undefinierter Herkunft gab, hatte dieser Einwand eine gewisse Berechtigung, denn die damaligen Treibstoffe enthielten schwer siedende Bestandteile, die nur bei einer entsprechend hohen Betriebstemperatur des Motors verarbeitet wurden. Andernfalls konnten sie Korrosionsschäden verursachen. Wenn, wie schon gesagt, auch heute wieder ein einwandfreies Qualitätsbenzin erhältlich ist, so sollte trotzdem immer darauf geachtet werden, daß der Motor seine normale Betriebstemperatur erreicht. Ständige Kurzfahrten von nur 5 Minuten Dauer fördern das Einfahren keineswegs und damit taucht gleich die Frage auf, Wie und Wo eingefahren werden soll. Da Kurzstreckenfahrten nicht das Richtige sind, sollte man auch möglichst den Stadtverkehr meiden, denn dazu kommt noch, daß sich der Anfänger im dichten Verkehr sehr unsicher fühlt, und aus diesem Grunde die Maschine sehr untertourig fährt, was wiederum kein Vorteil ist. Autobahnstrecken sind auch nicht die wahre Liebe, einmal verliert man dort sehr leicht den Maßstab für die Geschwindigkeit und zum anderen hält man auf der Autobahn eine konstante Geschwindigkeit ein. Der Motor soll aber richtig massiert werden, also häufiges Schalten und häufiger Drehzahlwechsel. Das Richtige ist die Landstraße, auf der der Fahrstil flüssig bleibt und die zum Schalten und zum Geschwindigkeitswechsel zwingt.

Die Angst vor Kolbenklemmern ist gerade bei Anfängern riesengroß, jedoch zu Unrecht, denn so schnell blockiert der Motor wieder nicht. So soll einmal untersucht werden, wo diese am ehesten zu erwarten sind. Hierzu wäre zu sagen, daß die Vespa ein Gebläse besitzt, die Motortemperatur also bei ihr ziemlich konstant bleibt. Damit ist sie gegen das Festgehen der Kolben auch unempfindlicher als ein Motor, der vom Fahrtwind gekühlt wird. Entgegen einer allgemeinen Ansicht ist das Befahren von Steigungen ziemlich ungefährlich. Durch die starke Belastung wird der Motor mehr als üblich erwärmt und durch die Erwärmung dehnt sich der Zylinder. Der Kolben hat also ein größeres Spiel und wird sich aus diesem Grunde kaum fressen. Folgt der Bergaufahrt sofort eine Talfahrt, so tritt genau das Gegenteil ein. Dazu kommt noch, daß beim Bergabfahren nur mehr wenig Gas gegeben wird, also auch sehr wenig Öl zur Schmierung in den Motor kommt. Hier ist

also etwas Vorsicht am Platze. Auf jeden Fall sollte man bei längeren Bergabfahrten zwischendurch immer wieder Gas geben, um dem Motor genügend Öl zur Schmierung zukommen zu lassen. Derselbe Effekt wird durch Ziehen der Starterklappe erreicht. Das kurzzeitige Hochdrehen in den unteren Gängen schadet kaum, dagegen kann Vollgasfahrt etwa auf der Autobahn, wenn der Motor noch nicht eingefahren ist, schon einmal zu einem Klemmer führen. Die Vespa als Zweitakter ist zur Schmierung von der Treibstoffzufuhr abhängig, also muß darauf geachtet werden, daß diese nie unterbrochen wird. Das heißt, man muß darauf achten, daß immer rechtzeitig auf Reserve geschaltet und nachgetankt wird.

Vielleicht hört man, daß die ersten 1000 Kilometer kein Sozusagen mitgenommen werden soll, das ist natürlich Unsinn. Wenn sie 10 Jahre verheiratet sind, und ihre Frau für einige Zeit los sein wollen, dürfen sie so etwas behaupten. Ihre netteste Freundin nehmen Sie aber bitte gleich vom ersten Kilometer an mit, denn der Vespa schadet es keinesfalls. Genau so verhält es sich mit dem Verbot, anfangs Steigungen zu befahren. Auch hierfür gibt es keinen vernünftigen Grund. Der Glockner stellt zwar auch nicht gerade das richtige Einfahrgebiet dar, aber er ist auch ein Extrem in dieser Richtung.

Noch ein Wort zur Ölbeimischung. Bekanntlich ist bei der Vespa ein höherer Ölzusatz während der Einfahrzeit vorgeschrieben, als dies in Deutschland üblich ist und man könnte annehmen, daß dadurch frühzeitig ein starker Ölkohlenansatz im Motor zu verzeichnen wäre. Wie die Demontage verschiedener Vespa-Motoren nach der Einfahrzeit zeigte, ist diese Ansicht falsch. Allerdings wurden auch schon Vespas mit einem Gemisch von 1:20 und 1:25 schadloos eingefahren, daß dies aber immer gut geht, dafür kann nicht garantiert werden. Vor allem geht bei Abweichung der Mischungsverhältnisse jeder Garantieanspruch verloren, schon darum sollte man sich genau an die Vorschriften halten.

Einfahren ist heute keine Hexerei mehr. Auch ein Anfänger kann seine Vespa gut und ordnungsgemäß einfahren, wenn er sich an die Vorschriften hält. Übertriebene Angstlichkeit ist nicht am Platze, denn ein Vespa-Motor ist gar nicht so leicht kaputtzukriegen. Sie werden sehen, nach 3000 Kilometern sagen Sie sicher, es war ja alles nur halb so schlimm.



Im Flug notiert:

... wie wir erfahren, sind die Hoffmann-Werke Lintorf am Samstag in Konkurs gegangen. Von der Vespa Messerschmitt bekamen wir die Bestätigung, daß sie alle Ersatzteile auch früherer Vespa-Modelle in ausreichendem Maße zur Verfügung hält. Für die Vespisten Deutschlands besteht also kein Grund zur Sorge.



... der VCVD erreicht wahrscheinlich schon in Kürze die verbilligte Ausgabe von Grenzdokumenten an seine Mitglieder.

... der Damenreitsitz ist für die Vespa ab 1. Mai verboten.

◀ ... wie schön! Erich Binder (im Hintergrund) freut sich über die gemeinsame Freude der Herren Dr. Simsa, Rollerei, und Hans Schimpke (Roller-Revue) über die millionste Vespa, und Hg. Thebis hielt diesen Moment für die Nachwelt fest.

... der Vespa-Club von Europa ist die größte motorsportliche Organisation der Welt.

... ab ersten Mai haben Fußgänger bei der Benützung der Zebrastreifen absolute Vorfahrt gegenüber den Verkehrsteilnehmern auf der Fahrbahn.



Der Vespensstich

... jemand hat behauptet, der Präsident des VCVD würde gar keine Vespa fahren. Der irrt! Erich Binder fährt eine knall-schwarze solche, die er wie seinen Augapfel behütet.

... in Braunschweig glaubte jemand ein Roller-Turnier aufziehen zu können.

Für veröffentlichungsreife Nachrichten für diese Spalten vergüten wir DM 5,--.

LESERBRIEFE

Frage: ... Ich fahre eine Vespa, Luxusmodell 54 (Hoffmann-Vespa). Laut Tacho gefahren 9150 km. Bemerkte möchte ich, daß ich die Vespa regelmäßig alle 1000 km in eine Vespa-Werkstatt zur Inspektion gebe und laufend alle 500 km Ölwechsel und Abschmieren vornehmen lasse.

Seit einiger Zeit bekomme ich die Maschine, trotz fast ganz Vollgas, mit einer Person besetzt, auf ebener Strecke nur noch auf knapp 60 km Geschwindigkeit. Ich habe mehrmals die Kerzen gewechselt, fahre nur Aral, auf 4 Liter eine Büchse Öl. Sonst läuft die Maschine sehr gut, fast ganz leise und vor allem ganz gleichmäßig.

Da trotz aller Inspektionen durch die Werkstatt keine Änderung eingetreten ist, wäre ich Ihnen sehr dankbar, sollten Sie mir raten können, was da eventuell nicht in Ordnung ist.

Wolfgang Dahms, Düsseldorf

Antwort: ... Uns scheint, daß Ihrer Vespa Inspektionen nicht viel helfen. Das Hauptübel dürfte eine totale Verkohlungs von Motor und Auspuff sein. Wie Sie selbst schreiben, tanken Sie auf 4 Liter Benzin eine Büchse Öl, das ist ein relativ hoher Ölzusatz und es ist ganz normal, daß sich bei dem von Ihnen angegebenen Tachometerstand Schlitz und Auspuff mit Ölkohle zugesetzt haben. Darauf dürfte auch der sehr leise Lauf Ihrer Maschine zurückzuführen sein. Also, lassen Sie Ihre Maschine einmal gründlich entkohlen und Sie werden sehen, daß sie in alter Vespa-Frische schnurrt.

Frage: ... Als Vespa-Fahrer begrüße ich erfreut das Erscheinen des „Vespa-Tips“, und ich möchte das zum Anlaß nehmen Sie zu bitten, nach Möglichkeit auch mal was über das Innenleben unserer Maschine zu bringen. Besonders würde mich der Verlauf der Drehmomentskurve interessieren, auch, wenn Sie so freundlich wären, die der Hoffmann-Vespa. Schnittzeichnungen des Ziehkeilgetriebes, der Kupplung und des Auspuffs würden, so glaube ich, nicht nur von mir mit großem Interesse begrüßt.

