



Nicht nur bei uns versteht man zu feiern, hier Policemanday in Spanien

während des druckes erreichte uns folgende meldung :
auf der internationalen wintersternfahrt des adac
errang werner grob von den muenchner vespa-freunden
auf 125 ccm koenigin in der motorradklasse bis 175 ccm
die bronzene medaille stop + somit ist er bester
teilnehmender roller-fahrer stop +

Unser Titelbild: Miß München verliebt sich im Fasching!
Natürlich in eine Vespa!

Liebe Vespisten

legen Sie erst mal alle Waffen außer Reichweite, denn jetzt kommt was Amtliches — und das tut selten gut, fühlt jedoch keineswegs wie Du den Schmerz! Der Verkehrsausschuß des Bundestages hat sich da unter anderm einen Gesetzentwurf beifallen lassen, der einer wesentlich schlechteren Sache würdig wäre. Er hat kurzerhand Motorzweiräder und LKW's bis 7,5 t, das sind 98,4% aller LKW's, in einen großen Eimer geworfen, umgerührt und außen rangeschrieben: Höchstgeschwindigkeit 80 km/h.

Wir sollen also mit den schwergepanzerten Kameraden, als leichtes Rollervolk, Nase an Nase fahren, denn das kommt einem Überholverbot gleich, weil die Dickschiffe der Landstraßen ihre Höchstknotenanzahl sowieso ausnutzen. Und eine richtige „GS“, oder auch die anderen, schlingern im Kielqualm der Dieselfabrikanten ohnmächtig hinterher, und müssen gespannt auf Steigungen warten, um vorbeistoßen zu können, falls die Güterwagen mit Selbstfahrlafette dann nicht gleich zu dem bekannten, schelmischen Spiel — Schnecke schlägt Regenwurm um Kühlerlänge — ansetzen.

In dem Ausschuß müssen seltsame Zeitgenossen sitzen, die Roller und schwere LKW's über einen Leisten schlagen wollen, ohne sich im geringsten klar darüber zu sein, daß diese Vehikel in allen ihren Eigenschaften etwa so zusammenpassen wie ein Schraubendampfer und ein kalter Umschlag. Ich glaube, ich brauche die Verschiedenheiten der beiden Fahrzeuggattungen nicht umständlich auseinander zu posamentieren und auch die daraus entstehenden Folgerungen kann sich ein leidlich intelligenter Schimpanse an den Zehen abbuchstabieren. Rudelbildungen und Massenüberholversuche an Kurven oder Steigungen, unübersichtliche Situationen und dadurch erhöhte Unfallgefahren dürften die bittere Folge sein. Z.B. braucht ein Rollerfahrer, der 80 km/h fährt, 240 m, um einen Laster zu überholen, der 70 km/h fährt. Wenn auf AB oder Landstraßen Stockungen auftreten, dann hängt meist vorn ein Ungetüm mot. in der Landschaft herum. Roller- oder Motorradfahrer sind kaum der Anlaß dazu, außer es handelte sich um einen blindwütigen, verhinderten Rennfahrer, der sinnlos km-berauscht, seinen Sturzhelm zum Markt trug und völlig vergaß, daß sein Kopf noch drin steckte. Aber, das soll bei LKW- und Autofahrern auch vorkommen. Die Rollerfahrer vor allem sind da noch ganz kleine Fische. — Im Grunde genommen ist diese ganze geplante Maßnahme so abwegig, daß es eigentlich ziemlich albern anmutet, sich darüber zu unterhalten. Auch wenn man den allerbesten Willen unterstellt, scheinen mir hier die Pferdestärken am Auspuff aufgezümt zu werden. Ein guter Wille hat zweifellos Gold im Munde, nur darf er sich nicht lediglich auf Reglementierungsbahnen bewegen, es gibt da noch andere Möglichkeiten, die allerdings aus der Praxis hervorgehen.

Einen kuriosen aber ernstgemeinten Vorschlag in dieser Hinsicht haben sich die Memminger Verkehrssünder abgerungen. Sie wollten sämtliche Chausseebäume absäbeln, um den Kraftfahrern eine etwaige nähere Bekanntschaft mit diesen zu ersparen. Jedoch heiligt auch hier das Mittel keineswegs den Zweck. Bäume, die halbwegs auf der Fahrbahn stehen, sollte man ruhig verheizen aber sonst ist die Idee wirklich einigermaßen trostlos. Wir wollen auch nicht weiter darüber nachdenken.

Doch jetzt zu wichtigeren Dingen! Werden Sie bitte nicht ungehalten, wenn Sie in dieser Nummer etwas abgestandene Bilder von Club-Nikoläusen erblicken. Jedoch liegt das eines-teils an der Vespa-Tip-Erscheinungsweise und zum anderen daran, daß diese schönen, mit viel Mühe ausgerichteten Veranstaltungen, der Vespa-Clubwelt nicht verborgen bleiben sollen. Irgendwie paßt es sogar auch zum Fasching, denn verkleidet ist schließlich verkleidet. Wir bitten um Ihr Frivolwollen.

Da wir gerade bei Kleidung sind; Gisela hat in mühseligem Schaffensdrang ihre erste Modeseite vom Zaun gebrochen. Tatsächlich sollen weitere zwanglos folgen. Der Italo-Sachse Emil Schuberth hat zwar nicht Pate gestanden aber, wenn er davon hört, kommt er vielleicht, mit seinen Goldketten raselnd, angeschwirrt und kreierte Vespa-Moden für 2 Personen.

Im Moment geht es in punkto Rollerkleidung um die Sammelbestellungen für die Kombinationen und Sturzhelme. Sinn haben nur große Stückzahlen, weil es dann billiger wird. Man rechnet mit DM 35,— für die Kombis. Die Clubs sollen bald im Hammelsprung abstimmen, ob fliegerblau oder schwarz gewünscht wird. Bitte, keine Wahlbeeinflussung, aber ich würde schwarz sagen, das gibt so eine geheimnisvoll-gediegene Note und braucht nur alle paar Jahre frisch geteert zu werden. Man kann damit auch gut Kohlen aus dem Keller holen. Jedenfalls sind die Prospekte in Druck und gehen den Clubs noch vorgestern zu.

Vom 13. bis 15. Juli findet in Spaniens Barcelona das Vespa-Europatreffen 1957 statt. Es wird sicher ebenso warm südlila und fröhlich werden. Freuen wir uns also darauf — die spanische Gastfreundschaft wird uns nicht enttäuschen.

Doch erst kommt mal die allgemeine Vespa-Anrollerei dran. Der Frühling steht angenehm drohend vor den Clubtüren und bald findet das Clubleben nicht mehr im Saale statt. Obwohl auch diese Beschäftigung wintersüber absolut ihre Reize hatte, denn die meisten Vorstände haben da immer sehr hübsche, bewegliche Festveranstaltungen aufgezogen.

Am 29./30. Juni findet übrigens wie gehabt, wieder eine Ziel-fahrt zur internationalen Kieler Woche statt. Lassen Sie sich nicht durch noch so viele bedruckte Zettel beirren, die da so'n komischer Ausschuß aus Kiel verschickt! Das ist wahrscheinlich so'n aufgeblasener Luftballon, der in Kürze sowieso platzt. Uns liegt die Pleite solcher Treffen, im letzten Jahr war es Braunschweig, heute noch im Magen.

Na, wie's auch ist und was sich tut, wir Vespisten lassen uns vom „Organisationsausschuß“ (das ist der Deckname für die, die hinterher bestimmt von nichts wissen und auf jeden Fall schuldlos sind), gerne noch schönere Zettel schicken. Fahren, ja nach Kiel fahren wir schon aus Liebe zum Vespa-Gedanken und nur zum Vespa-Treffen während der Kieler Woche. Der VC Kiel macht das Treffen zum fünften Male und es wird bestimmt 'ne tolle Sache.

Nett ist auch, daß sich die Vespa-Kollegen allmählich beginnen, für den Vespa-Tip schreibkräftig zu interessieren. Da ging es unlängst um die Frage: Welche Art Kupplung besitzt die Vespa? Hie Trockenkupplung — hie Ölbad. Unter uns gesagt, sind das halbe Wahrheiten, denn wir haben eine Spezialkupplung, d.h. es wird ganz vorsichtig Öl darübergesprüht. Aber, sei dem wie ihm sei, die Mitarbeit freut einen denn ja auch. Weiter so!

Beim nächsten Gespräch am runden Vespa-Tisch rollern wir hoffentlich schon unter blühenden Bäumen, falls die mittelhoch tiefen Meteorologen mitmachen. Ich hoffe das Beste und verbleibe taufriech und mit begründeten Frühlingssahnungen

Ihr Dr. mot. V. T.



Glauben dürfen Sie die Geschichte ruhig, denn sie ist fast wahr. Namen, Ort und Art der Handlung sind allerdings frei erfunden und Verwechslungen mit Lebenden nicht zufällig. Nach dieser Sicherheitsklausel, die übrigens von der Redaktion gerne gestrichen werden kann, darf ich mit meinem Bericht beginnen ...

Eigentlich war alles ganz anders und wer den vorschnellen Entschluß zieht, daß Bruno spinnt, ist schief gewickelt. Denn Bruno hat sich jedenfalls korrekt und tadellos betragen und schließlich auch gewonnen — beim großen Geländefahren hätte er nicht besser abschneiden können.

Aber lassen Sie mich zur Sache kommen ...

Es war Januar und Fasching — ersterer war genau 27, der letztere ganze 11 Tage alt (Bruno ist übrigens 25). Vespafahrer sind im Fasching genau so wenig untätig wie im Sommer, und da hat man also mit viel Idealismus, Phantasie und zeitnahe Einfühlungsvermögen in die aktuellen Tanzgebräuche für die Vespisten und Sozias einen Vespa-Ball inszeniert. Das Motto hieß „Rock'nVespa-Roll“, was sicher gut gemeint, aber furchbar schwer auszusprechen ist ...

Sicher ist jedenfalls, daß sich die abenteuerlich maskierten Vespisten auch dieser Situation gewachsen zeigten und wider Erwarten einer zitternden „Veranstaltungsleitung“ (wer dabei war verschweige ich, denn ich wurde mit einer Flasche Schnaps bestochen, — Prost Albert!) beinahe pünktlich eintrudelten. Und außer einer Bombenstimmung brachten einige auch sehr ansprechendes Zubehör — Verzeihung, gemeint sind junge Damen mit „Interesse für den Club“ — und mehrere vom Oberkellner diskret übersehene Flaschen mit. Es konnte losgehen. Und es ging los! Allerdings zunächst nicht programmgemäß mit einem „Rock'n Roller“, sondern mit paradisischer Finsternis. Weil der Elektrogitarist (tolles Wort!) irgendwie auf der Leitung saß. Jedenfalls behaupteten die „Verantwortlichen“, daß sie nicht verantwortlich seien, der willkommene Effekt absolut unbeabsichtigt war und man schnellstens nach neuen Sicherungen fahnde. Trotzdem erst nach etwa 10 Minuten die durch Lampios auf ein erträgliches Maß gedämpfte Beleuchtung wieder aufflammte, hörte ich nirgendwo lauten Protest ...

Vasching vür Vespisten!

Bruno, von dem oben schon die Rede war, und der in Wirklichkeit ganz anders heißt, war noch unterwegs an diesem Abend. Er hatte es eilig und das mit recht, denn die Vespa-Rock'n Roller gingen, angefeuert von heiseren Klarinettenklängen, eben in die zweite Runde — Pardon, „Stunde“! Bruno aber war draußen — erstens draußen in Schnee und Eis und zweitens draußen vor der Stadt. Ganze zwei Kilometer. Und das war sein Pech. Denn seine sonst treue und zuverlässige Begleiterin streikte hartnäckig und war plötzlich hinten nicht mehr ganz richtig ...

Daß Bruno ausgerechnet zum Vespa-Ball mit seiner Vespa, Modell yx fuhr, nimmt keinen Wunder, der ihn näher kennt. Daß er dies auch trotz der spiegelglatten Straße tat, ist seinem sportlichen Ehrgeiz anzurechnen und hängt mit dem luftleeren Hinterrad nicht in ursächlichem Zusammenhang. Zu entschuldigen ist alles — nur nicht, daß Bruno auf seine sonst treue Maschine schimpfte, als sie (siehe oben) aus dem Hinterrad mit einem leichten Seufzer die Luft entließ. Zu entschuldigen ist sogar, daß Bruno kein Reserverad dabei hatte. Daß er schimpfte — nun, verstehen kann ich ihn schon ...

Jedenfalls war soviel wie nichts zu machen. Denn erstens hatte Bruno außer einem „Seesack“ mit Original-Matrosenmontur kaum Werkzeug dabei und zweitens war es eiskalt. Daß es Bruno trotzdem probierte, daß er sogar ziemlich weit mit den bekannten Arbeiten kam und vor Dreck und Schmiere nicht mutlos zurückschreckte (Bruno, ich kenne Deine Maschine!), ist lobenswert. Daß er es nicht schaffte, lag nicht an seinen technischen Kenntnissen, sondern an einer eingetrockneten Gummilösung ...

Widrige Umstände, die Tücke des Objektes, eiskalter Wind, dreckverschmierte Hände, ein kaputter Schlauch und eine Mordswut im Bauch konnten Bruno nicht davon abhalten, nun doch zum Vespa-Fasching zu pilgern. Nach einstündiger „Schiebung“ erreichte er den Ort der Handlung. Die Vespa stellte er draußen ab. Und dann trat er in das Lokal ...

An dieser Stelle folgt nun eine trockene Beschreibung, die ich aber einzuschreiben gezwungen bin, auch wenn sie den Fortgang der Geschichte empfindlich stört.

Bruno — äußerlich (von unten nach oben): ausgelatschte amerikanische Gummischeuhe, eingesteckte, allerdings etwas verschmierte Überfallhose, abgeschabte Lederweste, aus der oben (Reißverschluß klemmt schon letztem Herbst im oberen Drittel!) der typische gelbgrüne Schal herauschaut, Gesicht leicht verschmiert, verklebtes Haar — Hände schmutziggrau und mit dunklen Schmierspuren, Hautabschürfung am linken Zeigefinger, im Gesicht auf der Oberlippe deutlicher Öl-Fingerabdruck — über dem linken Arm seinen ziemlich strapazierten Kunstledermantel, am Boden den Seesack nachschleifend, in der rechten Hand die überdimensionalen Stulpenhandschuhe und einen einstmaligen weißen Sturzhelm ...

Bruno — innerlich (soweit von außen erkennbar): geladen und mit einer Stinkwut, geschwollene Stirnader läßt Dunkles ahnen, Gesicht mürrisch bis verärgert, Gesamteindruck: explosiv. Und im übrigen schwieg Bruno hartnäckig und wollte zu der kleinen Garderobe hinter der Bar stapfen und ablegen ...

Der nächste Absatz ist kurz, denn schließlich ist im Fasching Fasching und daß es bei den Vespisten zünftig ist versteht sich von selbst. Es war eine rauschende Ballnacht ...

*

Was dann passierte ist schneller geschehen, als ich es niederschreiben kann: Bruno erreichte die Garderobe nicht! Statt dessen erfaßten ihn zwei Nixen und als ihm von hinten noch ein großes Schmetterlingsnetz über den Kopf gestülpt wurde, gab es in der Bar-Ecke ein großes Hallo. Die Kapelle spielte einen Tusch, Bruno mußte auf die Tanzfläche und bot dort einen schauerlich-schönen Anblick. Zumal er sich verzweifelt und grimmig zu wehren versuchte, wegen seiner Sturzhelm-Mantel-Handschuh-Garnitur aber nicht genügend Bewegungsfreiheit hatte ...

*

Die Situation wurde von einem entzückenden Mädchen gelöst und gerettet (sie weiß schon, wen ich meine!), die mit lauter Stimme verkündete, daß der Letzte beim großen Faschings-Vespa-Lauf unverzüglich auf den zur Zeit gültigen Sprit-Pegelstand aufzutanken sei und man deshalb eilends Gaudi-Treibstoff herbeischleifen möge. Also geschah es. Bruno wurde gehörig vollgetankt und schluckte

brav. Anschließend war er dann der Held des Abends und wurde mit mehreren Trinksprüchen gefeiert. Bei der Maskenprämierung bekam er — nur angetan mit Sandalen, Röhrhose, Trikot, Sturzhelm und Halstuch (Sag mal, Bruno, gehörte die Olspur auf der Stirn auch zur Maskerade?) den zweiten Preis ...

*

Bleibt noch nachzutragen, daß es bei dem Vespisten-Fasching sehr früh wurde und Brunos, durch den Alkoholspiegel leicht verzerrte „Klarsicht“ (eigene Wortneuschöpfung aus „klarer Sicht“) doch noch bemerkenswert funktionierte, denn der Wackere äußerte mir gegenüber beim Anblick seiner tiefeingeschnitten plattfüßigen Vespa: „Siehst Du, war doch gut, daß die Luft weg ist — brauch ich wenigstens jetzt nicht heimfahren ...“

*

... mögen mich die Kollegen gnädig davonkommen lassen, sollte dieser Bericht vor den Augen einer hohen Vespa-Tip-Redaktion Gnade finden. Möge auch Bruno dem Autor verzeihen, der seine Geschichte so schonungslos dargelegt hat und heute aus verständlichen Gründen ganz anonym zeichnet

als Euer ergebener

XY

Komm ein bißchen mit nach Italien!

Unter diesem Motto, ausgeschrieben als „Zielfahrt nach San Remo“, veranstaltete der Vespa-Club Rhein-Lahn am 9. Februar ein Vespa-Faschingsfest. Vespisten, das war ein Fest!!! Aber laßt mich der Reihe nach erzählen:

Natürlich durften die Clubs Bochum, Gelsenkirchen und Gladbeck dabei nicht fehlen. Gelsenkirchen mietete einen großen Autobus und holte auch die Gladbecker ab. Nachmittags stiegen wir schon mit der besten Laune in den Bus, mit dem wir, fast 50 Männlein und Weiblein, dann singend und schunkelnd über die Autobahn mehr als 250 km nach Dietz fuhren. An der Autobahnausfahrt empfing uns ein Vespa-Pilot und führte unseren Bus zum Marktplatz von Dietz, wo uns der Clubvorsitzende, unser lieber Freund Alfons Schleimer, empfing. Er hatte bereits für Hotelzimmer zum Sonderpreis vorgesorgt und brachte uns selbst zu dem Hotel, um sich zu überzeugen, daß wir alle gut untergebracht waren.

Schnell machte sich alles schön, zog sich faschingsgerecht an und schon ging es zum Festsaal in der Binding-Klausur.

Den Saal hatte der Club Rhein-Lahn so schön geschmückt, die Kapelle war so fleißig und spielte so heiße Musik, die beiden Bars waren so gemütlich, daß die Stimmung der ca. 250 Personen umfassenden Vespafamilie von Anfang an einfach prächtig war.

Alfons Schleimer ehrte in seiner bekannten netten Art die Sieger der „Zielfahrt nach San Remo“ VC Gelsenkirchen, VC Gladbeck und VC Bochum mit je einer Flasche Chantre, und die Brust der Vespafahrer, die für ihren Club die Ehrung entgegennahmen, wurde von der charmanten Miss Vespa des VC Rhein-Lahn mit einem Orden geschmückt. Ich hatte das Gefühl, daß die Herren sich gern noch ein wenig länger von der wirklich reizenden Miss Vespa hätten umsorgen lassen. Als prominenter Gast war der Vizepräsident des VCVD, Herr Wesche, mit seiner Gattin und einigen Gießener Vespisten erschienen und auch er wurde von Herrn Schleimer besonders begrüßt und von Miss Vespa mit einem Orden dekoriert. Herr Wesche begrüßte auch im Namen des VCVD das lustige Vespa-Faschingsvolk, er sah übrigens mit dem angeklebten Spitzbart toll aus. Frau Binder (VC Gladbeck) wurde von dem Club Rhein-Lahn zur „Vespa-Sozia 1957“ gewählt und bekam

die Schärpe umgebunden, die sie vor lauter Stolz die ganze Nacht trug, und einen Blumenstrauß überreicht.

Als lustige Einlage erschien im Laufe des Abends der bekannteste Vespa-Komiker, Herr Danguillier (VC Gelsenkirchen), und sein Vortrag erntete brausendes Gelächter und regen Beifall.

Man sah wirklich tolle Kostüme, und die lieben Gastgeber vom VC Rhein-Lahn verstanden es, das Fest so nett zu gestalten, daß die Nacht viel zu schnell in wunderbarer Stimmung verging. Unsere allgemeine Meinung war: „So schön war's noch nie!“

Trotzdem die heftigsten Faschingsfeierler erst gegen 6 Uhr in ihre Betten kamen, waren am Sonntag, vormittags 11 Uhr, alle ausgeschlafen und schon wieder froh und lustig. Alfons Schleimer fuhr mit einigen seiner getreuen „Rhein-Lahner“ auf der Vespa voran, und unser Autobus schlich hinterher zur Schaumburg. Das Schloß wurde außen und innen besichtigt und der Aussichtsturm erklettert, von dem wir einen herrlichen Rundblick über das Land hatten.

Wieder ging es zurück zur Binding-Klausur, wo das Mittagessen schon auf uns wartete. Nach dem Essen sollte man meinen, daß nun die müden Vespisten an ihren Tischen saßen und nur noch heim wollten. Nicht daran zu denken! Es wurde schon wieder getanzt, getrunken, gesungen, Erinnerungen ausgetauscht, geschlossene Freundschaften noch fester geknüpft. Ich hatte den Eindruck, als ob jeder Angst hatte, an den Abschied zu denken. Erst nachmittags um 16 Uhr wurde zum Aufbruch gemahnt und allen war das Herz etwas schwer, wir wären so gern noch zusammengeblieben. Alfons Schleimer fuhr trotz des heftigen Regens auf der Vespa voran und brachte uns noch bis zur Autobahn.

Wir sind so nett von dem Vespa-Club Rhein-Lahn empfangen und betreut worden und haben ein herrliches Fest bei diesem Club verleben dürfen, daß wir voller herzlicher Freundschaft und Dankbarkeit noch sehr, sehr lange daran denken werden. Wenn ich meine Clubkameraden frage: „Wie war's in Dietz?“, dann brüllt der ganze Chor: „Prima“.

Liebe Rhein-Lahner Vespisten, habt herzlichen Dank für diese netten Stunden. Wir haben nur eine Frage: „Wann sehen wir uns wieder, es war sooo schön bei Euch!“

G.B.



Münchens OB bewundert die Vespa

Das glauben Sie nicht? Und doch ist es so! Daß Münchens Oberbürgermeister Thomas Wimmer den Vespisten sehr zugetan ist, wissen wir ganz genau seit dem Europatreffen 56. Mit großem Interesse verfolgte er die sportlichen Ereignisse und Ausscheidungen damals auf dem Königsplatz und abends ergriff er sogar den Takstock der Kapelle im Löwenbräu und dirigierte selbst den bayerischen Defiliermarsch. So gut gefiel es ihm bei uns. Als Dr. Tassinari dann unseren prominenten Gast zum Ehrenmitglied des Vespaclubs von Europa machte, kannte der Applaus fast kein Ende.

Letzthin besuchte eine Abordnung der Münchner Vespafreunde ihren OB. Sie brachten ihm im Auftrag des Clubs die Urkunde über die Ehrenmitgliedschaft des Clubs der Münchner Vespafreunde. Im anschließenden Gespräch erwähnte der Oberbürgermeister, daß er schon im Jahre 1948 die Vespa als das Fahrzeug des kleinen Mannes bewundert habe. (Siehe oben!)

Unserem Club wünschte er viel Erfolg für seine völkerverbindende Aufgabe und versprach uns, stets mit Rat und Tat zur Seite zu stehen.

Dem Ehrenmitglied des Vespaclubs von Europa und des Clubs der Münchner Vespafreunde danken wir mit einem kräftigen Vespa-Roll!

Auch der Lack will gepflegt sein

(Eine Plauderei am Vespaclub-Stammtisch)

Wie das so ist, wenn alte Vespahasen beisammensitzen, sie können das Fachsimpeln nicht lassen. Und wenn es wirklich alte Hasen sind, die sich über Vespaprobleme unterhalten, so lohnt es sich schon aufmerksam zuzuhören. Denn von ihrem reichen Erfahrungsschatz kann man immer profitieren, auch wenn man nicht gerade ein Vespasäugling ist. Das hier belauschte Gespräch dreht sich um die Lackpflege:

Es drehte sich gerade darum, ob Rei- oder Prilwasser besser zur Wäsche sei.

Weißt du Hans, nahm gerade einer das Wort, ich bin längst von Rei und Pril abgekommen. Für mich gibt es nur noch Schaumwäsche. Ich habe mir da eine Bürste gekauft, die mit einem Schlauch an die Wasserleitung angeschlossen wird. In den Haltestiel kommt eine Schampo-Patrone. Damit ist die ganze Wäsche ein Kinderspiel. Der mit Hans Angeredete zuckte die Achseln. Schön und gut, sagte er, aber erstens hätte ich bei mir im Hof gar keine Möglichkeit einen Wasserschlauch anzuschließen und dann glaube ich vor allem, daß die Frage ob Pril, Rei oder Schaumwäsche gar nicht wichtig ist. Der Erfolg dürfte bei allen drei Mitteln ziemlich gleich sein. Viel wichtiger scheint mir die Frage, auf welche Weise man anschließend den Lack wieder auf Hochglanz bringt. Nicht wahr Kurt, wandte er sich an den Dritten im Bunde, das war schon ein tolles Stück, wie wir den total blind gewordenen Lack deiner Vespa wieder hinbrachten. Was war denn das für ein Mittel, wollte Hans wissen und blickte den ersten Redner fragend an. Ach, wir haben zuerst den Lack mit Simonz Cleener abgezogen und dann den ganzen Roller mit Simonz Hartwachs auf Hochglanz gebracht, gab Bernd, so hieß der Gefragte, zur Antwort. Aber das Mittel ist, glaube ich, gar nicht so wichtig. Lackreiniger, die eine anschließende Politur mit einem Wachs verlangen, gibt es wohl bei jeder guten Politurmarke. Wichtig ist vor allem, daß man das Abziehen des Lackes richtig nach Vorschrift macht. Wir haben einen halben Nachmittag ganz schön geschwitzt, nicht er lachend zu Hans hinüber. Ja, ja, fährt dieser fort, wenn man nicht systematisch Stück für Stück der Karosserie behandelt, wobei jedes Stück nicht größer als 10 mal 10 Zentimeter sein sollte, bekommt der Lack keinen gleichmäßigen Hochglanz. Ebenso wichtig ist es, nicht allzusparfam mit der Polierwatte umzugehen und vor allem darf nicht vergessen werden, sie naß zu machen und anschlie-

send gut auszudrücken. Na ja, meint Bernd, diese Roßkur war eben damals nötig, weil der Lack schon total blind war. Heute poliere ich den Roller so alle vier Wochen mit einem siliconhaltigen Mittel, da geht zwar eine runde Stunde mit der Arbeit drauf, aber dafür glänzt der Lack auch immer wie neu. Jede Woche wird er zusätzlich einmal mit Wasser gewaschen und abschließend abgeledert. Ubrigens ledern, fällt ihm da Kurt ins Wort, seit ich einen Viskoseschwamm habe, brauche ich gar kein Leder mehr. Zuerst wird mit dem Viskoseschwamm gewaschen, dann wird er ausgedrückt und anschließend als Leder benützt. Schon möglich, versetzt Bernd, ich bin in dieser Beziehung aber etwas skeptisch und bleibe lieber bei meinem Naturschwamm und Rehleder.

Ubrigens, ließ sich jetzt wieder Kurt vernehmen, neulich habe ich da ein Poliermittel ausprobiert, bei dem Lackreinigung und Hochglanzpolitur in einem Arbeitsgang erledigt wurden und ich muß sagen, die Sache ging prächtig. Zuerst gehts wie beim üblichen Lackreiniger. Das Mittel wird Stück für Stück unter Druck aufgetragen, dann wartet man, bis das Mittel zu einer weißen Schicht eingetrocknet ist, nun noch mit frischer Polierwatte darübergerieben und schon ist der Hochglanz fertig. Das war interessant und die beiden Freunde nahmen sich vor, das Mittel auch einmal auszuprobieren.