H. Wenbach

Antwort: ... Selbstverständlich wird im „Vespa-Tip“ auch die technische Seite der Vespa nicht zu kurz kommen, dazu gehören natürlich auch Schnitt und Explosionszeichnungen, Drehmomentskurven, Leistungskurven usw. Wir haben aber gedacht, daß gerade diese Themen sich sehr gut für die Winterzeit eignen würden. Vor allem haben wir zu dieser Zeit genügend Platz zum Drucken. Im Sommer stehen natürlich große Vespa-Treffen, Reise-Vorschläge, Camping usw. an erster Stelle. Wir dürfen Sie also bitten, sich noch etwas zu gedulden und Sie werden sehen, auch für Ihren Geschmack kommt noch das Richtige.

Frage: ... so würde ich mich freuen, über diese drei Fragen zu erfahren (wenn möglich natürlich durch den „Vespa-Tip“):

Frage 1: Wo liegt der Zündzeitpunkt meiner Vespa? (Wenn ich nicht irre, ist meine Vespa die Ausführung B, Baujahr Februar 1953. Unterscheidet sich, soweit mir bekannt, von der Ausführung C durch den Nasenkolbenmotor und der Reibscheiben, Vorderradfederung, die bei der Ausführung C als

Flachkolbenmotor und hydr. Vorderraddämpfung zu finden sind.

Frage 2: Was für einen Motor hat meine Vespa? (Piaggio oder vielleicht einen deutschen Motor.)

Frage 3: Warum baut man in die neuen Rollertypen nicht mehr einen Vergaser, der nach dem Luftsteuersystem arbeitet?

Alles dies sind interessante Fragen, die aber nur der Vespa-Fachmann beantworten kann. Zur Frage 2 möchte ich noch folgende Feststellung ergänzen: Da ich von Beruf aus Techniker — gelernter Maschinenschlosser — jetzt als Hilfskonstrukteur tätig bin (Fachrichtung Elektromaschinenbau), interessiert mich das Innenleben der Vespa besonders. Auffallend bei meiner Maschine waren bei einer Gesamtdemontage die beiden Ring-Rillen-Kurbelwellen-Kugellager, die mit „Made in Italia“ gezeichnet waren.

F. Nagel

Antwort: ... Der Zündzeitpunkt Ihrer Vespa liegt 4,5 mm vor dem oberen Totpunkt. Ihre Vespa hat einen von der deutschen Motorfirma Ilo in Lizenz gebauten Piaggio-Motor. Hier dürfen wir gleich einfügen, daß die Kurbelwellenlager Original von Piaggio geliefert wurden, da die Kugellagerdimension für deutsche Verhältnisse eine abnormale Größe hatten. Für den Ilo-Lizenz-Motor wurde ein Pallas-Vergaser vom Typ 16dL 90 verwendet. Dieser Vergaser arbeitet ohne Nadel und Nadelöse nach dem Luftsteuersystem. Diesen Namen hat er von den Steuerluftbohrungen. Da die neuen Messerschmitt-Vespas mit einem Original Piaggio-Motor ausgerüstet sind, wird selbstverständlich auch der italienische Original-Vergaser mit eingebaut.

Im übrigen können wir Ihnen mitteilen, daß die neue Me-Vespa, trotzdem sie nur über eine 25-Watt-Biluxbirne verfügt, ein ausgezeichnetes Licht hat. Sie sollten wirklich einmal zum nächsten Vespa-Händler gehen und sich dieses Licht bei Nacht vorführen lassen.

Wissen Sie wirklich alles über das Camping-Leben?

Selbst wenn Sie ein mit allen Wassern gewaschener Zeltler sind, wird es ab und zu noch ein paar kleine Weisheiten geben, die Ihnen bis jetzt verborgen waren. Sollten Sie aber als neugeborener Säugling in das Camping-Leben treten, so wird Ihnen ein Sack voll guter Ratschläge sicher willkommen sein. Schreiben Sie an KLEPPER, Rosenheim (Oberbayern), und verlangen Sie das originale, reizende und mit vielen guten Ratschlägen gefüllte Büchlein F 180 F

»Die Klepper-Camping-Fibel«

Wir senden sie Ihnen gerne und kostenlos zu

KLEPPER-WERKE ROSENHEIM/OBB.

Größte Falbootwerft der Welt



Internationale und nationale VESPATREFFEN

Würden Sie es begrüßen, wenn jeder Orts-Club sein Treffen „international“ nennen könnte? Wir glauben nicht. Schließlich soll doch jeder Vespist, der ein internationales Treffen anfährt, auch die Gewähr haben, Vespisten aus anderen Nationen zu treffen. Ein Ausländer allein macht doch ein Treffen noch lange nicht international und um wie viel schöner ist es für einen Vespa-Club, wenn er ein regionales Treffen auschreibt und es kommen trotzdem durch seine persönlichen Bekanntschaften ausländische Vespa-Teilnehmer.

Ein Vespa-Treffen kann nur dann „international“ genannt werden, wenn es dem Vespa-Club d'Europe über den VCVD gemeldet und genehmigt wurde.

Das Präsidium des VCVD hat für das Jahr 1956 nur drei internationale Treffen gemeldet. Weiter wurde für jeden Landes-Club je ein nationales Treffen genehmigt. Mit dieser Genehmigung wird ein ziemlich ansehnlicher Zuschuß gewährt und die Möglichkeit erteilt, auf der Titelseite der Ausschreibung „genehmigt durch den VCVD“ zu schreiben. Da der veranstaltende Vespa-Club vor dieser Genehmigung dem Präsidium des VCVD einen Kostenvoranschlag einreichen muß, erhält der teilnehmende Vespist die Gewähr, daß das genehmigte Treffen wirklich etwas bietet, ohne die Kosten für den Teilnehmer stark zu erhöhen.

Der Zuschuß des VCVD drückt somit das Neנגeld trotz guter Leistung auf eine entsprechende „Tiefe“. Limit für internationale Treffen ist momentan DM 5.— für den Fahrer und DM 3.— für den Beifahrer. Sogar das Europa-Treffen in München fordert nicht mehr an Neנגeld, obwohl hier schon die Plakette und diverse andere Einladungen einbezogen sind. Im Jahr 1956 gibt es außer dem Europa-Treffen in München in Deutschland nur folgende internationale Treffen:

Aachen	am 20./21. Mai 1956
Kiel	am 23./24. Juni 1956

und das Bundestreffen.

Die bisher gemeldeten und genehmigten nationalen Treffen sind:

Bamberg	am 10. Mai 1956
Memmingen	am 12./13. Mai 1956
Frankfurt/M.	am 2./3. Juni 1956
Hagen	am 14./15. Juli 1956
Gladbeck	am 11./12. August 1956
die Alpenfahrt des SVR	am 11.—19. August 1956
Berlin	am 25./26. August 1956

und die Schwarzwald-Zuverlässigkeitsfahrt

(Datum leider noch nicht bekannt).

Alle anderen Treffen in Deutschland sind weder international noch national. Sie werden auch nicht vom VCVD kontrolliert. VCVD Sekretariat.



**Gefederte Kindersitze DBGM
für Vespa, Lambretta, Bella, Goggo.**

Einfachste Anbringung
Lieferung direkt ab Werk

Verlangen Sie kostenlosen Prospekt

**Ableinhersteller: EUGEN HERZOG
(14 b) Schramberg/Wittbg. Postf. 58**

Ein Buch für Sie:

Alexander Spoerl — Auf dem Busen der Natur — R. Piper & Co. Verlag München. Nützlicher Roman für Leute im Zelt. Mit 25 Zeichnungen von Claus Arnold. 224 Seiten. DM 9.80

Um Freude an diesem Buch zu haben, muß man kein Camper sein, denn sein Stil ist so launig, daß es sich auf jeden Fall lohnt, diesen neuen Spoerl-Roman zu lesen. Was aber ein eingefleischter Zeltler ist, der sollte ihn auf jeden Fall besitzen, denn trotz allen Humors steckt es doch voller handfester Tipps, deren ein Zeltfreund nie genug bekommen kann. Für den Anfänger der Campingbewegung stehen aber alle Fehler darin, die er nicht machen sollte. Am besten überzeugen Sie sich selbst durch die nachfolgende Leseprobe. Wir sind überzeugt, daß es dann nicht mehr lange dauern wird, bis dieses Buch in Ihrem Bücherregal steht.

„An dieser Stelle muß ich abermals meine Niederschrift unterbrechen. Denn Fridolin ist mit der Entwicklung unseres jetzigen Milieus nicht

mehr einverstanden! Auf seiner rauhaarigen Stirn haben sich Falten gegraben und seine Ohren hängen täglich tiefer. Er spricht nicht mehr mit Engelein und mir, sondern hat die lange Schnauze quer auf die krummen Pfoten gelegt und schließt die Augen, wenn wir zu ihm hinschauen. Kein Dackel der Welt kann verzeihen, wenn er immer lautlos gekippt wird, sobald er das Beizhen hebt. Die Kakteen wiederum haben kein Verständnis für gehobene Dackelbeinchen, sondern gedeihen ebenso gut pulvertrocken. — Der Wind hat gedreht. Unter uns schlägt das Meer unaufhörlich wu-wu-wumms-s-sz gegen die Felsen. Ich gieße den Lampen Petroleum auf und hebe den Weinkrug auf den Tisch. Ich bin in dieser Nacht gerüstet, endlich über das Zelt richtig nachzudenken.

Denken ist schön. Kein anderer kann dazwischendenken. Das kann man sich nur selbst, aber ein kluger Denker tut das nicht. Insbesondere dann nicht, wenn er daneben denkt!