Am Nebentisch hatte jemand die Plauderei mit angehört, und kam nun herüber, um sich einen guten Rat zu holen. Woran man erkenne, daß der Lack wieder eine neue Politur brauche, wollte er gerne wissen. Selbstverständlich bekam er gerne Auskunft: Die Sache ist ganz einfach, wurde ihm erklärt. Grund einer Lackpolitur, beziehungsweise einer Wachsbehandlung ist, den Lack zu konservieren. Damit soll er unter anderem auch wasserabstoßend gemacht werden. An dieser Fähigkeit, das Wasser abzustößt, erkennt man auch, ob die Politur noch wirksam ist. Wird das Wasser abgestoßen, dann perlt das Wasser, zum Beispiel Regen, auf der Lackoberfläche. Läuft es aber gleichmäßig über den Lack hinweg, dann ist eine Politurarbeit fällig. Zum Schluß kam noch die Frage nach dem besten Politurmittel. Die war natürlich nicht zu beantworten. Es wurde dem Frager aber erklärt, daß es eine ganze Menge guter Erzeugnisse, teils deutscher, teils ausländischer Herkunft zu kaufen gäbe, die sich in ihrer Qualität kaum nachstehen würden. Für welche bestimmte Marke man sich entscheide, sei eine reine Geschmackssache.



Ein Hemd für Globetrotter

Wer die Welt wie seine Westentasche kennt, sieht überall in Europa und selbst in fernen Kontinenten: Herren, die sich bequem und doch nicht zu salopp kleiden wollen, tragen das Melbourne-Hemd. Dafür wurde es von „SIR'S International Fashion Council“

geschaffen und darum auch wird es in Deutschland nur aus NINO-TRUX hergestellt.

Das *Melbourne-Hemd* ist ein Hemd mit internationalem Gesicht. Es bietet modische Exklusivität und — die Stoffgarantie von NINO.

Bevorzugen Sie die langärmelige Form ETRUSK
oder die kurzärmelige SPRINT ?



Diese vier bekannten Herrenwäsche-Hersteller sind als Mitglieder von „SIR'S International Fashion Council“ berechtigt, das Melbourne-Hemd in Deutschland herzustellen.



(13b) Passau



(21 a) Bielefeld



(21 a) Bielefeld



(16) Dillenburg

Jetzt hat's gekracht - und was nun?

Selbst der vorsichtigste und beste Fahrer kann plötzlich in einen Unfall verwickelt werden, und was dann? — Unser folgender Beitrag will Ihnen Tips für das Verhalten nach einem Unfall geben, Tips, die zu befolgen für jeden Vespisten eine Selbstverständlichkeit sein sollte. —

Idiot von links, Idiot von rechts, Nickerchen hinter dem Steuer, kreischende Bremsen, und dann hat's gekracht! Na bitte, war das nötig? Der eine rappelt sich aus dem Straßengraben hoch, der andere hinter dem Steuer hervor. Bleiche Gesichter, eingebeultes Blech, zertrümmerte Scheinwerfer — und dann geht es los: Idiot hin, Idiot her. Frau Meier, die alles gesehen hat, schreit dazwischen, und Herr Müller, der gar nichts gesehen hat, mischt sich auch noch ein. Idiot 1 gehen die Schimpfwörter aus. Er klemmt sich hinter's Steuer, startet und ... — Stopp, halt! Erstens wäre das Fahrerflucht, und zweitens geht's so wirklich nicht ...

Polizeibeamte und Richter können leider ein Lied über die Unvernunft von Unfallbeteiligten und Zeugen singen. Daß Sie nicht zu diesen, welche ... gehören wollen, versteht sich von selbst. Nerven behalten und Ruhe bewahren ist daher immer das Beste, vor allem nach einem Unfall.

Zu allererst und unter allen Umständen kümmern man sich um etwaige Verletzte. Der beste Rat für solchen Fall: Sofort und auf jede Weise versuchen, einen Arzt herbeizurufen. In den Städten sind Rettungswagen und Polizei rasch zur Stelle. Unterwegs auf der Landstraße aber kann es länger dauern, bis ein vorüberkommender Kraftfahrer Hilfe herbeigeht hat. Inzwischen muß Erste Hilfe geleistet werden, und dazu gehört ein **Verbandskasten**, der auch im Vespa-Gepäck nicht fehlen darf. Die wichtigsten Grundbegriffe der ersten Versorgung Verletzter muß gleichfalls jeder kennen: **Brandwunden**: Brennender Person Decke, Mantel, Jackett o. ä. überwerfen, am Boden wälzen, um Flammen zu ersticken. Brandwunden nicht mit Wasser in Berührung bringen, sondern mit Brandpulver oder Mehl bestreuen. Wenn möglich, Leinölschläge. Klebende Stoffstücke keinesfalls abreißen! Brandblasen nicht aufstechen. Brandverletzte schnellstens ins Krankenhaus!

Innere Verletzungen: Sind besonders gefährlich und für den Laien oft schwer zu erkennen. Symptome dafür sind Erbrechen, Bewußtlosigkeit und Blutungen aus Mund, Nase oder Ohr. Bei solchen Anzeichen den Verletzten nicht mehr als unumgänglich notwendig von der Stelle bewegen. Am besten liegen lassen, wenn möglich in Seitlage, und Arzt und Krankenwagen abwarten. Nur bei Verblutungsgefahr bzw. wenn Arzt und Krankenwagen nicht rasch herbeigeht werden können, den Verletzten unter größter Behutsamkeit abtransportieren, auf Decke oder Mantel zum Wagen tragen (nicht im Gleichschritt), unterwegs langsam fahren, Schlaglöcher vermeiden. Wichtig: während des Transportes Oberkörper ganz ruhig lagern oder halten.

Knochenbrüche: Falls offene Wunde vorhanden, diese zunächst mit Mull verbinden. Dann gebrochenes Glied behutsam provisorisch schienen (mit zwei Stöcken, Baumästen, starker Pappe o. ä.), Glied hoch lagern. Blutergüsse, Schwellungen usw. nicht abschnüren.

Nasenbluten: Bei starkem Nasenbluten beengende Kleidungsstücke öffnen, kalte Umschläge auf Stirn, Nacken und Handgelenke. Ruhig sitzen und möglichst nicht hinlegen. **Ohnmacht**: Beengende Kleidung öffnen, Gesicht mit kaltem Wasser bespritzen. Gesicht blaß, dann Kopf tief lagern — Gesicht rot, Kopf hoch lagern. An Salmiakgeist riechen lassen oder notfalls künstliche Atmung durchführen.

Quetschungen: Bei inneren Schmerzen Vorsicht (siehe innere Verletzungen!), Verletzten bis zum Eintreffen des

Arztes liegen lassen. Nur notfalls vorsichtig befördern, Oberkörper nicht erschüttern. Bei Quetschungen der Gliedmaßen diese hoch lagern und kalte Umschläge, evtl. mit Essigsaurer Tonerde, machen.

Schlagaderverletzungen: Zu erkennen an stoßweise spritzendem Blut. Achtung, Verblutungsgefahr! Wunde in Körperrichtung abschnüren, Hilfsmittel dafür Knebelverband, notfalls Taschentuch, Schlauch, Stück Hemdstoff o. ä. Abschnürung wegen Brandgefahr nicht länger als 1 Stunde beibehalten, evtl. bereits eher lösen, wenn Absterben des Gliedes zu erkennen (Blau-, Blaß-, Kühl- oder Gefühlloswerden). Schnellstens zum Arzt!

Verrenkungen und Verstauchungen: An Bein oder Fuß, dann keine Gehversuche machen! Bei Fußverstauchungen sofort Schuh ausziehen, bevor Fuß übermäßig geschwollen. Kalte Umschläge, Glied hoch lagern.

Soviel an dieser Stelle zu diesem Thema. (Laden Sie sich zu einem der nächsten Clubabende einen Sport- oder Unfallarzt ein und lassen Sie sich von ihm mehr erzählen und Verbände usw. praktisch demonstrieren. Es lohnt sich für den Ernstfall!) Ist der Verletzte versorgt bzw. hat es keinen Verletzten gegeben, gilt es, unverzüglich den **Tatbestand** durch die Polizei feststellen zu lassen, deren Beamte in Beweisaufnahme und -sicherung besonders geschult sind. Sie sollen daher unbedingt und schnellstens zugezogen werden, es sei denn, daß es sich wirklich nur um sehr geringfügige **Bagatellschäden** handelt. In solchem Fall genügt ein Austausch der Anschriften der Unfallbeteiligten und Meldung an die eigene Versicherung binnen 24 Stunden. Diese Meldung sollte auch dann erfolgen, wenn der Unfallpartner auf Schadenersatz verzichtet hat. Denn er könnte es sich später evtl. anders überlegen.

In den meisten Fällen aber ist die Polizei zuzuziehen.

Auf die schwere Strafbarkeit der Fahrerflucht bzw. Verkehrsunfallflucht sei ausdrücklich hingewiesen. Sie ist das gemeinste und unfairste, was man sich denken kann. Sollte es Ihnen passieren, daß Ihr Unfallgegner sich der Tatbestandsaufnahme durch die Flucht entzieht, dann möglichst das amtliche Kennzeichen seines Fahrzeuges notieren (nicht nur „merken“, sonst spielt einem das Gedächtnis später einen Streich), außerdem Fahrzeugtyp, Farbe, Aussehen, vermutliches Baujahr und Art der Ladung.

Die eigentliche **Beweisaufnahme und -sicherung** sowie das Feststellen des Tatbestandes sind Aufgabe der Polizei, die hierzu der Mithilfe aller Unfallbeteiligten, d. h. der beteiligten Kraftfahrer und der Zeugen bedarf. Die Mithilfe liegt im eigenen Interesse des Kraftfahrers, zumal sie und soweit sie geeignet ist, ihn vor dem Führerscheinentzug, vor unberechtigten Schadenersatzansprüchen und ungerechtfertigter Strafverfolgung zu schützen. Denken Sie daran, daß Sie sich auch hinsichtlich der Schadenersatzansprüche nicht einfach auf Ihren Versicherungsschutz verlassen können, sofern Sie es schuldhaft oder grob fahrlässig unterlassen, als Unfallbeteiligter zur Tatbestandsklärung und zur Schadensminderung alles Ihnen mögliche zu tun. In solchem Fall könnte die Versicherung den Schutz verweigern und Sie schließlich persönlich für den Schaden haften müssen!

Und nun zur **Tatbestandsaufnahme**. Schimpfen und Schreien sind dabei nur ein Zeichen der eigenen Unsicherheit. Der Besonnene äußert sich zur Schuldfrage nicht bzw. gibt kein eigenes Verschulden zu. Die Schuldfrage muß ja schließlich erst geklärt werden und ist von vielen Faktoren abhängig, die man selbst vielleicht noch gar nicht übersieht. Sollte aber der Unfallgegner sein Verschulden zugeben, dann seine Aussage sofort notieren und — möglichst auch durch Zeugen — unterschreiben lassen. Grundsätzlich sind bei einem Unfall folgende Fragen zu klären:

Wer: Namen aller Beteiligten und aller Zeugen einschließlich ihrer vollen Adressen.

Wann: Datum, Wochen- oder Feiertag, genaue Uhrzeit, Wetter, Beleuchtung.

Wo: Genaue Bezeichnung des Unfallortes, Straßennamen, evtl. Himmelsrichtung, Umgebung, Bebauung oder Bepflanzung der Straßenränder.

Womit: Angaben über die beteiligten Fahrzeuge in Bezug auf Typ, Länge, Breite, Beladung, Beleuchtung, evtl. Anhänger, Zustand (Winker draußen oder nicht, defektes Bremslicht u. ä.).

Woher und wohin: Angaben über Fahrtrichtung der Fahrzeuge und Gehrichtung der beteiligten Fußgänger und Zeugen. (Woher und Wohin der Zeugen wichtig, da später daraus ersichtlich, was sie gesehen haben können und was nicht.)

Was hat sich bei dem Unfall ereignet? Angaben möglichst ins einzelne gehend. Vor allem auch Schaden am eigenen und am fremden Fahrzeug festhalten! Bei Verletzten, auch leicht Verletzten für ärztliches Zeugnis sorgen!

Warum hat sich der Unfall ereignet? Soweit möglich Kritik der eigenen und der fremden Fahrweise, Geschwindigkeit, Fahrverhalten (vergessenes Abwinken o. ä.).

Zum Thema Zeugen gilt grundsätzlich eines: ein oder zwei gute Zeugen, die alles klar überblickt haben und klar auszusagen vermögen, sind besser als drei oder vier schlechte, die nur ihre Phantasie und ihre Sympathien oder Antipathien spielen lassen („Natürlich, immer diese Motorradfahrer...“). Genauso wichtig wie die lebenden sind die stummen Zeugen, also die flüchtigen Beweismittel: Spuren an beschädigten Gegenständen, Fahrzeugen, Häusern, Mauern, Bäumen, Zäunen usw., wobei die Schäden an den Fahrzeugen meist nachträglich in Ruhe in einer Werkstatt festgestellt und aufgenommen werden können, vorausgesetzt, daß nicht bereits zum Abtransport am Fahrzeug gewisse Veränderungen vorgenommen werden müssen. Solche Veränderungen sind sorgfältig zu notieren, um später Unfallschäden von Transportschäden trennen zu können.

Sofort festzuhalten sind die Standorte der Fahrzeuge und Verletzten, die Lage einzelner Teile (Splitter, Radkappen usw.) und natürlich die besonders schnell vergänglichen Roll- und Fahrspuren. Erfahrungsgemäß verschwinden Reifenspuren auf trockener Straße oft schon nach wenigen Minuten. Auf nasser Straße halten sie sich etwas länger, können aber auch hier durch Regen verwischt oder zertreten werden. Brems- und Schleuderspuren dagegen halten sich oft stunden- oder gar tagelang. Doch sollte man auch sie bald sichern, damit nicht die Spuren fremder Fahrzeuge dazukommen und Fehlschlüsse veranlassen. Beim Sichern der Bremsspuren ist es nicht nur wichtig, ihren Anfang und ihr Ende genau festzustellen, sondern auch die Standorte der Vorder- und Hinterräder, außerdem etwaige Krümmungen und Gabelpunkte im Verlauf der Bremsspuren.

Sollten Sie selbst einmal in die Verlegenheit kommen, solch Tatbestand aufnehmen und Spuren sichern zu müssen, da ein Polizeibeamter nicht sofort erreichbar ist, hierfür noch ein paar Tips:

Das Festlegen der Stand- bzw. Liegeorte Verletzter, der Fahrzeuge und etwaiger abgeflogener Teile geschieht durch Aufzeichnen der Umriss mit einem Stück Kreide. Ist keine Kreide zur Hand, tut's ein Lippenstift, ein Radiergummi, das Einkratzen mit spitzem Stein o. ä.