Das Zelt ist eine Haut, in der man sich umdrehen kann, ohne daß die Haut sich dabei mitdreht. Ist das klar?

Darin möchte ich aber nicht stecken! denkt mir vorlaut mein Engelein ins Konzept.

Ein Zelt ist eine Haut, in der sich zwei liebe Leute umdrehen können! Bist Du nun einverstanden?

Nein!

Was denn sonst soll man im Zelt noch können, Engelein?

Alles!

Was ist — alles?

Das mußt Du wissen! Du bist doch ein Mann.

Ich denke weiter nach. Fridolin bellt. Das ist — noch der Wesensveränderung, die er beim Camping durchgemacht hat — ein Zeichen dafür, daß wirklich nichts los ist. Denn beim Camping tut man dauernd Dinge, die nicht nötig sind. Auch als Dackel. Demnach ist Fridolin auf dem besten Wege der Erholung.

Ein Zelt soll — wie alles, was man sich im Leben angeschafft — ein Optimum sein.

Wau! wendet Fridolin seine tiefgründige Schnauze zu mir hoch, wau, dann also bin auch ich ein Optimum?

Du bist ein Dackel!

So? zwinkert er mißtrauisch, und was ist ein Dackel?

Ein Dackel ist von allem das Gegenteil, antworte ich gedankenschwer. Ein Optimum hingegen ist das beste Verhältnis von Aufwand zu Wirkung.

Aber wedelt Fridolin, und das also sei ein Zelt?

Grundsätzlich: ja. — Es kostet weniger, als man ohne es naß werden würde. Es wiegt geringer, als was es einem Freude bereitet. Es macht nicht soviel Arbeit, als ein Hotelzimmer kosten würde. Es läßt sich auch dahin tragen, wo es sonst nichts anderes gibt.

Da mein verhärtetes Herz, unterbricht mich da mein Engelein — nicht genug, daß der Dackel so naseweise ist! —, Denk doch nicht dauernd so relativ! Ich bin eine junge Frau und vertrage noch kein Optimum in meinem Leben.

Die will nämlich immer nur Maximum! seufzt frühreif der dreiviertel erwachsene Dackel.

Zelte gibt es in allen Größen. Die Allergrößten sind unbequem, wenn man sie abbauen muß. Und die Allerkleinsten sind dann schon unbequem, wenn man darin leben muß. Die Mittleren sind mittelbequem im Leben, und mittelbequem im Bauen. Ist das auch klar? Nein! meint Fridolin.

Wer im Zelt nur übernachten will, kaufe das Kleinste.

Das steht in fünf Minuten stramm und ist in zehn Minuten wieder eingepackt. — Wer aber das Paradies gefunden hat, um dort viele Tage oder Wochen unter freiem Himmel zu bleiben, der soll sich das Größte leisten. Es steht als Perlenhalm in einer halben Stunde und braucht drei Stunden, bis es wieder im Auto ist. Und all das, was man da hineingesteckt hat und dazu gekauft, das braucht noch eine Stunde, und eine Stunde braucht man hinterher selbst, um sich davon zu erholen.

Weder wollen Sie täglich woanders das Zelt aufbauen, noch haben Sie bisher das Paradies entdeckt. — Wer allabendlich Heringe klopft, um sie in nächster Frühe wieder aus dem Boden zu reißen, der campst nicht, sondern spart nur Gasthof durch krummen Rücken und Schweiß. Den Busen der Natur hat er nur so oberflächlich, wie einer, der als Durchreisender Zimmermädchen in die Backen kneift. Das Paradies für das Feriencamp steht wiederum nicht in Prospekten. Man muß es sich in zeltelangen Jahren erwagabundieren.

Unter den schwankenden Petroleumlampen sieht mir Engelein zu, was ich denke. — Wu-wu-wu-wumms-s-sz machen die Wogen in der Nacht an den Felsen. — Schreib' doch einfach, wie Du es mit den Zelten gemacht hast! Rät mir mein Engelein dazwischen.

Aber das war doch alles falsch!

Du sagst doch immer, daß man nur durch Verkehrtmachen klug wird! Denn Engelein ist eine Frau. — Und deshalb will ich auf sie hören.*

VLC Schwarzwald

Januar 56

Landes-Club

Herausgabe der „Vespa-Nachrichten Nr. 32“ mit Berichten über Veranstaltungen des Vormonats, Einladungen zur Jahreshauptversammlung des VC Freiburg, Ankündigungen der kommenden Club-Abende und Veranstaltungen. Dankschreiben für Weihnachts- und Neujahrsgrüße befreundeter Clubs.

Vorstandsbesprechung. Hauptthemen: Faschingsveranstaltungen; Vorbereitungen zur Jahreshauptversammlung des VC Freiburg (der Vorstand des VC Freiburg führt gleichzeitig die Geschäfte des VLC Schwarzwald).

Werbeschriften an Vespa-Händler in Tuttlingen und Waldshut. (Tuttlingen keine Antwort, Waldshut zuversichtlich auf das Frühjahr 1956).

Fahrt zum Club-Abend des VC Lörrach. (Vergeblich; Terminänderung.) Teilnahme an der Gauwintertagung des ADAC Gau Südbaden.

VC Freiburg

4. 1. Spielabend mit Preisverteilung.

16. 1. Club-Abend. Technische Beratung und Diskussion über Bremsprobleme und Beleuchtung.

Vorbereitung zum Rosenmontagszug. (Kostümszusammenstellung, Aufgabenverteilung.)

VC Lörrach

2 Club-Abende und eine Vorstandsbesprechung.

VC Offenburg

Ein Club-Abend.

Landes-Club

Februar 56

Vorstandsbesprechung mit den Hauptthemen: Aufstellung der Anträge zur Arbeitstagung des VCVD in Bremen.

Teilnahme am Club-Abend des VC Lörrach. Rege Diskussion über Zweck und Ziel des VCVD und der Landes-Clubs. Beschluß, die „Vespa-Schwarzwaldzuverlässigkeitsfahrt 1956“ durchzuführen.

Teilnahme an der Arbeitstagung des VCVD in Bremen.

(Protokoll)

Aufnahme des Schriftwechsels mit dem Sportpräsidenten des VCVD. Nennung der aktiven Sportfahrer und Vorschlag für eine Clubwertungsmaßnahme bei Vespa-Treffen.

Versand der Ausweise, Satzungen und der Zeitung „Vespa Tip“ an die Orts-Clubs mit genauen Anweisungen.

Einladung der Vorstände der Orts-Clubs zur Landes-Club-sitzung in Freiburg zum 11. 3. 1956.

Einholung von Kostenvoranschlägen zur Aufstellung des Freiwilligen Vespa-Kameradschaftsdienstes.

Teilnahme an der Sportleitertagung des ADAC Gau Südbaden.

VC Freiburg

1. 2. Spielabend. U. a. letzte Vorbereitungen zur Teilnahme am Rosenmontagszug.

13. 2. Rosenmontagsumzug — „Milchstreik der Schulkinder“. (Wegen starkem Frost geringe Einbuße in der Beteiligung.) Am Abend unter dem gleichen Motto Faschingsball. Lob und Ordenverleihung durch den Her-Rat.

20. 2. Jahreshauptversammlung (programmgemäß, Wiederwahl des bisherigen Vorstandes).

VC Lörrach

Zwei Club-Abende. Durchführung des Faschingsumzuges am 12. 2. unter dem Motto „Weiße Mäuse“ (sehr erfolgreich). Vorstandsbesprechung: Programmgestaltung.

Landes-Club

März 56

Herausgabe der „Vespa-Nachrichten“ Nr. 33 mit Berichten über Club-Abende und Veranstaltungen des Vormonats. Neueste Nachrichten des Landes-Club. Programmgestaltung für März-April.

Vorstandsbesprechung zur Vorbereitung der Arbeitstagung der Orts-Club-Vorstände am 11. 3.

Anwesend alle Orts-Club des Landes-Club mit zusammen 13 Vorstandsmitgliedern.

Bericht des Vorsitzenden über die Arbeitstagung des VCVD in Bremen. Wahl des Sportleiters Herrn Weigner vom VC Lörrach. Diskussion über die Sportleitertagung des VCVD in Koblenz. Beschluß, die „Vespa-Schwarzwaldzuverlässigkeitsfahrt 1956“ in Freiburg durchzuführen. Termin: 28./29. Juli 1956. Vorschläge zur erweiterten und verbesserten Zusammenarbeit der Orts-Clubs (Protokoll an Präsidenten).

Einholung von Kostenvoranschlägen für die Zuverlässigkeitsfahrt. Plakettenentwurf, Streckenplanung, Aufgabenverteilung. Besprechung mit dem Gausportausschuß des ADAC u. a. Teilnahme an der Sportleitertagung des VCVD (Vertr. Herr Oswald). Ausarbeitung einer Werbeschrift zur weiteren Anwerbung von Vespa-Fahrern in den Orts-Clubs.

Teilnahme an der Gauhauptversammlung des ADAC mit einem Delegierten. Mehrere Besprechungen mit dem Vespa-Bezirksvertreter über Möglichkeiten zur Club-Neugründung in Konstanz, Singen, Donaueschingen, Waldshut, Freudenstadt und Baden-Baden.