Eine Unfallskizze ist anschließend anzulegen. In ihr müssen die Standorte der Fahrzeuge, der Verletzten und der Zeugen enthalten sein, außerdem der Straßenverlauf, etwaige Verkehrszeichen, Liegeort abgeflogener Teile, Pflastergrenze, Grasstreifen bzw. Fußweg, seitliche Bebauung. Alle eingetragenen Dinge sind mit genauen Maßangaben zu versehen. Das Einmessen wird grundsätzlich stets im rechten Winkel von der Straßenkante aus vorgenommen. Zur Kontrolle sollte bis zur anderen Straßenseite durchgemessen werden. Außerdem müssen alle Punkte auch der Längsrichtung nach festgelegt werden, und zwar von einem Ausgangspunkt aus, der nicht in ein paar Tagen oder Wochen plötzlich verschwunden sein kann. Also keinen Baum o. ä. dazu wählen, sondern entweder eine Straßenecke, einen Kilometerstein, eine Hausecke o. ä. Hat man kein Metermaß zur Hand, sind die Maße durch Schrittlängen festzuhalten. Wichtig ist dabei, die Schritte stets gleich lang zu machen. Zum Schluß soll man eine Hun-

dertmeterstrecke zwischen zwei Kilometersteinen abschreiten, damit man weiß, wieviele Schritte 100 Meter ergeben, und später die Schrittmaße leicht in Meter umrechnen kann.

Soviel zum Thema Tatbestandsaufnahme. Was weiter zu tun bleibt, erfahren Sie von Polizei und Gericht.

Der Unfallbeteiligte selbst hat nun unbedingt binnen 24 Stunden der eigenen Versicherung den Unfall zu melden. Geschieht das nicht fristgerecht, erlischt die Verpflichtung der Versicherung zur Schadensregelung, sofern das Unvermögen zur Meldungsabgabe nicht einwandfrei nachgewiesen werden kann.

Die Versicherungsgesellschaft führt dann von sich aus einen etwa aus dem Unfall erwachsenden Zivilprozeß. Wird obendrein ein Strafprozeß angängig, trägt die Versicherung die Kosten dafür im allgemeinen nur dann, wenn ihr am Ausgang der Streitsache gelegen ist.

Damit genug vom Thema Unfall. Hoffen wir, daß Ihnen der „Idiot von links“ erspart bleibt...

Hg. Thebis VDM

DIE GROSSE ZEHE

als Meßinstrument

Mein Freund Bernd, seines Zeichens ein stolzer Vespa-Besitzer, legt großen Wert auf gutes Aussehen und kommt demzufolge wie aus dem Ei gepellt daher. Woraus schon hervorgeht, daß Schneematsch und Rollerfahren für ihn unvereinbar sind. Man könnte zwar anderer Meinung sein, aber wir haben eben volle Meinungsfreiheit und so darf auch er auf seine Art selig werden. Neulich habe ich aber mit ihm etwas erlebt, was mir die Haare zu Berge stehen ließ. Fiel da bei ihm der Vespadienst wegen Bodennässe und sonstiger ungünstiger Umstände vier Wochen lang aus. Am ersten schönen Tag hole ich ihn zu einer kleinen Spritztour ab, er geht in die Garage, zieht seine Vespa hervor und das treue Stück läuft auch auf den ersten Tritt. Schon will er mit Volldampf abbrausen, da erwische ich ihn gerade noch am Rockzipfel und erinnere ihn, daß die Vespa längere Zeit gestanden ist und deshalb eine Überprüfung des Reifendrucks nicht schaden könnte. Das sieht er auch ein, steigt also ab und ich denke schon, er geht zum Reifendruckprüfer, der höchstens 10 Meter von ihm an der Tankstelle steht. Irrtum, er haut gegen jeden Reifen sanft mit der Schuhspitze, meint O.K. und braust nun endgültig ab.

Beim nächsten Stop der da kam, habe ich ihn mir aber vorgeknöpft. Ob er vielleicht ein medizinisches Phänomen sei, habe ich ihn gefragt, worauf er mich verständnislos anblickte. Nun ja, wenn man 2 oder 3 Zehntel Atü Druckunterschied im großen Zeh feststellen könne, sei man wohl ein medizinisches Wunder, erklärte ich ihm. Alter Schlamper!, war noch das Wenigste, was er anschließend von mir hören mußte. Kurz darauf hatte Bernd einen Leinwandbruch im Hinterradreifen, was ein empfindliches Loch in seine Kasse riß. Ich konnte nicht umhin, schadenfroh zu grinsen und noch einmal seine Wunderzehe zu loben. Seitdem sehe ich meinen Freund Bernd des öfteren mit dem Luftdruckprüfer hantieren.

Daß Fahren mit falschem Luftdruck die Lebensdauer eines Reifens stark reduziert, sollte eigentlich Jedem bekannt sein. Neben dem großen Reifenverschleiß, die Lebenszeit kann bei ständigen Fahren mit falschem Reifendruck auf 50% und darunter absinken, wird aber durch den falschen Luftdruck auch die Straßenlage des Fahrzeuges wesentlich schlechter und damit die eigene Fahrsicherheit beeinträchtigt. Die Herstellerfirmen von Fahrzeugen und die Reifenfirmen geben nicht umsonst den genauen Luftdruck an, der unbedingt eingehalten werden sollte.

Zu seinem Geburtstag werde ich übrigens meinen Freund Bernd einen kleinen Taschen-Luftdruckprüfer kaufen und ich bin überzeugt, daß ich viel Freude anrichte. Wenn sie einen guten Rat von mir annehmen wollen: Legen sie sich doch auch so ein Gerät zu und benutzen sie es vor allen Dingen häufig. Die Reifen werden es ihnen mit langer Lebensdauer danken.

Hier spricht der Präsident

Das zweite Jahr des neuen V.C.V.D. hat begonnen. Seit der Neukonstituierung des V.C.V.D. (September 1955) haben sich im Bundesgebiet über 80 Clubs angeschlossen. Die Mitgliederzahl stieg an. Teilweise meldeten Clubs 30—40 Proz. an Neuzugängen.

Der alte V.C.V.D. gehörte seit 1953 nicht mehr dem VC Europa an. Nun sind wir wieder Mitglied des VC Europa. Beste freundschaftliche Beziehungen unterhalten wir zu allen Ländern, die dem VC Europa angeschlossen sind.

Der VC „International“ dürfte in diesem Jahr offiziell gegründet werden. Clubs in Ländern außerhalb Europas sind schon sehr aktiv, es finden ebenfalls dort Treffen statt, man wählte eine Miß Vespa und macht Korsfahrten im Fernen Osten oder im Süden genau wie bei uns. Man spricht nicht mehr von der europäischen Vespafamilie, sondern wir finden Kameraden in der ganzen Welt.

Der VCVD ist in Deutschland der einzige Motorsportverband, der mit den europäischen Ländern und darüber hinaus freundschaftliche Beziehungen unterhält.

Über eine Million Vespas sind im Verkehr, die Produktion in allen Ländern steigt weiter an. Wir wissen, daß wir in Deutschland nicht die enormen Mitgliederzahlen aufzuweisen haben, wie andere Länder. Das ist auch insofern zu erklären, daß in südlichen Ländern das Zweiradfahrzeug, bedingt durch die Wetterverhältnisse, bedeutend besser auszuwerten ist. Darum ist es umso erfreulicher, daß sich unsere Vespa in Deutschland trotz der weniger günstigen Witterungsverhältnisse wieder durchgesetzt und viele Anhänger gefunden hat und noch laufend findet. Sogar in den Wintermonaten sind sehr viele Neumitglieder zu uns gestoßen. Nicht alle Käufer einer Vespa gehören einem Club an, in vielen Städten existiert noch kein Vespa-Club. Es ist unsere Aufgabe, neue Clubs entstehen zu lassen, damit die Vespa-idee auch in dem kleinsten Ort Fuß faßt. Unser Vespa-Tip findet in allen Ländern große Beachtung.

Seit Jahren war es das Bestreben, uns einer großen Organisation corporativ anzuschließen. Die Verhandlungen waren langwierig. Nun zeigt uns der Deutsche Touringclub ein großes Entgegenkommen. Die Clubs wurden bereits informiert. Es ist zu wünschen, daß sich die Clubs in ihrer Mehrzahl entschließen, dem Deutschen Touringclub ihren Beitritt zu erklären.

Der VCVD muß zu einem festen Gefüge werden. Die Mitarbeit aller Clubs ist dazu notwendig. Sämtliche Clubs verlangen von uns eine gewisse Betreuung, diese wird ihnen zugesichert. Dafür bitten wir die Clubs um ihre rege Mitarbeit.

Allen Clubs wünsche ich große sportliche Erfolge und eine von gutem Wetter begünstigte Fahrsaison 1957.

gez. Erich B i n d e r, Präsident des VCVD

In „Dumbo's Kochbuch“

Ist folgendes Rezept zu finden:

„Man nehme“ — etwa einen Zentner ... Kreide, jawohl, Kreide und verwende ungefähr eintausend kleine Papiertüten; fülle diese mit der weißen Masse und verstaue die Tüten kunstgerecht in einem Auto! Schicke dieses Auto kreuz und quer durch die Lande — bergauf, bergab. Nach Möglichkeit: Feld-, Wald- und Wiesenwege. An allen Weggabelungen und Kreuzungen sind Kreidetüten zum Autofenster hinauszuerfen. Zum Ärger der Spaziergänger, die frische Land- bzw. Waldluft einatmen wollen und plötzlich in einer weißen Staubwolke verschwinden.

Wenn dann im Wagen keine Tüten mehr aufzutreiben sind, so suche sich der Autofahrer, abseits des Weges, ein geruhiges, verstecktes Plätzchen (es kann auch ein Gasthaus sein) und harre der Dinge, die da kommen sollen — in diesem Falle: Vespas!

Davon wird eine ganze Meute auf diese Kreidespuren gehetzt. Verflücht, wenn so viele Zeichen irreführend die Vespas in alle Himmelsrichtungen ausschwärmen lassen, denn: „time is money!“ Die Vespas müssen schon einen „guten Riecher“ haben. Mit der Nase am Boden und Luchsaugen suchend verfolgen sie die Fährte. Es kann durchaus die falsche sein und irgendwer landet nach einigem Hin und Her auf einem Bergkegel und es geht nicht mehr weiter. Da kann er nur noch umkehren und weiterhin an den Kreidespuren herumräteln! (Derweil aber liegt der Mann mit der Kreide unbekümmert in seinem Nest und grinst sich eins.)

Na, schließlich wird ihn doch ein „Spürhund“ erwischen und es kann dann zum „Halali“ geblasen werden!

Wer später an dem „Nest“, sprich: Fuchsbau, vorbeikommt, merkt ohnehin schon, daß der „Vogel ausgeflogen“ ist und bemüht sich zum Stamplatz zurückzufinden, um dort mit großem Hallo von der versammelten Meute empfangen zu werden. —

Das ganze „Geschreibsel“ hier hätte natürlich mit einem Satz eine treffende Überschrift gehabt:

„Fuchsjagd“ des Vespa-Clubs Offenburg am 16. 9. 1956!

Doch warum soll ein Bericht immer gleich die hinweisende Überschrift haben? — Es kann ja auch mal ein Rezept aus einem Kochbuch sein!

Fertigmachen zum Frühjahrsstart

Alles neu macht der Mai heißt ein schönes aber trotzdem ungläubwürdiges Lied. Denn die jungfräuliche Frühjahrskur, die keiner Vespa vorenthalten werden sollte, bringt der Wonnemonat keineswegs zustande, sie bleibt schon unserem eigenen Schweiß vorbehalten. Und dann ist sie auch nicht erst im Mai fällig, sondern etwas früher, schließlich beginnt das Frühjahr programmgemäß im März. Je nachdem, ob der Roller den Winter über strapaziert wurde, oder fein säuberlich eingemottet war, ergeben sich für den Frühjahrsputz natürlich verschiedene Arbeiten. Bleiben wir einmal bei jenen, die es auch im Winter nicht lassen konnten.

Um sich von vorneherein über die anfallende Arbeit im klaren zu sein, legt man die Vespa am besten auf die Seite, um einmal das Unterteil besichtigen zu können. Das gibt einen kleinen Schreck, nicht wahr? Mit einem Topf voll Petroleum und einem Pinsel beginnt die Reinigung des Fahrgestelles und des Motors. Der ganze Dreck muß herunter und wo in Kanten und Ecken das Petroleum nicht hilft, kratzt man den Dreck zuerst mit einem Holzstück oder einem Schraubenzieher heraus, um dann den Rest mit Petroleum herauszuwaschen. Ist so das Fahrgestell bestens gereinigt, wird es anschließend mit einem Sprühmittel wie zum Beispiel Caramba gut eingesprüht. Das zweite Augenmerk gilt den Karosserieteilen mit seinen Lackflächen. Zuerst einmal muß der ganze Roller mit einem Schwamm und viel Reiwasser sauber gewaschen werden, um den Zustand des Lackes überhaupt beurteilen zu können. Wurde der Lack den Winter über gut gepflegt, so genügt es, ihn mittels einem Poliermittel wieder auf Hochglanz zu bringen. Wurde er aber über den Winter blind, so muß er mit einem Lackreinigungsmittel oder einer Schleifpaste abgezogen werden und kann dann erst mit einem Wachs oder ähnlichem auf Hochglanz gebracht werden. Es gibt übrigens Lackflegetmittel, bei denen Lackreinigung und Hochglanzmittel in einem vereint sind, beide Arbeitsvorgänge also in einem Zug erledigt werden können. Ist der Lack schon so schadhaft geworden, daß er abzublättern beginnt, dann muß die Vespa zum Lackierer, Lackmittel helfen dann nicht mehr. Selbstverständlich soll auch der Chrom wieder in neuem Glanze erstrahlen. Für den Chrom gibt es eigene Chrompflegemittel, die auch einem ganz blind gewordenen und mit Rostansätzen übersäteten Chrom wieder zu strahlender Helle verhelfen. Grundbedingung ist allerdings, daß der Rost noch keine Löcher in den Chrom gefressen hat, denn wo nichts ist, da kann bekanntlich auch kein Glanz erstrahlen.