Die Tätigkeit der einzelnen Orts-Clubs bitte ich aus den „Freiburger Vespa-Nachrichten“ zu entnehmen.

gez. H. Koslowski

VLC Schwäbischer Vespa-Ring

1.1. — 29. 2. 56

VC Tübingen

Hatte am 4. 2. 56 einen gut gelungenen Maskenball. Der Club hält alle 14 Tage einen Club-Abend. Es wurden auch technische Abende eingelegt.

VC Ulm

Der Fasching wurde groß gefeiert.

VC Ludwigsburg

Hier war die Jahreshauptversammlung fällig. Es gab einen neuen Vorstand. Der alte Vorstand, Herr Schnitzler, wurde zum Ehrenvorstand ernannt. Die Versammlung war sehr gut besucht. Club-Abend ist jeweils freitags. Außerdem hat der Club jeweils am ersten Samstag des Monats einen Kegelabend, an dem kräftig „geschoben“ werden soll.

VC Schw. Gmünd

Hatte einen gut gelungenen Faschingsabend in seinem Club-Lokal. Jeden Mittwoch ist Club-Abend. Sobald die Witterung es zuläßt, soll das Training zur Geschicklichkeitsfahrt beginnen.

VC Memmingen

Am 3. 2. 56 wurde hier die fällige Jahreshauptversammlung durchgeführt. Club-Abend ist jeweils am ersten Freitag des Monats. Vorbereitung zum Frühjahrstreffen des SVR.

VC Kempten

Auch hier war der Fasching Trumpf. Am 10. 2. 56 geschah's. Club-Abend ist alle 14 Tage.

VC Stuttgart

Auch hier hatte der Fasching es in sich. Der Club plant einen Samstag/Sonntag-Ausflug ins Hohenloheische. Club- und technische Abende wechseln sich ab.

VC Bad Cannstatt

Vierzehntägige Club-Abende, bei denen sich Spiel, Technik und Film abwechseln.

VC Göppingen

An jedem ersten Samstag des Monats Club-Abend.

SVR

Durchführung einer Arbeitstagung des SVR in Ulm am 4. 3. 56. Vorbereitung des Frühjahrstreffens des SVR in Memmingen. Vorbereitung zur Wiedergründung des VC Reutlingen. Besuch der Präsidialsitzung des VCVD in Bremen.

gez. H. Reiter

VLC Berlin

März 56

Zum Abschluß der Wintersaison führte der Vespa-Club Berlin am 11. März einen Kegel- und Tischtennis-Vergleichskampf mit dem Lambretta-Club Berlin, dem Berliner Goggo-Club und dem Karo-Club Berlin durch.

Am 31. 3. startete der Vespa-Club Berlin mit 16 Fahrzeugen zur „Internationalen Stern- und Zielfahrt“ anläßlich der Braunschweiger Rollertage des Norddeutschen Motorroller-Clubs (NDMC). Ausgerichtet wurde diese Veranstaltung vom NSU-Lambretta-Club Braunschweig, unter Führung seines Clubkapitäns Herrn Moll. Besucht war diese Veranstaltung von ca. 400—500 Rollern und Rollermobilen. Das veranstaltete Geschicklichkeitsturnier war als erster Lauf zur sogenannten „Deutschen Motorrollermeisterschaft“ ausgeschrieben worden. Sportlich und organisatorisch war diese Veranstaltung ein Fiasko. Die Wertung zur Stern- und Zielfahrt war unkorrekt, weil dem Veranstalter der Unterschied zwischen beiden Wertungen unbekannt war. Gegen die Durchführung und Wertung des Turniers wurden ebenfalls heftige Vorwürfe gemacht, weil einmal die Turnierleitung selbst das Turnier mitfuhr, zum anderen die Abgrenzungen der einzelnen Hin-

dernisse während des Turniers geändert wurden. Festball und Darbietungen waren das Letzte, was man einem Rollerfahrer bieten konnte. Die Siegerehrung wurde zum Teil ohne Nennung der Kilometerleistungen und erzielten Punkte durchgeführt und die Preisverteilung ohne Einhaltung der üblichen Protestzeit sofort vorgenommen. Zahlreiche in der Ausschreibung aufgeführte Wertungen und Klasseneinteilungen blieben völlig unberücksichtigt. Die Vorsitzenden der dort anwesenden Clubs erhielten auf ihre Proteste, die sie dem Präsidenten des NDMC, Herrn Finger und dem Veranstaltungsleiter, Herrn Moll, vortrugen, keinerlei Antwort. Inzwischen wurde vom Präs. des NDMC die Wertung zum 1. Lauf der sogenannten „Deutschen Motorrollermeisterschaft“ annulliert. Der VLC Berlin hält es für seine Pflicht, alle Vespa-Clubs vor der Teilnahme an Veranstaltungen des NDMC zu warnen.

gez. Dr. Rottenberg

NACHRICHTEN

VC Düsseldorf Vespa-Club 52

Am 4. April 1956 fand die Jahreshauptversammlung statt. Der Jahresbericht des 1. Vorsitzenden ergab eine rege Tätigkeit des Clubs im vergangenen Jahr. So wurden mehrere internationale Vespa-Treffen im Ausland von einer großen Anzahl Mitglieder besucht. Aber auch in der Heimat war der Club immer zahlreich vertreten.

Die Hauptversammlung bestätigte bzw. wählte dann den Vorstand wie folgt:

1. Vorsitzender: Herr Werner Kellerweßel,
2. Vorsitzender: Herr Helmut Konrad
- Schriftführer: Frl. Elisabeth Kellerweßel,
- Kassierer: Herr Günter Vogel,
- Sportwart: Herr Edgar Diekmann.

Unsere Club-Abende finden wie bisher jeden Mittwoch statt. Mit vielen Vespa-Grüßen

Düsseldorf Vespa-Club 52 vorm. Benrath e. V. im ADAC
gez. Kellerweßel

VC Bergischer Vespa-Club



Es ist nun zur Gewohnheit geworden, daß unser Club Ostern nach Karden an der Mosel fährt und dort recht fröhliche Stunden verbringt.

Anlässlich unserer diesjährigen Osterfahrt haben wir den Gasthof zum Stiftstör zu unserem Club-Lokal an der Mosel eingeweiht.

Trotz tropfenweisem Sonnenschein war der erste Ostertag einmal dem traditionellen Eiersuchen in den Weinbergen und zum andern zu einer ausgedehnten Fahrt gewidmet. Die Helmfahrt verlief unfallfrei und trotz aller Kälte humorvoll und harmonisch.

gez. I. A. Eberhard Beneke

VC Frankfurt

Lieber Vespa-Tipi!

Der VC Frankfurt möchte auch einmal einen Beitrag für die Zeitschrift des Vespa-Fahrers liefern.

Wir in Frankfurt fahren nicht nur Vespa, pflegen das gesellige Beisammensein, gehen ab und zu Kegeln, sondern spielen seit einigen Monaten Fußball!

Unter der Leitung des 1. Vorsitzenden wurde im Oktober vorigen Jahres die Fußball-Abteilung gegründet. Hierbei übertrug man ihm auch die Geschicke der Fußballer, denn

man braucht ja einen Mannschaftskapitän und Spielertrainer. Nachdem die ersten „Gehversuche“ der Aktiven erfolgreich verliefen, war bald das 1. Spiel perfekt. Klar, daß es sich alles um Vespa-Fahrer handelt, aber dies nur nebenbei! Es gab gleich eine Sensation, denn man hatte den Vespisten nicht allzuviel zugezählt. Wie so oft, so wurden wir auch auf dem Fußballplatz unterschätzt und am Ende verkündete der Schiedsrichter: 5:0 für VC Frankfurt. Der Gegner war immerhin eine Sondermannschaft eines namhaften Frankfurter Vereines und spielte auf eigenem Platze!



Damit die Bäume nicht in den Himmel wachsen und einige Spieler „Starmanieren“ bekamen, gab es auch Niederlagen, die aber stets mit Würde hingenommen wurden.

Einiges Aufsehen erregte auch unsere Sportkleidung: ganz im Stile einer Vespa, nämlich schwarz-gelb gestreift. Jedenfalls rollt es im VC Frankfurt und die Mannschaft hat sich einiges vorgenommen (Durchschnittsalter 20–22 Jahre!). Natürlich soll nun kein Fußball-Club entstehen! Die jeweiligen Zusammenkünfte der Fußballer finden unabhängig von den sonstigen Club-Abenden statt. Gespielt wird meist samstagsnachmittags oder unter der Woche.

Auf dem Foto sehen Sie die Fußballer in der Mannschaftsaufstellung.

Zum Schluß noch folgendes: Daß Tore fallen müssen, ist eigentlich selbstverständlich, denn im Sturm befinden sich lauter GS bis auf den Rechtsaußen, der aber eine schnelle neue 150er (normal) fährt und so ganz schön mithält!