Als nächste Arbeit werden die Bowdenzüge geschmiert. Für diese Arbeit gibt es eigene Geräte zur Bowdenzugölung. Man kann sich aber auch so behelfen, in dem man den Bowdenzug aushängt und das Öl mit einer Ölkanne so am eigentlichen Bowdenzugseil entlangträufeln läßt, daß es in die Bowdenzughülle hineinläuft. Wenn man schon bei den Bowdenzügen ist, sollte man sich auch gleich um die elektrischen Kabel kümmern, von denen das eine oder andere durch den harten Winterbetrieb leicht brüchig geworden sein kann und demzufolge ausgewechselt werden muß. Von einer provisorischen Reparatur mit Isolierband muß abgeraten werden, da sie doch nicht auf die Dauer hält und der an sich längst fällige Kurzschluß kommt dann meistens zum ungelegenen Zeitpunkt.

Vespafahrer bleiben bekanntlich immer jung, so erübrigt sich bei ihnen eine Frühjahrskur mit Blutreinigungstee, Lezithin oder ähnlichem. Der Vespamotor, der durch den Winter geschunden und gequält wurde, kann aber auf eine Ent-

schlackungskur nicht verzichten, mit anderen Worten, er muß entkohlt werden. Eine Arbeit, die ein halbwegs geschickter Bastler eigentlich selbst zustandebringen müßte. Bis auf das Ausbrennen des Auspufftopfs natürlich, diese Arbeit kann nur eine Werkstatt mit Schweißbrenner ausführen. Es gibt allerdings auch chemische Mittel zur Entkohlung zu kaufen, die sich gut bewährt haben sollen, doch kann der Chronist hier nicht mit eigenen Erfahrungen aufwarten.

Das nächste Aggregat, das unserer Frühjahrsputzwut zum Opfer fällt, ist der Vergaser. Schließlich will die Vespa ebenso wie wir die laue Frühlingsluft genießen. Um diese Luft aber aus erster Hand zu bekommen, muß erst einmal das Luftfilter gereinigt werden. Es hat sich während der langen Wintermonate bestimmt mit Öl und Schmutz zugesetzt. Also wird es mit Waschbenzin gründlich ausgewaschen und anschließend ganz leicht wieder mit frischem Öl eingefettet. Ebenfalls von ihrem ganzen Schmutz befreit wird die Schwimmerkammer. Auch sie wird mit Waschbenzin ausgewaschen und wenn möglich anschließend noch mit Druckluft ausgeblasen. Dasselbe gilt für die Vergaserdüsen. Schließlich und endlich wäre dann noch eine neue Zündkerze fällig. Vernünftige Fahrer benutzen im Winter sowieso eine Zündkerze mit dem nächstniedrigen Wärmewert, diese wird also wieder gegen eine Kerze mit dem Normalwert ausgetauscht. Die Überprüfung der Bremsbeläge und der Reifen auf ihre weitere Fahrsicherheit versteht sich eigentlich ganz von selbst.

Nun kommen wir zu den Vespas, die den Winter über eingemottet waren. Hier richtet sich die notwendige Arbeit ganz danach, in welchem Zustande der Roller im Herbst abgestellt wurde. Was rostet das rostet, gilt auch in diesem Falle und wer im Herbst allzu sparsam mit Öl und Fett umgegangen ist, darf sich nicht wundern wenn er die entsprechende Rechnung in Form von äußerlichem Rost und innerlichen Korrosionsschäden bekommt. In diesem Falle werden dann dieselben Pflegearbeiten notwendig wie sie für den im Winterbetrieb eingesetzten Roller oben beschrieben wurden. Außerlich wohlgemerkt, denn Schäden im Motor

durch Korrosion können nur von der Werkstatt behoben werden. Beim gut einbalsamierten Roller genügt aber Waschen und eine Behandlung mit einem Poliermittel, um ihn wieder wie neu dastehen zu lassen. Wer über eine Batterie verfügt, muß diese neu laden lassen und wieder einbauen. Wurde die Batterie ohne jede Pflege im Roller belassen, so kann man sicher sein, daß sie restlos zerstört ist. Man wird in diesem Fall kaum um den Neukauf einer Batterie herumkommen. Wer vergessen hatte das Benzin beim Abstellen der Vespa restlos aus dem Vergaser abzulassen beziehungsweise den Motor solange laufen zu lassen bis das Benzin restlos verbraucht war, braucht sich nicht zu wundern, wenn er beim ersten Anlassen mit Startschwierigkeiten zu kämpfen hat. Von dem Benzin-Öl-Gemisch hat sich das leichtverdunstbare Benzin verflüchtigt und das dicke Öl verstopft nun sämtliche Düsen. Hier hilft dann nur den Vergaser zu zerlegen und mit reinem Benzin sauber auszuwaschen. Es ist auch ratsam, für den ersten Start gleich eine Reserve-Zündkerze bereitzuhalten. Wurde beim Einlagern der Vespa nämlich Korrosionsschutzöl in den Zylinder gegossen, so wird der Motor beim ersten Lauf ziemlich qualmen und es ist leicht möglich, daß die Zündkerze dabei verölt. Mit einer Reservekerze kann man aber den Schaden leicht beheben. Nicht vergessen werden sollte die Überprüfung der Reifen auf den richtigen Luftdruck. Schließlich ist der Roller den ganzen Winter über gestanden.

Dem Start in den herrlichen Frühling und in die heißen Sommermonate steht nun nichts mehr im Wege und ein so gepflegter Roller wird bestimmt ohne zu Mucken das ganze Jahr über treu und brav seinen Dienst tun. Trotzdem sollten wir aber bei der ersten Ausfahrt besonders vorsichtig sein. Nicht weil die Vespa vielleicht baufällig sein könnte und wir zu ihr kein Vertrauen mehr hätten. Nein, diese Mahnung gilt schon uns selbst. Schließlich sind wir längere Zeit nicht mehr gefahren und müssen uns erst wieder an das Fahrzeug und den Verkehr gewöhnen. Zuerst also bitte etwas Vorsicht, denn wir brauchen den Roller ja noch den ganzen Sommer, für den wir uns strahlenden Sonnenschein und viele, viele Ausfahrten wünschen.

Wichtig für alle Vespisten!

An Pfingsten findet in Kiel kein Vespatreffen statt.

*Die
Zielfahrt zur internationalen
Kieler Woche*

findet am 29. und 30. Juni 1957 statt



Capra-chic
in Capra-Tip

Oben: Eine saloppe Damenjacke, hochgeschlossen und durchgeknöpft, zeitlos im Schnitt, die sich großer Beliebtheit erfreut, da sie als Jacke und Pullover getragen werden kann. (Modell Sport Scheck)

Darüber: Herrenpullover mit hellen Streifen, fescem Kragen und kurzem Reißverschluß sind in der jetzigen Saison unentbehrlich geworden. (Modell Sport Scheck)

Rechts: Nochmals zwei flotte Anoraks. Der eine zeigt den kontrastierenden Streifen mal als Abschluß, dazu der lange Reißverschluß, der weit in die angeschnittene Kapuze hineingeht, der andere ist ein Wendehänger mit Schulterpasse, die betont abgesteppt ist. (Modell Sport Scheck)



Jetzt haben wir's geschafft. Im Vespa Tip Nr. 5 haben wir gefragt, ob Sie auch mal gerne etwas über Mode lesen wollen. Doch obwohl wir dem darauf geäußerten Wunsch vieler Leser (meist Damen) sofort nachkommen wollten, kam immer was dazwischen. Nun aber ist es soweit. In diesem Jahr sollen Sie immer vom Neuesten der Mode unterrichtet werden. Ich werde meine Nase überall hinstecken und bestimmt mein Möglichstes tun, für Sie was rauszufinden. Natürlich kann ich nicht immer allen Wünschen gerecht werden, wenn also mal was fehlt oder wenn Sie selbst was besonderes wissen möchten, schreiben Sie an mich.

Und somit ist der Moment gekommen, mich selbst vorzustellen. Bin 1,74 m groß, 29 Jahre alt, bin dunkelblond, habe blaue Augen, wiege 65 kg und heiße Gisela. Ich bin selbst seit 1952 Vespa-Fahrerin und kann schon mehr als 65 000 km buchen. Meine letztbefahrene Maschine, eine Königin 54, habe ich im Herbst 56 verkauft und spare gerade auf eine neue, die zum Frühjahr fällig ist. Dann aber rollern wir gemeinsam weiter. Und zwar mit chic! Ich bin nämlich der Meinung, daß wir nicht unbedingt wie Motorradfahrer verumumt sein müssen. Darum zum Thema, sehen Sie sich die Bilder an.

Das wär's für heute!

Mit einem feschen Vespa Roll auf
gutes Faschingsende!

Eure

Gisela



Oben: Wieder eine Damenweste, nur halbgeknöpft, zu der Sie kurzärmelige Pullover sowie Blusen jeden Kragens nach Belieben tragen können. In der Verwendung also äußerst vielseitig. — Die Herrenstrickjacke mit ihrem in der Farbe etwas abgesetzten Wildledereinsatz wirkt besonders sportlich und elegant. (Modell Woll Stark)

Links: Heuer gänzlich neu in Erscheinung getreten ist der Streifenhänger in den buntesten Farben. Den Damen darf ich noch sagen, daß Sie für Ihr „lockiges Haar“ immer an ein „kesses“ Mützchen denken wollen! (Modell Sport Scheck)

Auf geht's

Auf unseren Artikel im letzten Vespa-Tip erhielten wir folgendes Schreiben:

Lieber Vespa-Freund!

Als langjähriges Mitglied des hiesigen Vespa-Clubs und erfreulichen Leser Eurer Vespa-Tips muß ich heute doch einmal schreiben.

Ich glaube ja, daß es manchmal nicht so leicht ist, eine Zeitschrift so hinzukriegen, daß jeder an ihr gefallen findet. Aber ich stehe auf dem Standpunkt, daß das, was man dann in sie hereinschreibt, einer genauen Kontrolle unterzieht.

So zum Beispiel in oben genannter Ausgabe Seite 10:

„Kleiner Lehrgang über die Vespa-Kupplung.“

Leider kenne ich Herrn Franke nicht, weder vom Hören noch persönlich. Aber soweit wie ich von hier beurteilen kann, hat Herr Franke wohl selber noch keinen Schraubenschlüssel in der Hand gehabt. Denn, daß die Vespa-Kupplung eine Trockenkupplung sein soll, wäre ja uns allen das Neueste.

Bekanntlicherweise wird sie ja vom Getriebeöl versorgt. Soweit wie ich mich erinnern kann, waren die ersten Original ital. Vespas mit diesen Trockenkupplungen ausgerichtet, wovon man aber bald wieder abgekommen ist. Denn die Beschreibung über die Montierung der Kupplung ist ja ganz nett.

Aber die Hauptsache, daß wenn man den Kupplungskorb herausnimmt, man die Maschine auf die linke Seite legen muß, um zu verhindern, daß die Lagernadeln ins Getriebe fallen, fehlte. Aller Wahrscheinlichkeit nach passiert das in der Werkstatt des Herrn Franke des öfteren (soweit er überhaupt Vespa-Fahrer ist), da er sonst nicht schreiben könnte, da eine Kupplungsreparatur zwischen 10.— und 20.— DM kosten würde. Bei uns in Freiburg kocht man auch nur mit Wasser. Aber für eine komplette Kupplungsreparatur mit Austauschlamellen einschließlich neuem Ölwechsel zahlen wir hier im Höchstfalle 8.50 DM.

Ich glaube ja, daß ich auf Wunsch vieler Vespa-Freunde geschrieben habe und würde es begrüßen, eine Berichtigung hierüber im nächsten Vespa-Tip zu lesen.

Roll — Vespa — roll!

Ihr Paul Schmolz

Dafür sagen wir unseren besten Dank. Wir freuen uns riesig, daß Herr Schmolz mit seiner Meinung nicht hinter dem Berg hielt, denn nur so haben wir weiterhin einen lebendigen Vespa-Tip. Wir freuten uns sogar so darüber, daß wir den leichten Vorwurf, wir würden Manuskripte unkontrolliert abdrucken, nicht weiter tragisch nehmen. Wir können Ihnen hiermit versichern, die Redaktion kontrolliert alles und streicht gar viel.

Außerdem konnten wir Herrn Franke überzeugen, daß die Sache mit dem Schraubenschlüssel bestimmt nicht böse gemeint war, wir baten ihn um ausführliche Stellungnahme:

Läuft „Sie“ wirklich im Ölbad?

Da hat jemand seine große Kanone geladen und geschossen. Leider wurde daraus kein Schuß ins Schwarze, denn so erfreulich die Tatsache ist, daß eine sachliche Kritik geübt wurde, so kann man dem Schreiber doch den Vorwurf nicht ganz ersparen, daß er den bewußten Artikel „Kleiner Lehrgang über die Vespa-Kupplung“ nicht aufmerksam gelesen hat. Er behauptet nämlich, daß die Vespa-Kupplung keine Trockenkupplung sei, da sie ja eine Schmierung vom Getriebeöl her erhalte, was auch keineswegs bestritten wird. Läuft sie aber deswegen schon im Ölbad? Ich behaupte nach wie vor nein, denn von einer im Ölbad laufenden Kupplung kann man doch nur dann sprechen, wenn es sich um ein ausgesprochenes Tauchbad handelt, das heißt, daß die ganze Kupplung, beziehungsweise ein Teil derselben eine Ölfüssigkeit durchlaufen. Das ist aber bei der Vespa nicht der Fall. Wenn es also keine im Ölbad laufende Kupplung ist, so bleibt wohl oder übel

nur die Bezeichnung Trockenkupplung übrig. Der Ausdruck: Trocken besagt ja keinesfalls, daß überhaupt keine Schmierung vorhanden ist. Eine Parallele hierzu findet sich bei der in vielen Zweirädern verwendeten Antriebskette. Auch hier gibt es im Ölbad laufende Ketten und trocken laufende Ketten. Es wird aber doch niemand behaupten wollen, daß trocken laufende Ketten nicht geschmiert werden sollen, im Gegenteil, sie müssen gut und häufig geschmiert werden.