Mit Vespa-Roll! Ihr Vespa-Club Frankfurt

gez. Wagebach

VC Ludwigsburg

Der Vespa-Club Ludwigsburg eröffnete den Reigen seiner Ausfahrten 1956 mit der traditionellen Eiersuchfahrt am Ostermontag. Nach Erhalt des verschlossenen Fahrtenplanes starteten die Mitglieder aus verkehrstechnischen Gründen in kleinen Gruppen aufgeteilt am Club-Lokal Güterbahnhof. Auf dem Fahrtenplan waren die zu befahrenden Ortschaften nur mit dem Anfang- und Endbuchstaben eingezeichnet. Bis sich dann die zahlreichen „Vespisten“ unter großem Hallo am Ziel des Osterhasen, 15 km nördlich Ludwigsburg und 500 m nördlich von Höpfigheim am Rande eines Waldes wieder trafen. Hier wurden die Roller abgestellt. — Zuerst durften die Kleinen der Club-Mitglieder ihre vom Osterhasen gelegten Nester suchen, die Mutti's halfen dabei mit Vergnügen mit. Dann kam der Ansturm der Großen, denen allerdings der



Osterhase die Suche im dichten Unterholz des Waldes nicht leicht gemacht hatte. Nachdem alle Nester gefunden waren, erfolgte ein schöner gemeinsamer Wald-Spaziergang. Gemeinsam fuhr man zurück zum bereitstehenden Mittagessen nach Höpfigheim. Der Vorsitzende, Herr Günter Nägele, begrüßte alle Anwesenden und nach dem Motto: Warum denn in die Ferne schweifen, sieh, das Gute liegt so nah, rollte im Hirsch-Saal das gut durchdachte Programm mit Tanz, Spielen und sehr gelungenem Sketch ab. Gegen Abend traf der Club wieder in Ludwigsburg ein. Alle trennten sich mit dem Seufzer: Ach könnte doch jede Woche so ein Montag sein. gez. W. Schnitzler

VLC West:

Delegiertenversammlung



Der Präsident des VCVD begrüßt seine Gäste auf der Delegiertenversammlung des VLC West.

Trotz strömenden Regens und dichter Nebelwände erschienen vormittags zwischen 10 und 11 Uhr 32 Clubvertretungen mit sehr starken Abordnungen. Insgesamt 148 Personen nahmen an der Rahmenveranstaltung und an der Delegiertenversammlung teil. Ganz besonders zu erwähnen ist das Erscheinen des Vespa-Clubs Kassel (250 km) unter Führung der 1. Vorsitzenden, Frau Hanna Scheidler.

Der Sportpräsident des VCVD, Herr Häselbarth, nahm ebenfalls an dieser Versammlung teil. Er war nachts um 3 Uhr in Berlin gestartet und traf pünktlich um 10 Uhr in Gladbeck ein. Auch die Herren Wesche und Wagner vom Vespa-Club Gießen und Herr Schleimer vom Vespa-Club Rhein-Lahn trafen pünktlich zu der Rahmenveranstaltung in der großen Schauburg in Gladbeck am Vormittag ein.

Als Gäste waren je ein Vespa-Kamerad aus Holland, Schweiz und Schweden zugegen. Diese waren von der Veranstaltung und der Delegiertenversammlung sehr beeindruckt. Der schwedische Vespa-Fahrer überbrachte die Grüße des Herrn Präsidenten des Vespa-Clubs von Schweden, Graf von Boltenstern.

Der 1. Landes-Club-Vorsitzende Binder gab in der Rahmenveranstaltung anlässlich des 1-jährigen Bestehens des VLC WEST einen Rückblick auf die Arbeit des vergangenen Jahres und würdigte die Mitarbeit der Clubs im Raume WEST. Mit großem Interesse folgten die Anwesenden den Ausführungen über das Vespa-Europa-Treffen in München.

Von der Schauburg fuhr man zum gemeinsamen Mittagessen zum Schloß Wittringen.

Um 14.30 Uhr begann im dichtbesetzten Saal bei Rechmann am Markt die Delegiertenversammlung.

Der 1. Landes-Club-Vorsitzende Binder gab den Rechenschaftsbericht: Ein Jahr Vespa-Landes-Club WEST. Gegründet wurde der VLC WEST vor einem Jahr mit 26 Orts-Clubs, heute zählt der VLC WEST 44 angeschlossene Orts-Clubs. Auch die einzelnen Orts-Clubs haben zum größten Teil Zugänge gemeldet. Im Augenblick umfaßt der VLC WEST nahezu 1000 aktive Vespa-Fahrer.

Binder unterstrich die Tatsache, daß der VLC WEST durch seine Stärke im VCVD dominierend ist und wies auf die sich daraus ergebende besondere Verantwortung hin.

Binder gab die Zahlen der Portoauslagen bis April 1956 bekannt. Nach dem Rechenschaftsbericht legte Binder seinen Vorsitz nieder und der gesamte Vorstand trat zurück.

Herr Holtkamp übernahm das Amt des Wahlleiters und entlastete den alten Vorstand. Man schritt zur Neuwahl.

1. Landes-Club-Vorsitzender:

In Vorschlag wurde Binder gebracht. Weitere Vorschläge erfolgten nicht.

Binder wurde einstimmig zum 1. Landes-Club-Vorsitzenden gewählt und nahm das Amt an.

Stellv. Landes-Club-Vorsitzender:

Vorschläge: Herr Schaaf, Düsseldorfer VC 52; Herr Baumfalk, VC Osnabrück; Herr Kellerwessel, Düsseldorfer VC 52; Herr Bese VC Bork-Selm.

Herr Kellerwessel erklärte vor der Wahl, daß er das Amt nicht annehmen könne.

Herr Schaaf: Alle Stimmen mit einer Stimmenthaltung; Herr Baumfalk: 1 Stimme; Herr Bese: keine Stimme.

Somit wurde Herr Schaaf wieder stellv. Landes-Club-Vorsitzender und nahm das Amt an.

Schriftführer:

In Vorschlag wurde Frau Binder gebracht. Weitere Vorschläge erfolgten nicht.

Frau Binder wurde einstimmig gewählt und nahm das Amt an. Sportreferent:

Vorschläge: Herr Pree, VC Hagen; Herr Fross, VC Wuppertal; Herr Toennes VC Osnabrück; Herr Albrecht, VC Dortmund; Herr von Goelern, VC Essen.

Herr von Goelern erklärte vor der Wahl, daß er das Amt nicht annehmen könne.

Herr Pree wurde mit eindeutiger Stimmenmehrheit gewählt und nahm das Amt an.

Herr Binder bedankte sich für das Vertrauen, das man ihm und dem wiedergewählten Vorstand entgegengebracht habe. Er wies darauf hin, daß die Ämter des Pressewartes und Kassenwartes wegfallen können. Außerdem schlug er vor, Satzungen für den VLC WEST wegzulassen. Der Landes-Club sei nur als ein Bindeglied zwischen Orts-Club und VCVD zu betrachten und brauche keine eigenen Satzungen. Maßgeblich sind die Satzungen des VCVD. Die Versammlung erklärte sich damit einverstanden.

Der nächste Punkt der Tagesordnung betraf den Vespa-Sport. Dieses Thema löste eine heftige Diskussion zwischen den einzelnen Clubvertretungen einerseits und dem Sportpräsidenten, Herrn Häselbarth, andererseits aus.

Die Debatte ist ein Zeichen dafür, wie groß das Interesse im VLC WEST gerade für den Sport ist.

Herr Häselbarth konnte den Anwesenden das von ihm ausgearbeitete und auf der Sportleiter-Tagung in Koblenz durchgesprochene Wertungssystem für Zielfahrten erklären. Hierüber wurde zwischen Vertretern großer und kleiner Clubs mit besonderem Eifer diskutiert.

Da nach der Diskussion, die sich über eine Stunde erstreckte, keine besseren Vorschläge gemacht wurden, stand die Frage der Annahme oder Ablehnung des Wertungsplanes, wie von Herrn Häselbarth ausgearbeitet, offen. Es wurde darüber abgestimmt.

Abstimmungsergebnis:

Für den Vorschlag des Herrn Häselbarth 21 Stimmen, gegen den Vorschlag des Herrn Häselbarth 4 Stimmen, Stimmenthaltungen keine.

Eine Anzahl Clubs hatten bereits vor dieser Abstimmung die Heimfahrt angetreten.

Der Wertungsplan wird somit in der Praxis erprobt. Diese Wertung kommt jedoch für das Europa-Treffen in München nicht zur Anwendung.

Herr Pree machte Ausführungen über die Turnierordnung. Er schlug Osnabrück als 3. Austragungsort für das Geschicklichkeitsturnier vor. Die Versammlung war hiermit einverstanden. Zu dem Punkt der Tagesordnung „Anträge und Verschiedenes“ kam man auf das geplante Bundestreffen in Augsburg zu sprechen. Die Delegierten forderten den 1. Landes-Club-Vorsitzenden einstimmig auf, dem Präsidium des VCVD einen Vorschlag dahingehend zu unterbreiten, das Bundestreffen nicht in den Süden zu legen. Da das Europa-Treffen bereits in München ist, haben die nord- und westdeutschen Fahrer schon dazu einen Anfahrtsweg von mehreren Tagen.

Der 1. Landes-Club-Vorsitzende schloß die Delegiertenversammlung um 18.30 Uhr und dankte allen Delegierten für ihr Interesse und für die Mitarbeit auf der Tagung. Er wünschte allen eine gute Heimfahrt.

gez. Erich Binder
1. Landes-Club-Vorsitz.

gez. Klemens Schaaf
stellv. Landes-Club-Vors.

Der Vespa-Tip Nr. 6 erscheint am 1. Juli 1956. Club-Beiträge erbitten wir bis zum 10. Juni 1956. Spätere Einsendungen können wir nicht mehr in dieser Nummer veröffentlichen.

VLC Berlin:

1955 — ein erfolgreiches Jahr!