Zu früheren Zeiten, als die Motoren von Zweirädern noch nicht so hochtourig waren, lief die Kupplung mit Korklamellen häufig ohne Schmierung und war völlig frei an der Seite des Motors angebaut, um durch den Fahrtwind gekühlt zu werden. Durch die höheren Drehzahlen der modernen Motoren ist eine gewisse Schmierung notwendig, da sonst die Lamellen leicht verbrennen würden. Hinzu kommt noch, daß heute die Kupplungsaggregate grundsätzlich im Gehäuse untergebracht sind, also auch keine Kühlung durch den Fahrtwind bekommen. Der Name Trockenkupplung im Gegensatz zur im Ölbad laufenden Kupplung hat sich aber bis heute noch erhalten.

Weiter wurde die Preisangabe bemängelt, die mit etwa 10 bis höchstens 20 DM angesetzt wurde. Der Schreiber hatte eine Kupplungsreparatur an seiner Vespa ausführen lassen, die Rechnung lautet dabei auf 8.50 DM, was vollkommen in Ordnung ist. Vermutlich wurden dabei die Kupplungslamellen ausgewechselt und nach Angaben des Schreibers auch noch das Getriebeöl gewechselt. Das liegt doch aber innerhalb der angegebenen Zehnmarksceingrenze und auf den Pfennig genau hat sich ja niemand festgelegt. Wenn nun noch das Kupplungsdrucklager und eventuell der Kupplungskorb ausgewechselt werden müssen, dann ist eben etwa ein 20-DM-Schein fällig. Auch hier findet sich kaum eine Unstimmigkeit. Der Schreiber hat ganz einfach übersehen, daß bei der Preisangabe von keiner bestimmten Kupplungsreparatur gesprochen wurde, sondern von Kupplungsreparaturen ganz allgemein. Daher auch die weit gezogene Preisgrenze. Abgesehen davon müßte der Schreiber bedenken, daß die gleiche Reparatur bei verschiedenen Vespa-Reparaturwerkstätten nicht unbedingt das Gleiche kostet. Preisdifferenzen von ein bis zwei Mark sind da schon möglich.

Schließlich bemängelt der Schreiber auch noch, daß das beim Kupplungsausbau notwendige Nachlinkslegen der Maschine nicht erwähnt wurde. Nun unbedingt notwendig ist es auch nicht, es gibt sehr wohl Mechaniker, die einen Kupplungsausbau auch bei senkrechtstehender Vespa bewerkstelligen können. Selbstverständlich erleichtert das Linksneigen der Maschine die Arbeit wesentlich. Mußte das aber wirklich in dem Artikel aufgeführt werden? Es handelte sich doch keineswegs um eine Reparaturanleitung oder Werkstattanweisung, sondern um eine allgemeine Abhandlung über die Vespakupplung, bei der die Arbeit des Ein- und Ausbaues nur gestreift wurde. Es gibt sogar gute Gründe dafür, wenn derartige Reparaturanleitungen nur sehr allgemein gehalten werden. Wird der Ein- oder Ausbau eines bestimmten Aggregates haarklein beschrieben, so besteht sehr leicht die Gefahr, daß sich auch technisch ungeschulte Vespafahrer an Reparaturen wagen, denen sie im Endeffekt doch nicht gewachsen sind, mit dem Erfolg, daß die Werkstätten den Ärger mit verpuschten Vespas haben und der Bastler obendrein noch eine gepfefferte Rechnung für seine sicherlich gutgemeinte Arbeit bekommt. Zudem dürften die wenigsten Vespafahrer über eine entsprechende Werkzeugausrüstung verfügen, um solche Arbeiten ausführen zu können. Es wurde im Rahmen eines derartigen Artikels schon einmal der Vorschlag gemacht, daß der am Basteln Interessierte sich auf jeden Fall zuerst einmal den jeweiligen Arbeitsvorgang in seiner Kundendienstwerkstätte ansieht. Der Mann lernt dadurch bestimmt besser als durch geschriebene Bauanleitungen.

Damit ist hoffentlich dem Thema Genüge getan. Wie gesagt, sachlich Kritik ist immer erfreulich, in diesem Falle jedoch dürfte der Schreiber das Thema etwas mißverstanden haben.

Ernst Franke

Der Clubabend!

Heute ist Clubabend der Kreuztürkner Vespafreunde im Goldenen Schwert, voraussichtlich mit mäßigem Vereinskrieg im offiziellen Teil, laut Tagesordnung:

1. Über noch zu vereinnahmende Beitragsgelder
2. Die Neuwahl eines zweiten Vorsitzenden.

Von der Wahl eines dringend notwendigen Sanitäters wird aus heroischen Gründen allerdings abgesehen. Nach diesen endlich zur Diskussion gelangten Punkten ist geselliges Beisammensein bei garantiert christlichen Spielen vorgesehen. Bereits gegen 20 Minuten auf 8 Uhr kommt als erster Clubfreund der Vorsitzende mit geplätteten Scheitel und unter Vorbehalt genehmigtem Eheurlaub. Den Schwertwirt erreicht durch ihn eine vorbereitete Begründung über zwar fällige aber bestimmt baldigst gezahlte Saalmieten, dezent in ehrbarer Wirtsmetzgerstracht und veranlaßt selbigen umgehend zu drastischen Stromkürzungs- und Schankstreckungsmaßnahmen.

Unter den nach und nach eintretenden Clubmitgliedern befindet sich alsbald der in Vereinen immer vorhandene Clubkindskopf, welcher mit einem zooähnlichen Vokabelreichtum das bereits anlaufende Clubprogramm musikalisch untermalt. Die Mitglieder sitzen vorwiegend zwanglos in Reihen und gliedern sich in ihren sozialen, körperlichen und Temperamentskategorien sinnreich und erwartungsvoll um das Rednerpult.

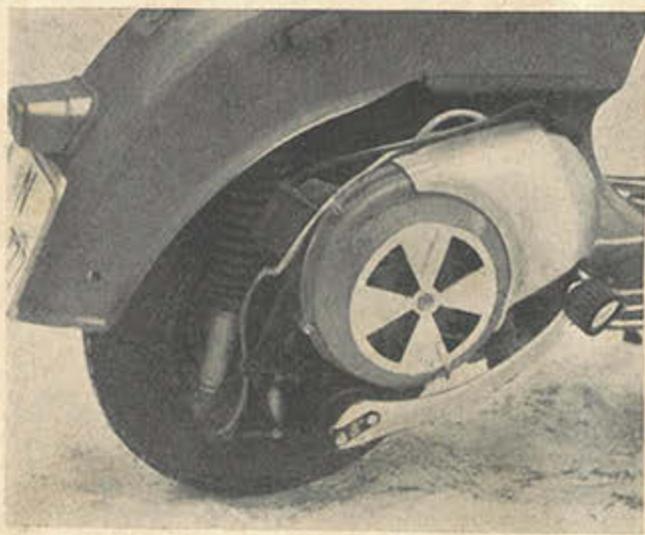
Da ist der für den gefährdeten Teil der Jugend sich verantwortlich fühlende Herr Lehrer Immerkund, seinerseits nie schneller wie 25 km fahrend, neben den kurbelwellenklirrendem 18jährigen Steil- und Flachwandspezialisten Zacharias Klein, genannt Kloazacherl, der in München am Stachus letzten Samstag den Kühlerslalom knapp vor einem Streifenwagen gewann, seit bereits 8 Minuten immer noch am selben Fleck. Scharf hinterm „Flaxenmackie“ sitzt im Streifenpulli die Ammerlleni heute zwischen den Haklbrüdern, welche durch engste Tuchfühlung das Webmuster ihrer „blue tschliins“ spüren. Ihr Verlobter ist als Feuerwehrmann im Spritzenhaus auf Bereitschaft, von ihrer Treue überzeugt.

Der Friseur Bemsl bringt schwitzend das wichtigste Drittel seiner Maschine gleich mit in den Saal und läßt den Kassier Bruch ein Stück Blockguß erleichtert auf seine schmerzgekrümmten Zehen fallen. Aber die temperamentvolle Schwertwirtin findet ihn unschwer nach der Schmierölfährte Castrol NR 223 vom Hof durchs Gastzimmer übers Nebenin's Vereinszimmer mit der Bemerkung „Mir san a saubers Haus und ihr seids Saubärn“. Den allgemeinen Ablauf der Mitgliederversammlung hört die Schneidermausi mit einem Blick auf die 134. Fortsetzung der comicstripreihe „Tarzan“. Sie teilt sich 17jährig mit der Ammerlleni in 12 angehende Vespacracks am Vereinsmittwoch und sonst will man sie bei der „Kreuztürkner Oberliga“ auch schon ziemlich aktiv gesehen haben. Ihre Tessenbluse ist heute mit einem Zimmermannsknoten am Schulterteil attraktiv gerafft, die Dreiviertelhose überlang geschlitzelt, bewegt sie sich in den hohen Schuhen „agrat wiar de Marilyn Monroe, bevors an Miller derwisch hat“, meint man allgemein. „Mausi, du bist a Faß“ heißt es dann. Ihren Lebensabend stellt sie sich heute schon mit nur einem Mann vor. Der Student Erwin Würschterli riskiert aus seiner vierten Reihe später während der Diskussion vorbei am linken Hüftgelenk des Wurmschorle einen Blick auf sie, er träumt nachts von ihr und sie kennt ihn garnicht. Aus diesem geselligen Zusammensein gestaltet sich bis zum Ende des Abends ein für alle Beteiligten mehr oder weniger befriedigendes Ergebnis. Für die Vorstandschaft die Erfüllung eines Punktes aus dem Clubprogramm. Für den Herrn Lehrer Immerkund ein von der Öffentlichkeit verkanntes pädagogisches Opfer, für den Student im 36. Semester Erwin Würschterli die 78. Enttäuschung in seinem Liebesleben, für den Haarkünstler Bemsl die Garantie, daß er bis zur nächsten Steuerrückzahlung zu Fuß geht und für die 12 Vespacracks eine aussichtsreiche Nachtreise mit der Leni und der Mausi in den nahen verschwiegenen Wald. — Das Wirtsehepaar Schwert hingegen stößt sich nach dem Verklingen des letzten 5,5 PS-Schnaubens wohlwollend-ehelich-vertraut gegenseitig mit der Bemerkung „s'sann hoit junge Leit“.

Basteleien!

Die hier abgedruckte Idee einer Gebläseklappe ist nicht schlecht, doch ist die Ausführung nötig? Wir halten sie ohne Thermostat für äußerst gefährlich, denn lieber kurze Zeit „warmfahren“ als auch nur einmal das Öffnen der Klappe vergessen. Sie können sich denken, warum! Lesen Sie mit diesem Vorbehalt:

Hiermit möchten wir euch noch mit einer Änderung an der Vespa bekanntmachen. Es handelt sich um die an beiliegendem Bild und Zeichnung gezeigte Gebläseklappe. Wir haben sie schon seit einiger Zeit an 3 Maschinen ausprobiert. Sie ist besonders für die kalte Jahreszeit gedacht, in der die Maschinen doch nur kurze Strecken im Stadtverkehr gefahren werden und dabei längst nicht die normale Betriebstemperatur wie im Sommer erreichen. So kann man an kalten Tagen die Scheibe so weit verdrehen, bis nur noch 4 schmale Schlitzte offen stehen. Die richtige Einstellung ermittelt man am besten aus einigen Fahrversuchen. Die Anfertigung der Gebläseklappe bereitet keine weiteren Schwierigkeiten. Als Material verwendet man am besten 2 Scheiben Eisen oder Messingblech von 0,8—1 mm Dicke. Nachdem man die 2 Scheiben aufgezeichnet hat, werden sie mit der Laubsäge ausgesägt, etwas nachgefeilt und gebohrt. Die äußere Scheibe wird dann an den noch stehenden Stegen leicht gehämmert, bis eine etwa 3—4 mm starke Wölbung der ganzen Scheibe entsteht. Von der äußeren Turbinenschale wird nun der Kreuzsteg bis auf 3 kurze Ansätze, die zur Befestigung des Gebläsedeckels gehören, herausgesägt. Nachdem die beiden Scheiben lackiert sind, wird die untere fest angeschraubt. Alsdann schraubt man die obere Scheibe ebenfalls so weit, bis sie sich einigermaßen streng noch verdrehen läßt. Eine Kontermutter verhindert ein Lockern der Scheibe, die durch ihre Wölbung



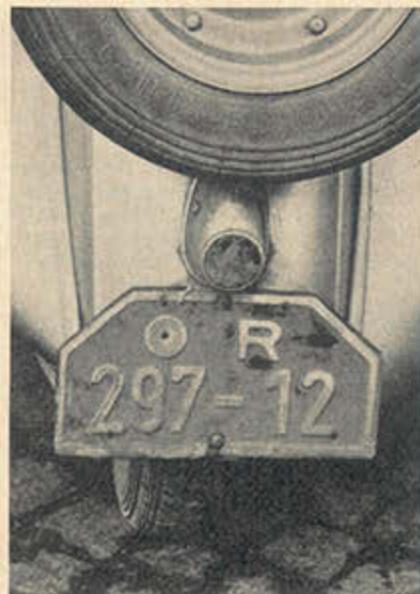
stets etwas Spannung hat. Im Sommer braucht die Klappe nicht entfernt zu werden, da durch die gesamte Öffnung genug Kühlluft einströmen kann.

Mit herzlichem „Vespa-Roll“

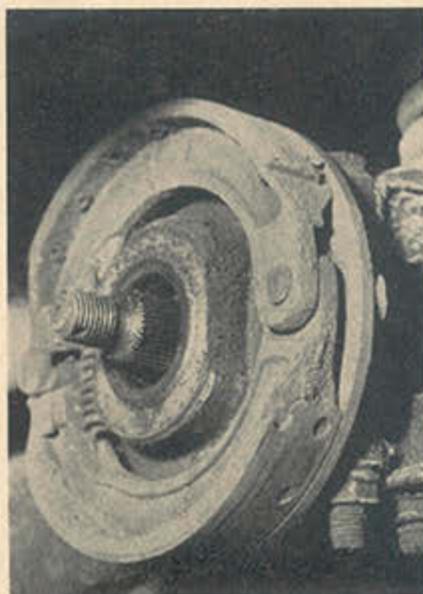
Christof Holm, VC Nürnberg



Reifen, die sich in einem derartigen Zustand befinden, können nicht mehr als verkehrssicher gelten.



Wer mit solch einem verdreckten Nummernschild und Schlußlicht herumfährt, darf sich nicht wundern, wenn er von der nächsten Verkehrsstreife eine Strafe aufgebrummt bekommt.