Der Vespa-Landes-Club Berlin meldet:

Seit seiner Gründung im Jahre 1950 hat der Vespa-Club Berlin e.V. (ADAC) einen steten Aufstieg zu verzeichnen. Das vergangene Jahr war unser bisher erfolgreichstes. Wir wollen hier nicht aufzählen, wieviel goldumkranzte Plaketten oder Silberpokale im letzten Jahr in unsere Stadt gebracht wurden, wir wollen nur aufzeigen, daß wir nicht irgendwo „jwd“ ein verlorenes Haus sind, sondern, daß es in unserem Berlin ein allumfassendes Vespa-Club-Leben und einen Vespa-Sport gibt, der sich wohl überall sehen lassen kann.

Wenn der letzte Schnee in den Straßen der Stadt geschmolzen ist, rüsten unsere Aktiven zur traditionellen Osterfahrt, zur „4-Tage-Harzfahrt“. Im letzten Jahr standen 15 Vespen am Start via Braunschweig. Doch der Weg führte uns über Braunschweig und wie in den Jahren voraus, waren uns unsere rührigen Braunschweiger Vespa-Freunde entgegengefahren, um uns die Begrüßungsblumen in Helmstedt zu überreichen. Regen und Sturm waren die ständigen Begleiter auf unseren Tagestouren durch den immer wieder schönen Harz. Unsere fabelhafte Club-Kameradschaft meisterte die Schwierigkeiten des Wetters. Es versteht sich von selbst, daß alles, aber auch alles, bis ins Kleinste vorher organisiert war. 4 Tage Harz — 4 Tage Regen, aber die Fahrt war „eine Wucht“.

„Sportlich aktiv“ waren wir übrigens auch auf unserem traditionellen Faschingsball. Eine Nacht nach heißen Rhythmen tanzen, soll ein gutes Training für eine Vespa-Rallye sein. Na, und die machte dann unsere 6 Maschinen starke Mannschaft zu Pfingsten mit: Europäisches Vespa-Treffen Saarbrücken! Aber unser größter Erfolg war die Vespa-Zielfahrt nach Kiel. 15 Vespa-Roller brachten den Sieg nach Berlin, er war hart erkämpft, 57 Stunden unterwegs, davon 6 Stunden Schlaf.

Aber schnell erholten sich Geist und Körper von der Kieler Fahrt auf unserem Club-Grundstück auf der Insel Schwanenwerder an der Havel, wo wir uns an jedem Wochenende im Wasser und auf dem Rasen tummelten, denn nun galt es, allen Berlinern unseren neuesten „Knüller“ zu demonstrieren: Das Vespa-Sulkyrennen! 5 Runden jagten die Sulky mit vorgespannter Vespa unter Tiefstrahlern über den 1400-m-Kurs der Trabrennbahn. Wer sah uns damit nicht in der Wochenschau und in der Presse! Es war eine bisher einmalige Schau! Inzwischen waren die ersten Club-Kameraden von der Urlaubsfahrt zurück. Herrliche Farbfilmberichte ließen uns von Ferientagen träumen. Außerdem sahen wir auf den monatlichen Club-Abenden Motorsportfilme aus aller Welt und auch die von der Polizei durchgeführte Verkehrserziehung fehlte nicht.

Zu Pfingsten führten wir dann ein Treffen mit dem VC-Braunschweig in Berlin durch. Mehrere Monate später waren wir Gäste beim Vespa-Club in Braunschweig. Und wieder waren 13 Roller am Start und wir erlebten ein herrliches Sommerabschlußfest in echter Vespa-Kameradschaft.

Nun, liebe Freunde in Westdeutschland, es gab in Berlin im vergangenen Jahr einen vielseitigen Vespa-Sport. 6 große Veranstaltungen wurden von uns durchgeführt und da es für den Vespa-Club Berlin viel zu wenig Sonntage im Sommer gibt, fingen wir gleich im Februar mit einer „Winterverlässigkeitsprüfung“ an. 4 Stunden über die verschneiten und vereisten Straßen der Stadt verlangten schon einiges von unseren Teilnehmern bei 15 Grad Kälte. Bei unserer zweiten Veranstaltung ging es erheblich lustiger zu. Ihr Titel: „Knatterton in Nöten“. Haben Sie davon schon gehört? Haben Sie schon einmal am Sonntagvormittag die Aufgabe erhalten, in einer bestimmten Zeit auf dem Wege zum Ziel z. B. eine entwertete Kinokarte vom Vortage, ein Stück verrosteten Stacheldraht, eine alte Fahrradspeiche, ein Stück altbackenen Kuchen oder eine Kleinsiedler-Zeltung zu besorgen und dann noch die Fenster eines Rathauses oder die Anzahl der Stufen eines Einganges zur U-Bahn zu zählen? Gewiß nicht, aber vielleicht versuchen sich mal Ihre Sportleiter mit dieser aus Italien überlieferten Idee! Es fehlte natürlich nicht die traditionelle Fuchsjagd. Aber dann wurde es „ernst“: „Nachtorientierungsfahrt 1955“. Am Anfang stand eine Startschnelligkeitsprüfung und dann hieß es 160 km durch die Nacht zu fahren und 5 Kontrollpunkte mit einer Minute Karreerzeit zu finden. Unser Geschicklichkeitsturnier, die „Gymkhana 1955“, hatten wir auf dem schönen Rasen des Innenraumes einer Trabrennbahn aufgebaut. 14 Hindernisse waren in Zeitwertung zu bewältigen. Und die Club-Kameraden, die die Sommerveranstaltungen „verschlafen“ hatten, erhielten im Herbst noch einmal Gelegenheit, das Versäumte nachzuholen bei der „Findigkeitsfahrt 1955“. Hier waren alle Veranstaltungsarten der letzten Jahre

vereint, hier galt es Bildpunkte und umschriebene Kontrollstellen anzufahren, verkehrstechnische Fragen zu beantworten, eine Langsamfahrtprüfung zu absolvieren, Verkehrsschilder auf bestimmten Straßenzügen zu zählen, einen Passanten mit einem Kohlkopf im Netz auf einer belebten Straße oder einen Mann mit einer Gießkanne in einem stillen Park zu finden.

Bei allen Veranstaltungen gab es Plaketten zu gewinnen und Punkte zu sammeln für die interne Berliner Motorroller-Meisterschaft, die wir gemeinsam mit dem Berliner Goggo-Club e.V. (ADAC) und dem Lambretta-Club Berlin e.V. durchführten. Unserem Club war der zweite, dritte und vierte Platz in der Einzelwertung und der Sieg in der Mannschaftswertung vergönnt. Durch diese zu erringende Meisterschaft angespornt, gingen unsere Sportfahrer stets vollzählig an den Start zu den Veranstaltungen der anderen Berliner Roller-Clubs. Sie beteiligten sich an einem Motorroller-Staffellauf, an Suchfahrten und Turnieren. Unsere schnellen Männer aber mit der Vespa-GS fuhren bei einer ADAC-Veranstaltung 500 km über die Avus und jagten im 100-km-Tempo durch die Steilwand der einmaligen Nordkurve. Zwischen den vielen Sportfahrten gab es noch ein Sommerfest und den Abschluß der Saison bildete ein Vespa-Ball und ein großes Abfahren.

Ja, liebe Vespa-Freunde, Sie glauben es uns jetzt ganz bestimmt, Berlin ist nicht nur eine Stadt, in der immer noch der Paltschlag einer Weltstadt zu verspüren ist, Berlin ist auch eine Stadt, in der der Vespa-Gedanke lebt, so wie überall in Deutschland und Europa. Wenn Sie einmal nach hier kommen sollten, besuchen Sie uns, den Vespa-Club Berlin.

gez. Dr. Rottenberg

Neu für uns:

rot — weiß — grünes Licht im Polylix Daimon-Lampenstab

Viele Vespien wird der neue Leucht-Signalstab „Polylix“ interessieren, der durch seine Mehrzweck-Einrichtung zur Verkehrssicherung bei evtl. Pannen oder Unfällen hilft.

Völlig abschließende Farbfilter vor dem Reflektor garantieren einwandfreies rotes oder grünes Signallicht.

Besonders interessant und neu an diesen Polylix-Stäben ist die Stufenlinse. Sie gibt eine große beleuchtete Fläche für weißes Licht. Wird der Stab z. B. unterwegs als Signallampe aufgestellt, so erscheint die Linse-Leucht-Fläche mehrfach vergrößert; die bessere Erkennbarkeit der Signalfarbe ergibt dadurch erhöhte Sicherheit. Die Polylix-Stäbe haben eine Fix-Fokus-Einstellung. Die Linse ist vor Schlag und Stoß durch einen Gummiring geschützt. Durch den praktischen Knopfanhänger hat man beide Hände frei. Nach der Verkehrsvorschrift muß ein stehendes unbeleuchtetes Fahrzeug durch eine Lichtquelle nach rückwärts gekennzeichnet sein. Dafür haben die DAIMON-Werke zu den Polylix-Stäben einen zusammenklappbaren verzinkten Dreibeinständer geschaffen, mit dem die Leuchtstäbe sturmsicher auf der Straße stehen können.

Preis für Polylix mit 3 Monozellen DM 11.—

Preis für Polylix mit 2 Monozellen DM 9.—

Eine empfehlenswerte Autokarte von Italien

Im Reise- und Verkehrsverlag Stuttgart gibt es eine Autokarte von Italien im Maßstab 1:800 000, die durch ihre hervorragende kartographische Gestaltung großen Anklang finden dürfte. Trotzdem über 9000 Namen in der Karte verzeichnet sind, ist sie übersichtlich und leicht lesbar, das Kartenbild beginnt im Norden bereits auf der Höhe von Stuttgart-Nürnberg, der Kraftfahrer hat also die Möglichkeit sich auch über die Anfahrtswege durch die Schweiz und Österreich zu orientieren. Spezialangaben über Steigungen, Straßenzustand, Campingplätze, Sehenswürdigkeiten und Grenzübergänge lassen kaum noch Wünsche aufkommen.

Weiter ist dieser Karte ein kurzer Reiseführer beigelegt, der 14 Tourenvorschläge von 5–30 Tagen und 317 Reiseziele behandelt. Für das Gebotene ist der Preis von DM 4.80 (einschl. Kurzführer) erfreulich niedrig.



Moro-Wetterschutz

Nach Abstellen des Rollers als Garage verwendbar.

Auch für eine Person lieferbar.

Ausführlicher Prospekt kostenlos von

W. HERBERT KAUER
(13a) Röslau/Fichtelgeb.

VC Düsseldorf 52

Die Vespa-Fahrer des Düsseldorfer Vespa-Club 52 konnten sich bei der am 21. 4. 1956 stattgefundenen Nachorientierungsfahrt in Lintorf (ADAC) dominierend durchsetzen. In der Klasse Motorroller bis 125 ccm wurde 2. Sieger Herr Dieter Palkert, Düsseldorf, Silbermedaille.

In der Klasse bis 200 ccm wurde 1. Sieger Herr Anton Hacketal, Düsseldorf, Klassensieger und Goldmedaille und 2. Sieger Herr Karl Hepp, Düsseldorf, Silbermedaille.

VC Düsseldorf

Betr.: Hauptversammlung und Änderung der Club-Anschrift

Die Jahreshauptversammlung des Vespa-Club Düsseldorf e.V., Orts-Club des ADAC, fand am 25. Januar 1956 statt.

In den Vorstand gewählt wurden: Herr Horst Giller, Neuss a. Rh., Schotkemer Straße 67, I. Vorsitzender; Herr Hans-Josef Kallwa, Düsseldorf, Heideweg, II. Vorsitzender; Fräulein Marga Schröder, Düsseldorf, Coltenbachstraße; Frau Johanna Haupt, Düsseldorf, Hansaplatz 9, Schriftführerin.

Wir bitten daher, Benachrichtigungen usw. entweder an den ersten Vorsitzenden oder an die Schriftführerin zu senden.

VC Giessen

Der VC Giessen hat am 20. April 1956 zu einer wichtigen Zwischenversammlung seine Mitglieder einberufen.

Herr Wesche berichtete über die Delegiertenversammlung, die am 15. April 1956 in Gladbeck stattgefunden hatte. Er sprach seine Anerkennung und seine Bewunderung über die Arbeit im Landes-Club West aus.

Einen besonderen Raum nahm die Mitteilung über das Europatreffen in München ein. Herr Wesche konnte verschiedene Einzelheiten über das geplante große Europatreffen berichten. Es meldeten sich bis jetzt 8 Mitglieder, die an dem Treffen im Juni teilnehmen wollen. Außerdem rechnet der Club mit weiteren Teilnehmern.

Sportleiter Wagner gab die erste Ausfahrt bekannt. Gleichzeitig besprach er die Zuverlässigkeitsfahrt, die mit dem Frankfurter Vespa-Club am 6. Mai 1956 stattfindet.

Die sehr gut besuchte Versammlung war von den Ausführungen begeistert und wurde in echter Stimmung zum Saisonbeginn gebracht.



Nur noch
DM 150.-

Stellt dieses Autoz. 150 weitere Zelle-Gelagenheitsbedürfnisse ab DM 60.-

Zellefabrik Strehler

(124) SCHWABACH/Bayern

VC Moers

„Achtgeben — länger leben!“

Unter diesem Motto stand die Verkehrssicherheitswoche 1956, die vom 18. bis 25. 4. stattfand.

Der Aktionsausschuß zur Durchführung der Verkehrssicherheitswoche 1956 im Kreis Moers lud alle Motorsport-Clubs des Kreises zu einer Sternfahrt der Zweiräder nach



Olaf Pesch, bester Fahrer des Turniers, wird durch den Oberkreisdirektor ausgezeichnet.

Moers und Geschicklichkeitsfahrt in Moers am 22. 4. ein.

So nahmen wir vom Vespa-Club Moers mit 16 Maschinen an der Sternfahrt und mit 6 Maschinen am Turnier teil. Es wurde beim Turnier in 2 Klassen gestartet.

1. Motorroller bis 125 ccm Klasse III
2. Motorroller über 125 ccm Klasse IV
Die Aufgaben bestanden u. a. aus einer Langsamfahrprüfung, Befahren eines Knüppeldammes, Spurgasse, Torfahrt, Flaschengasse (einhändig), Wippe und Otkurve.

An dem Turnier nahmen insgesamt rund 70 Motorrad- und Rollerfahrer teil.

In Klasse III sicherte sich unser Mitglied Fräulein Anita Albert den 3. Platz und wurde gleichzeitig beste Fahrerin des Turniers.

In Klasse IV siegten unsere Fahrer:

Olaf Pesch, 1. Preis.

Heinz Kreutzer, 2. Preis.

Herr Pesch wurde gleichzeitig Gesamtsieger des Turniers, weil er als einziger fehlerfrei den Parcours durchlief und sich einen Pluspunkt beim Durchfahren der Langsamstrecke sicherte.

Als Anerkennung für gute Ausgestaltung und Durchführung der Sternfahrt nach Moers erhielten wir einen Club-Preis.

VC Duisburg Hamborn

Klein, aber oho!

Ja, leider ist unser Club trotz aller Bemühungen sehr klein — aber eben oho. 19 Mitglieder, davon dann 10 Aktive. Aber einer von uns ist überall und immer dabei. Unsere Jahreshauptversammlung am 8. 4. brachte neben der Entlastung des gesamten Vorstandes einen sehr schönen Rechenschaftsbericht über das vergangene Vespa-Jahr. Schöne Club-Ausfahrten, Vespa-Treffen im In- und Ausland wurden von unseren Mitgliedern besucht. So nahm der gesamte Club mit allen 10 Maschinen am Treffen in Hellmond teil. In den Wintermonaten wurde in der Halle Federball gespielt, einmal im Monat gekegelt und dann jede Woche freitags in unserem Club-Lokal großes Treffen.

4 Jahre fast hat unser 1. Vorsitzender Kurt Tepel, gleichzeitig der Gründer des VC, Dbg.-Hamborn, unseren Club geleitet, nun wurde er auf eigenen Wunsch von seinem Amt entlastet. Wir danken ihm für die geleistete Arbeit.

Die Neuwahl brachte einstimmige Ergebnisse:

Kurt Wolff, 1. Vorsitzender;

Harald Kempken, Kassierer, Schriftführer und Pressewart.

Unser 1. Vorsitzender ist Dipl.-Sportlehrer und übernimmt gleichzeitig die Betreuung als Touren- und Sportwart.

Sollte ein Duisburger Vespa-Fahrer diese Zeilen lesen und noch keine Verbindung zu

einem Club haben, wir treffen uns jeden Freitag in Duisburg-Hamborn in der Gaststätte Krinn Ecke Duisburger und Allee-straße. Er sei uns herzlich willkommen. Wir danken hiermit auch den benachbarten Clubs Gladbeck und Oberhausen für die freundlichen Einladungen und gemütlichen Abende, die wir bei ihnen verbrachten.

Neu für uns

Sissy, ein neuer Metzeler-Schwamm zur Fahrzeugpflege

Wer seine Vespa liebt, der pflegt sie. Sehr zu empfehlen wäre dafür der neue Metzeler-Schwamm „Sissy“, der sich durch viele Gebrauchsvorteile und die Struktur eines Naturschwammes auszeichnet. Der Sissy-Schwamm ist sehr saugfähig, dauerelastisch, kochfest, trocknet schnell und wird weder hart noch speckig. Eine seiner Hauptvorteile ist die Abriebfestigkeit, durch die auch bei der Reinigung von rauen Flächen keine Abnutzung am Schwamm entsteht. Selbstverständlich ist er gegen die Zersetzung durch chemische Reinigungsmittel, Benzin oder Öl immun. Wer sich mit „Sissy“ einmal angefreundet hat, der wird ihn nicht nur zur Fahrzeugpflege, sondern auch im Haushalt oder zur Körperpflege besitzen.



Windschutzscheibe
mit Sehschlitze

HERSTELLER

GUSTAV EICHENWALD

NEUSS/HAFEN

Vom Versandhandel direkt an den Verbraucher, preisgünstigste Nachnahme, frei Haus liefern wir **Auto-, Motorrad- und Roller-Zubehör**. Spot.: Peterlinengaragen, Campingartikel für alle Fahrzeuge. Angebote unverbindlich. **Versandhandel für KFZ-Bedarf K. Hilbertz** Urdingen/Rh., Postf.

AGO-Rollergaragen

aus verzinktem Wellblech

Arn. Georg A.G. • Neuwied • Tel. 22951/53

Aus beruflichen Gründen mußte der Vizepräsident des VCVD, Herr Fritz Schneider, Darmstadt, sein Amt niederlegen. — Herr Schneider sieht sich nur noch in der Lage, dem Vespa-Club Darmstadt vorzustehen. Wir danken Herrn Fritz Schneider für die bisher geleistete Arbeit und wünschen ihm für die Zukunft alles Gute.