Selbstverständlich müssen auch die Bremsen in Ordnung sein. Wer eine gebrauchte Maschine übernimmt, sollte die Mühe nicht scheuen und die Bremstrommeln abmontieren, um sich vom Zustand der Bremsen zu überzeugen.



Wenn bei einer Hupe der elektrische Draht so durch die Gegend baumelt, wird jeder Polizist annehmen, daß sie nicht geht. Stimmt das, so kostet es bestimmt eine Strafe.

Das Steuerlager darf keine Luft haben. Die Überprüfung erfolgt am besten bei aufgebockter Maschine. Dabei faßt man die Maschine wie im Bild gezeigt an und versucht zu rütteln. Vorhandene Lagerluft wird auf diese Weise sofort spürbar.



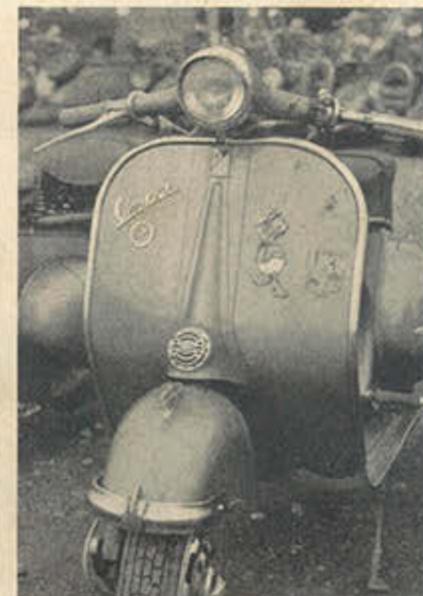
Thema Verkehrssicherheit

Laut Zulassungsordnung muß jedes Kraftfahrzeug in bestimmten Zeitabständen zur Überprüfung nach § 29 bei der Zulassungsstelle vorgefahren werden, damit es auf seine Verkehrssicherheit überprüft werden kann. Dabei ist darauf zu achten, daß die Motor- und Fahrgestellnummer gut leserlich sind, denn diese werden kontrolliert. Neben den durch die Bilder demonstrierten Überprüfungen muß vor allem auf die Beleuchtungseinrichtung geachtet werden. Also: richtige Scheinwerfereinstellung bei Ablend- und Fernlicht, ausreichende Beleuchtung des Nummernschildes, sofern das Rücklicht nicht zugleich als Katzenauge ausgebildet ist, muß zusätzlich ein Katzenauge angebracht sein. Weiter muß jedes Fahrzeug mit einem sogenannten Typschild ausgerüstet sein. Man überzeuge sich also bei gebrauchten Maschinen, ob dieses noch vorhanden ist.

Bei den Bremsen achte man vor allem auf die Vorderradbremse, die auf jeden Fall überprüft wird und die ebenso wie die Hinterradbremse eine Bremsverzögerung von 2,5 m/sek ergeben muß. Eine kurze Überprüfung der Bremsen während der Fahrt genügt zwar bei der eigenen Vespa, bei der der Zustand der Bremsbeläge im Allgemeinen bekannt ist, bei fremden gebrauchten Vespas sollte man aber auf jeden Fall die Bremstrommeln abnehmen und sich vom Zustand der Bremsen überzeugen.

Genauso ist es mit den Radlagern. Auch sie dürfen keine Luft haben. Die Überprüfung erfolgt ebenfalls bei aufgebockter Vespa. Dabei wird das Rad bis zum Anschlag eingeschlagen, um beim Rütteln einen Widerstand zu haben.

Ein Rückspiegel ist gesetzlich vorgeschrieben. Diese Vespa entspricht also nicht den Verkehrsvorschriften.



CLUBNACHRICHTEN

Der Präsident bedankt sich für die zum Weihnachtsfest und zum Neuen Jahr eingegangenen Wünsche. Diese kamen in großer Anzahl von deutschen, insbesondere von ausländischen Vespakameraden.

Erich Binder

VCVD Sekretariat

Wir bitten alle Vespisten, daß Sie den Absender bei Zahlkarten immer in Blockschrift schreiben wollen. Gleiches gilt auch für die Vespa-Tip-Bestellkarten. Dadurch ersparen Sie uns manchen Irrtum und eventuelle Verzögerungen, die durch unleserliches Schreiben hervorgerufen werden. Ferner bitten wir um rechtzeitige Meldung etwaiger Adressenänderung, wenn Sie Ihren Wohnsitz wechseln. Unzählige Tips gehen postwendend an das Sekretariat wieder zurück mit dem Vermerk „Empfänger ver-

AGO-Rollergaragen

aus verzinktem Wellblech

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

zogen, Anschrift unbekannt“. Geraume Zeit später erhalten wir dann unberechtigte Mahnbriefe, wieso der Vespa-Tip noch nicht zugeschickt ist.

Bitte ersparen Sie uns und damit auch sich selbst Unannehmlichkeiten dieser Art.

VLC Nord

1. Neue Anschrift des Vespa-Club Bremen lautet:

VC Bremen, Bremen, Auf den Häfen 23.

2. VC Oldenburg:

In der am 13. Dezember 1956 stattgefundenen Neuwahl des Vorstandes wurden gewählt:

1. Vorsitzender: W. J. Danneberg.

2. Vorsitzender: Fred Kempf.

Sportwart: Günter von Rickeln.

Kassenwart: Carsten Hoes.

Die neue Anschrift lautet:

VC Oldenburg, Oldenburg i. O., Friesenstraße 11.

Dem bisherigen Vorstand unter Vorsitz von Herrn Dieter Schulz, der auf eine Wiederwahl aus beruflichen Gründen verzichtet hatte, gilt unser besonderer Dank für die geleistete Aufbauarbeit.

VC Münchner Vespa-Freunde

Sankt Nikolaus mit roter Vespa!

Die „Münchner Vespa-Freunde“ schossen wieder einmal den Vogel ab, indem sie Sankt Nikolaus eine Vespa feuerrot und chromblitzend zum Himmels andten, damit er schneller zu seinen Vespisten käme. Und er kam mit aufheulendem Motor bis in den Saal gefahren, eine Rauchwolke hinter sich lassend, aber begleitet vom stürmischen Beifall aller Anwesenden.

Diese Weihnachtsfeier wird wohl als eine der gelungensten Abende in der Geschichte des Clubs der „Münchner Vespa-Freunde“ gewesen sein. Der Saal im Kreuzbräu war voll und die Stimmung vollendet. Das müssen wohl die anwesenden prominenten Gäste geahnt haben, denn wir konnten unter anderem Herrn Miller, den Werbeleiter des Vespa-Messerschmitt-Werkes, Augsburg, vom Deutschen Touringclub Herrn



Baron von Kutschera und Herrn Zahnarzt Bauer, ferner Herrn Strauch-Stoll, den Sekretär des VCVD, Herrn Schimke von der „Roller-Revue“, unsere Clubhändler und viele andere begrüßen.

Sie alle kamen, sahen und amüsierten sich köstlich und hatten wohl wieder einmal das Bewußtsein, daß sich in München allerhand rührt.

Die Ankunft des Weihnachtsmannes mit seinem Engel als Begleiter auf einer knall-

roten Vespa war einer der Höhepunkte des Abends. Sein dann folgendes Sündenregister über die Schäflein des Clubs mit anschließender Geschenkverteilung wurde jeweils mit spontanem Beifall begleitet. Es hagelte nur so von Überraschungen und die Verleihung der Ehrenmitgliedschaft an unseren geachteten Oberbürgermeister Thomas Wimmer und dem Leiter des Messerschmitt-Werkes Augsburg, Herrn Dr. Simon, welche leider beide aus dienstlichen Gründen nicht an der Feier teilnehmen konnten, war nur eine davon. Schon zückte unser 1. Vorsitzender, Herr Schramm, zwei weitere Urkunden und verkündete die Verleihung der Ehrenmitgliedschaft an Herrn Baron v. Kutschera vom Deutschen Touring-



club und Herrn Strauch-Stoll, Sekretär des VCVD.

Einmal angefangen, sollten die Ehrungen aber auch so schnell kein Ende nehmen, denn schon erhob sich Herr Miller, Messerschmitt-Werk Augsburg, und überreichte Herrn Schimke, Redakteur der „Roller-Revue“, und Herrn Peschka, Redakteur unserer sehr bekannten Clubzeitung, je ein Vespa-Feuerzeug für ihre Verdienste um die Publikation des Vespa-Gedankens und schmückte Frau Birkner, Sekretärin im VCVD, und Fr. Kolkmeier mit einer Anstecknadel.

Man sieht, die Fülle der Ereignisse in diesen drei leider so schnell veregangenen Stunden riß einfach nicht ab, so daß man zum Schluß fast ein bißchen traurig war ob der schnellen Vergänglichkeit der Zeit.

Die Organisation war wieder einmal trefflich, das Essen gratis und sehr schmackhaft, die Geschenke mehr als je erhofft, so daß allen Beteiligten an dem Zustandekommen dieses wunderschönen Abends ein besonderes Lob gebührt. Nicht zuletzt dem Weihnachtsmann und seinem Engel, welche wahrlich geschwitzt haben, um allen an sie gestellten Anforderungen gerecht zu werden. — Es war ein Abend, wie wir ihn wünschen noch recht viele zu erleben, und wer es nicht glauben will, dem steht es frei, uns jederzeit zu besuchen.

VC Krefeld

Rückblick auf das Club-Jahr 1956

Zu einem Rückblick auf das Jahr 1956 trafen fast alle Mitglieder des VC Krefeld 56, vorm. Moers am 23. 12. 56, verbunden mit einer schönen Weihnachtsfeier, bei der DM 100,— aus der Clubkasse geesigt wurden, zusammen. Voll Stolz blickten alle Kameraden auf das Jahr 1956 zurück. Von 14 Maschinen im Januar stieg die Zahl auf 39.

Die Treffen Aachen, Hagen, Dortmund, Venlo, Den Haag, Sittard, Grenoble, Reggio Emilia, München und Berlin wurde angefahren und 7 Pokale waren von diesen Treffen die Bilanz. In Hüls bei Krefeld konnten wir bei einer Orientierungsfahrt





eine Gold-, Silber- und Bronze-Plakette holen, sowie den 5. und 6. Platz belegen. Außerdem errangen wir in Essen den 6. Pl. Wir selber starteten 6 Geschicklichkeitsturniere und eine Bildersuchfahrt, wobei der Clubmeister ermittelt wurde. Unser Stiftungsfest wird all denen, die uns anführen, in guter Erinnerung geblieben sein. Auch der „Tag der Vespa“ hat allen Kameraden gut gefallen. Es war eine großartige Ausfahrt; mit Kaffee, Kuchen; ein gemütliches Beisammensein mit Tanz. Nach der ersten Benzin-Preiserhöhung kam es zu einer Ausfahrt besonderer Art. Auf sieben Tandems fuhr man mit 14 Vespisten eine originelle Protestfahrt (siehe Bild). Es war eine feucht-fröhliche Sache. Eine Hochzeit konnten wir auch verzeichnen. Jaky Gröpel und Braut gaben ein prächtiges Vespapaar ab. Last not least, ein schönes Jahr mit vielen Kilometern, viel Freude und eine großartige Kameradschaft.

Jacob Heulmanns

VC Nürnberg

In der Hochburg der Zweiradindustrie

Unter dieser Überschrift stelle man Betrachtungen an über einen Vespa-Club, welcher in einer Stadt wie Nürnberg, das die namhaften Firmen, wie Ardie, Herkules, Mars, Triumph, Viktoria und Zündapp beherbergt, heuer auf sein fünfjähriges Bestehen zurückblicken konnte. Einen Zeitraum, in welchem manchen geographisch besser liegenden und größeren Vespa-Club längst das Zeitliche gesegnet hat.

Auch im VC Nürnberg gab es Krisen, vor allem beim Zusammenbruch des Hoffmann-Werkes. Doch das Auferstehen des VCVD, die Gründung des Landesclubs Bayern ließen uns diese überstehen und die Zahl der Mitglieder entsprechend ansteigen.

Nach Gründung des Landesclubs Bayern wurde besonderes Interesse darauf verwandt, die Vespa-Fahrer in Bayern wieder mobil zu machen. So startete am Himmelstags der VC Nürnberg seine traditionelle Herrenpartie nach Bamberg (siehe Vespa-Tip Nr. 6). Auch der Gründung des VC Bayreuth wurde große Aufmerksamkeit gewidmet und so standen Mitglieder des VC Kulmbach und Nürnberg der Taufe bei. Einige Sonntagsausfahrten nach Kulmbach hatten den Sinn, dem dortigen Vespa-Club, welcher jahrelang ohne Vespavertretung war und nur noch von einigen alten VCVD-Mitgliedern gehalten wurde, zu beleben und in der dortigen Umgebung die Vespa populär zu machen.

Den gleichen Zweck verfolgte der Besuch des VC Nürnberg zum Killanifest beim VC Würzburg, welcher sich in ähnlicher Lage befindet.

Den Tag der Vespa verbrachte der VC Nürnberg mit einer Fahrt durch die fränkische Schweiz zusammen mit dem VC Bayreuth und Kulmbach, siehe Vespa-Tip Nr. 8. Zu der von unserem damaligen Landesclubvorsitzenden, Herrn Manfred Hopf, nach Nürnberg einberufenen Delegiertenversammlung erging eine Einladung an alle

Ortsclubs des Landesclubs Bayern für den 1. und 2. 9. 1956 nach Nürnberg, zu einem regionalen Treffen, bei dem 40 Maschinen erschienen. Eine abendliche Rundfahrt durch die alte Noris, Volksfestbummel, Kahnpartie, Burgführung und Besichtigung des ehemaligen Parteitaggeländes war das Programm für die Gäste.

Eine besondere Gruppe des VC Nürnberg sind seine Sportfahrer, denn die Motorsportveranstaltungen im Raume Nürnberg sind nicht im besonderen eine Konkurrenz der Teilnehmer, sondern bedingt durch die hiesige Zweiradindustrie, eine Konkurrenz der Fahrzeugmarken bzw. der klassischen Roller und der Roller mit Motorraideigenschaften, somit die beste Reklame für unsere Vespa.