Vespa-Clubs, die dem VCVD angeschlossen sind

Vespa-Club von Deutschland	Präsident	Erich Binder Gladbeck i. W., Hochstraße 16 München 28, Frickstr. 35	Club: VC. Bingen (Mauseturm) VC. Darmstadt VC. Erbach i. Odenw. VC. Frankfurt a. M. VC. Friedberg i. Hessen VC. Gießen VC. Heidelberg VC. Karlsruhe VC. Mainz VC. Mannheim VC. Pforzheim VC. „Rhein-Lahn“ VC. Trier VC. Wiesbaden	Vorsitzender: E. Klein F. Schneider H. Egner Fred Wogebach Willy Thomas Bernhard Wesche G. Hummel Fa. Vespa-Müller Heinz Ditsch Dr. Horst Schulze Siegfried Flitsch Alfons Schleimer O. Borthen Kurt Feser	Straße u. Hausnummer: Bingen a. Rhein, Mainzer Straße 126 Darmstadt, Bismarckstraße 150 Erbach i. Odenw., An der Zentlinde 42 Frankfurt a. M., Club- lokal: Kolpinghaus Friedenstraße 29 Gießen, Ludwigplatz 5 Heidelberg, Max-Wolf-Straße 14 Karlsruhe Heinz Ditsch, 38 F 1, 4a Pforzheim, Kaiser-Friedr.-Str. 138 Singhofen, Unterlehnskreuz Trier-Mosel, Dietrichstraße 33 Wiesbaden, Gneisenaustraße 27
Vespa-Club von Deutschland	Sekretariat	Gerhard Rahn			
Vespa-Landesclub Nord	Gerhard Rahn				
Vespa-Landesclub West	Erich Binder				
Vespa-Landesclub Süd-west	Bernhard Wesche				
Vespa-Landesclub Schwarzwald	Hajo Koslowski				
Schwäbischer Vespa-Ring	Vorsitzender: Helmut Reiter Geschäftsführer: Heinz Stritz Manfred Hopf	Freiburg i. Breisgau, Fichtestraße 49 Geschäftsstelle Schwäb.-Gmünd, Goethestraße 43 Würzburg, König- Heinrich-Straße 90 Berlin, Neumannstraße			
Vespa-Landesclub Bayern	Dr. Rottenburg				
Vespa-Landesclub Berlin					
VESPA-LANDESLUB WEST					
Club: VC. Aachen VC. Aliso-Oberaden Bergischer VC. Bergisch-Märkischer VC. VC. Bochum VC. Bork-Selm VC. Dortmund VC. Duisburg- Hamborn VC. Dülken VC. Düsseldorf Düsseldorfer VC. 52, vorm. Benrath VC. Emscher-Lippe VC. Essen VC. Gelsenkirchen VC. Gevelsberg VC. Gladbeck VC. Hagen VC. Haltern VC. Hamm VC. Hainberg VC. Hilden VC. Hochsauerland VC. Hols VC. Kassel VC. Köln VC. Krefeld VC. Mettmann VC. Moers VC. M.-Gladbach Vespa-Freunde M.-Gladbach VC. Mülheim VC. Münster VC. Neuf VC. Oberhausen VC. Osnabrück VC. Ratheim- Hückelhofen VC. Recklinghausen VC. Remscheid VC. Rheydt VC. Rheydt- Odenkirchen VC. Unna VC. Wanne VC. Wesel VC. Wuppertal e.V. VC. Wülfrath	Vorsitzender: Helmut Hildebrandt Manfred Koprilot K. H. Schwirk in W.-Barmen Herr Klement in W.-Barmen Gerd Felke Herr Schlierkamp Helmut Albrecht Kurt Teipel Hans Geßmann Hans Josef Kalwa Werner Kellerwessel Anton Macal in Bottrop Walter Zellmann Siegfried Dangwiller W. Romm Erich Binder Walter Free in Herdecke a. d. Ruhr Werner Ascho Herr Wessels Wilh. Gelfers Paul Klein Helmut Dobe Jakob Hüskes Frau Hanna Scheidler Lodomez Karl Weinhold Hans Peter Gelhard Manfred Suhr Theodor Peters Gerhard Strang Toni Neuhaus Erich Falk Walter Weiland Friedr. Pigors F. Baumfalk Walter Jessat Bruno Bernemann Lothar Hössler H. Franzen P. Wingarts Manfred Wandelt August Schirbach Karl Letzner Vespa-Club Hans Budhlay	Straße und Hausnummer Friedr.-Ebert-Allee 40 Lindewegstr. 67 Spechtweg 11 Mekelstr. 67 Wittener Str. 224 Dorfstr. 62 Gleiwitzstr. 200 Rudolfstr. 23 Waldstr. 1 Heideweg 79 Borsigstr. 13 Otto-Krawohl-Str. 5 Richard-Wagner-Str. 51 Auf Böhlingshof 35 Südstr. 7 Hochstr. 16 Poststr. 9 Postfach Haltern Langewangeweg 32 Hochstr. 67 Schulstr. 19 Meischeide, Haus Sonnenbruch Albrecht-Dürer-Str. 31 Königsstr. 54 Köln-Ehrenfeld, Pettengolferstraße 7 Philadelphiestr. 93 Hoon/Rhld., Steinstraße 4 Krefelder Str. 165 Am Meisenhof 28 Rudolfstr. 15 Mülheim/Ruhr, Kämpchenstraße 59 Probsteistr. 59a Düsseldorf-Oberkassel, Soarwerdenstr. 38 Ebertstr. 34 Voxtrupstr. 56 Rothem, Busdierstr. 21 Bez. Aachen Hortensierstr. 191 Schützenstr. 64 Wälderstr. 43 Färberstr. 47 Unna-Königsborn, Markt 8 Wanne-Eickel Dorstener Straße 360 Kurfürstening 33 Bahnhofgaststätte Unterbarmer Bergstr. 16	VESPA-LANDESLUB SCHWARZWALD VC. Freiburg VC. Lörrach VC. Offenburg VC. Garmisch- Partenkirchen VC. Göttingen (Wittbg.) VC. Kempten (Allgäu) VC. Memmingen (Allgäu) VC. Schwäbisch- Gmünd VC. Ulm a. d. Donau VC. Ludwigsburg (Wittbg.) VC. Tübingen (Wittbg.) VC. Stuttgart VC. Bad-Connstatt VC. Bad Säckingen VC. Braunschwieg VC. Bremen VC. Hamburg VC. Kiel VC. Meppen VC. Neumünster VC. Oldenburg VC. Pinneberg VC. Walsrode VC. Würzburg VC. Nürnberg VC. Kulmbach VC. Augsburg Münchener Vespa-Freunde	Hajo Koslowski Josef Weigner Deutsch b. Fa. Basler Werner Blank Fritz Fondy Max Wodtke Alfred Twerdy Willi Piecho Geschäftsstelle Willi Scheitzler Siegfried Heinze Wolfgang Hermann W. Hoffmann Kurt Schröder Dieter Knospe Werner Warneke Rudolf Harold Beyersdorff Wilhelm Lohmölter Heinz Reitter Dieter Schulz Werner Schwartz Georg Trube Manfred Hopf Eduard Schrempf Adolf Engelhardt Otto Betzenhofer Hanns L. Meyer	Freiburg i. Brg., Fichtestraße 49 Lörrach, Weberstraße 2 Offenburg (Baden), Helmholtzstraße Garmisch-Partenkirchen, Prof.-Wackerle-Str. 13 Göttingen (Wittbg.), am Schillerplatz Kempten (Allgäu), Neuhäuserweg 45/6 Memmingen (Allgäu), Bergmühlstr. 26 Schwäbisch-Gmünd, Bismarckstraße 13 Ulm a. d. Donau, Moltkestraße 72 Ludwigsburg (Wittbg.), Solitude-Allee 76 Tübingen (Wittbg.), Schellingstr. 13 oder Gasthaus Burgholzshof Stuttgart-W., Vogelsangstraße 127 Bad-Connstatt, Holdenstraße 20 Am Neumarkt im ADAC Lokal Hammer Münzstraße 16 Friedr.-Ebert-Straße 119 Hamburg-Neugroben, Störtebekerweg 46 Federmannstraße 11 Füllener Straße 18 Schwallbenstraße 22 Ammergaustraße 80 Theodorier Weg 81 Langestraße 77 Würzburg, König-Heinrich-Str. 90 Nürnberg, Rosenthal 28 Kulmbach, Spiel 35 Augsb., Kernerstr. 10 Amalfistraße 214

Der nächste Vespa-Tip erscheint am 1. Juli 1956. Er bringt den Bericht über das Europa-Treffen in München und das internationale Treffen in Aachen. —
Einen Test über die neue Touren-Vespa. — Ein Preiswettbewerb für Vespa-Fahrer — sowie Einzelheiten aus dem Club-Leben.
Bitte vergessen Sie nicht, daß der Vespa-Tip nur noch an Festbezieher versandt wird.

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

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

Anzeigenverwaltung: J. Strüder-Werbungsmittlung KG, Neuwied am Rhein, Engesser Straße 30-36. Telefon: 2 20 26 / 2 20 56.

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

Druck: Schön-Druck, München 5, Holzstraße 7



Diese junge Dame trägt ihr Cocktailkleid genauso elegant, wie sie auf der Vespa fährt. So wird die Eleganz in die dritte Potenz erhoben. Elegante Vespistin, elegantes Kleid und eleganter Roller!

An unsere Vespa-Fahrerinnen: Wollen Sie in den nächsten Vespa-Tip's Modeseiten haben? Sollen wir reine Rollermode bringen oder auch andere Modevorschläge? Schreiben Sie uns bitte.