So starteten zum Beispiel am 15. 9. 1956 drei Clubkameraden, der Vorsitzende des VC Nürnberg und der Sportreferent des Landesclubs Bayern zu zweiten Zirndorfer Nachtorientierungsfahrt, einem von der OMK genehmigten Lauf für das Motorsportabzeichen. Die Strecke führte 120 km bei Nacht und Nebel, der teilweise sogar sehr stark war, über Straßen und befestigte Wege (letzteres ein dehnbarer Begriff) mit Schnitten bis 60 km/Stunde. Ergebnis, die fünf ersten Plätze in der Klasse Roller bis 150 ccm, Klassensieger unser Sportreferent; in der Gesamtwertung der Zweiradfahrzeuge von ca. 70 Teilnehmern der 8. bis 12. Platz.

Am 14. 10. 1956 startete erneut ein Clubkamerad, der Vorsitzende und der Sportreferent zu der alljährlich vom ADAC und der Nürnberger Polizei veranstalteten Polizeifahrt; die Strecke wiederum über befestigte Straßen und Wege und einer Distanz von 120 km. Ergebnis, 1. Klassensieger Clubkamerad Markstorfer, 3. Kl.-Sieger unser Sportreferent, unser Vorsitzender erhielt trotz schwerem Sturz noch eine gute Silberne und das alles in der Klasse Motorroller bis 250 ccm und Motorräder bis 125 ccm.

Ein Rückblick auf das Jahr 1956 zeigt ferner die Teilnahme von Einzelfahrern oder Clubmannschaften an folgenden Veranstaltungen: Mittelfränkische Zuverlässigkeitsfahrt, Rollertreffen Bensheim an der Bergstraße, Vespa Rally Aachen, ADAC-Turnier des Südens, Vespa-Treffen Berlin, Vespa-Treffen München, Bundestreffen Dortmund. Er-rungen wurde eine Silberschale, vier Pokale, ferner drei Gold-, eine Silber-, eine Bronze- sowie vier Erinnerungsmedaillen. Wir hoffen für das Jahr 1957 ein weiteres Aufleben des Vespa-Gedankens und Rollersports in Bayern und weiterhin eine herzliche Freundschaft mit allen Vespa-Fahrern und wünschen für das Jahr 1957 ein kräftiges Vespa-Roll!

VC Münster von 1950

Am 4. 1. 1957 fand in unserem Clublokal „Gildenstube“ die diesjährige Jahreshauptversammlung statt. Der Rechenschaftsbericht für das Kalenderjahr 1956 brachte einige erfreuliche Tatsachen. U. a. verzeichneten wir im letzten Vierteljahr 20 Zugänge an neuen Mitgliedern; unser Clubkamerad Averbeck zeichnete sich bei mehreren ADAC-Wertungsfahrten erfolgreich aus; es wurde ein Wanderpokal in einer Clubmeisterschaft ausgefahren, der von unserem Clubkameraden Heiner Saphörster gewonnen wurde. Ausfahrten, Nikolausfeier, Schutzmannbescherung, ein Tanzabend mit den Vespa-Clubs Borghorst und Enschede (Holland) waren weitere Punkte, die unser Clubleben gestalteten. Nach Ver-

abschiedung des alten provisorischen Vorstandes wurde der neue Vorstand durch Stimmzettel gewählt. Er stellte sich wie folgt vor:

1. Vorsitzender: Walter Krauskopf
2. Vorsitzender, Sport- und Tourenwart: Manfred Averbeck

Kassenwart: Horst Dierig
Schriftführer: Erwin Bingel

Die Planungen für 1957 sehen vor:
Clubmeisterschaft in 6 Läufen um den Wanderpokal;

1 Zuverlässigkeitsfahrt bzw. Geschicklichkeitsturnier, zu dem wir Nachbarclubs einladen;

Gemeinsame Ausfahrten und Anknüpfen engerer Beziehungen zu Nachbarclubs, wie es mit dem VC Borghorst bereits geschehen ist.

So feiern wir mit den Vespa-Clubs Borghorst und Enschede (Holland) am 9. 2. 1957 gemeinsam Karneval.

Ein gegen den VC Borghorst ausgetragenes Tischtennisturnier wurde leider von uns verloren, aber unsere Herausforderer waren uns um eine Klasse überlegen. Im März wird es zu einer Revanche, diesmal ein Fußballspiel, in Münster kommen. Für 1957 wünschen wir dem VCVD und allen angeschlossenen Clubs ein recht erfolgreiches „Neues Jahr“.

Walter Krauskopf

VC Giessen

Der VC Giessen hielt am 4. Januar 1957 im Vereinslokal Café Neidert seine diesjährige Jahreshauptversammlung ab.

Vorsitzender Herr Bernhard Wesche gab eine Übersicht über das erfolgreiche Jahr 1956 und über die Geschichte des Giessener Vespa-Clubs, der in diesem Jahr sein fünfjähriges Bestehen feiern kann.

Dann erstatteten Sportwart und Fahrtenleiter ihren Rechenschaftsbericht. Der Club hat sich 1956 an 4 Treffen (3. 6. Frankfurt/Main; 8. u. 9. 6. mit 13 Maschinen Europa-Treffen München; 15. 7. Hagen; 9. 9. Bundestreffen Dortmund) beteiligt und zahlreiche Preise heimgeholt. Insbesondere konnten die Giessener Vespisten den 2. Preis in der Korsofahrt beim Europa-Treffen erringen. Bei den Sportfahrern zeichneten sich wiederum die Kameraden Spies und Kanzler aus. — Weiter wurden 1956 zehn Abfahrten, drei Halbtagesfahrten und vier Blaufahrten, sowie eine Tagesfahrt an die Mosel durchgeführt. Eine Zuverlässigkeitsfahrt (zusammen mit dem VC Frankfurt), eine Fuchsjagd und eine Bildersuchfahrt fanden statt. Im Februar wurde ein Kostümfest veranstaltet und zum Abschluß der Fahrtsaison wurde der traditionelle Herbstball mit den Saarbrücker Vespa-Freunden abgehalten.

Nach dem Bericht des Kassierers wurde dem Vorstand Entlastung erteilt.

Die Neuwahl des Vorstandes ergab folgendes Ergebnis:

1. Vorsitzender: Bernh. Wesche, einstimmig
 2. Vorsitzender: Fr. Braun, mit Mehrheit
 - Kassierer: Karola Wesche, einstimmig
 - Schriftführer: Brigitte Zimmer, einstimmig
 - Sportwart: Wolfgang Heine, mit Mehrheit
 1. Beisitzer: Manfred Wittwer, m. Mehrheit
 2. Beisitzer: Inge Weigel, mit Mehrheit
- Fahrtenleiter: Wilfried Schön, mit Mehrheit
Herr Wesche dankte im Namen aller Vorstandsmitglieder für das erwiesene Vertrauen und versprach auch im neuen Jahr, in dem außer dem fünfjährigen Jubiläum des Clubs auch das Bundes-Treffen in Giessen stattfindet, seine ganze Kraft zum Wohle des Vespa-Clubs einzusetzen.

Wilfried Schön

VC Unna i. W.

In dem letzten Vespa-Tip erscheint ein Bericht über die Westfalenfahrt 1956. In der Motorrollerklasse über 125 ccm konnte sich die Vespa-GS sehr gut behaupten und den Klassensieg sowie Gold-, Silber- und Bronzeplaketten erringen. Leider wurde in dem Bericht die Motorrollerkl. bis 125 ccm von unserem Sportreferenten nicht beachtet, trotzdem er bei der Siegerehrung zugegen war. In dieser Klasse errang ich auf Vespa 125 ccm die Silberplakette und der Fahrer Dorendorf aus Dortmund auf Vespa 125 ccm die Bronzeplakette.

Ich möchte dieses nur zur Kenntnis geben.
Manfred Wandelt

VC M.-Gladbach

Wie schon in den Vorjahren, so ließ es St. Nikolaus sich auch in diesem Jahre nicht nehmen, mit seinem Begleiter Hans Muff den Verkehrsposten an der Kreuzung Hindenburgstraße und Bismarckstraße zu besuchen. Dieses festliche Ereignis hatte sich herumgesprochen, und schon weit vor dem angekündigten Erscheinen herrschte an der Kreuzung eine beängstigende Verkehrsdichte. Neben vielen Erwachsenen waren auch die Kleinen und Kleinsten in großer Zahl gekommen, um mit klopfenden Herzen — es regte sich doch bei manchen ein wenig das schlechte Gewissen — das Erscheinen des hohen Gastes mitzuerleben. Eskortiert von den Vespa-Freunden und dem Vespa-Club Dülken, der als Gast an



dieser Veranstaltung teilnahm, brauste dann der hohe Gast auch motorisiert heran. In Sekundenschnelle war die ganze Kreuzung von Menschenmassen überflutet. Der Polizeibeamte erhielt für seinen anstrengenden Dienst, nach einigen ernsten Worten der Mahnung und der Besinnung, eine kleine Aufmerksamkeit in Tüten und Flaschenform. Danach begann für den Wachtmeister wieder der ernste Teil dieses Besuches. In erstaunlich kurzer Zeit war die Kreuzung wieder für die anderen Verkehrsteilnehmer frei, und Straßenbahnen, Omnibusse und Kraftwagen rollten vorbei.

Leise und diskret versuchte St. Nikolaus sich inzwischen wieder fortzubewegen. Doch eine größere Anzahl von Buben und Mädels folgten ihm auf dem Fuße, um ihm die Hand zu geben oder ein kleines Ge-

schenkpaketchen zu erhaschen. Einige Kinder gingen in dem herrschenden Gewühl verloren, und bange Mütter wandten sich vertrauensvoll an den Verkehrsposten. Eine kurze Durchsage durch das Mikrofon, einige Minuten zitternden Wartens, und dann tauchten die unruhigen Kinder an der Verkehrskanzel auf.

Anschließend fand die Nikolausfeier im Clublokal Parkhaus statt. Hier bescherte St. Nikolaus die Clubmitglieder und auch den Vespa-Club Dülken. Es gab Geschenke und Gegengeschenke und ein enges Band der Kameradschaft und Freundschaft wurde geschlossen. Man war sich darin einig, in Zukunft mehrere Veranstaltungen gemeinsam zu unternehmen und sich des öfteren zu besuchen. Bis spät in die Nacht blieb man noch in froher und fröhlicher Runde beisammen.

VC Wangen



Gründung des VC Wangen/Allgäu!

Auf Anregung vieler Vespa-Besitzer gelang es, dank dem Streber Günther Vahldiek, in unserer Allgäustadt einen VC zu gründen. Die Gründung erfolgte im bekannten Hotel „Alte Post“. Als Ehrengäste konnten wir Herrn Reiter, Vorsitzender des Schwäbischen Vespa-Ringes aus Schwäbisch-Gmünd, sowie den VC Memmingen und Kempten begrüßen.

Als erster Vorsitzender wurde Herr Rast gewählt.

Der Abend verlief sehr harmonisch und wir hoffen, daß noch viele Vespa-Freunde anderer Orts zur Gründung von zünftigen Vespa-Clubs unserem Beispiel folgen.

Vierzehn Tage später erfolgte die erste Ausfahrt der Wangener Club-Vespen in Besetzung von 12 Vespa. Für die Bevölkerung unserer Stadt und Umgebung war die Durchfahrt des neugegründeten Clubs eine Sensation, neben dem bestehenden Lambretta-Club auch einen reich besetzten Vespa-Club zu wissen. Unser Ziel war, dem VC Memmingen einen Gegenbesuch abzustatten. Vor den Toren Memmingens empfing uns der Vorstand des Clubs, Herr Twerdy mit seinen Vespen. Gemeinsam fuhren wir durch die Stadt und er hieß uns dann anschließend im Club-Lokal „Hotel Adler“, herzlich willkommen!

Nachdem die Begrüßung vollzogen war, gingen beide Clubs geschlossen auf den gerade stationierten Jahrmärtsrummel, an dem wir uns sehr amüsierten. Ab 16 Uhr fanden wir uns wieder im Club-Lokal vor, in dem der VC Wangen dem VC Memmingen das Buch der Stadt Wangen im Namen aller als Geschenk überreichte. Als Gegengeschenk durften wir eine silberne Schale in Blattform mit Monogramm entgegennehmen.

Anschließend schwenkten wir noch unser Tanzbein und allzufrüh traten wir unsere Heimreise vor Einbruch der Dunkelheit wieder an. Alle, die an dieser amüsanten Fahrt zum Gegenbesuch des VC Memmingen teilnahmen, werden noch lange an diesen Sonntag mit seinem schönen Wetter und die frohen Stunden bester Clubkameradschaft zurückdenken.

Bedauerlich war, daß in der Nachbarstadt Ravensburg noch kein Vespa-Club exi-

stierte. Hohe Anerkennung verdient daher unser Vorstand Herr Hans Rast, er setzte eine Annonce in das Ravensburger Tagblatt, daß sich alle Vespa-Fahrer am Sonntag, dem 21. 10. 1956 in Flappach bei Ravensburg zu einem gemütlichen Treffen einfinden mögen. Der VC Wangen, begleitet vom VC Memmingen, spürten los und waren bei Ankunft äußerst überrascht über das von den Ravensburgern gezeigte Interesse. Wir verbrachten einen schönen Nachmittag, besetzt mit Tanz und Trinkgelage. Gegen 16.30 Uhr vespazierten wir dem Stadttinnern zu, wobei wir vereint mit Memmingen und Ravensburg die Stadt durchkreuzten. Die Bevölkerung von Ravensburg war über unsere Rundfahrt sehr erstaunt, 24 Vespa zeigten sich den Straßenpassanten. Auf Grund unseres Besuches bekamen die dortigen Vespa-Fahrer Mut, anfangs des nächsten Jahres die Gründung zu vollziehen und sich dem VCVD anzuschließen.

Über die Wintermonate halten wir in unserem Club-Lokal alle vier Wochen unseren Abend.

Auf Grund des Geburtstages der lieben Vespina „Isolde und des Vespisten Georg“, verbanden wir die letzte Zusammenkunft mit einer Geburtstagsfeier, die in sehr angenehmer Stimmung verlief.

Nach Ueberreichung der Geschenke kam noch eine Ballade betr. unserer Geburtstagskinder zur Vorlesung, die von den Gästen gerne vernommen wurde. Unser Hotelier im Club-Lokal zeigte uns gegenüber bestes Entgegenkommen, denn die neue, im chinesischen Stil renovierte Bar wurde uns zum Eintritt freigegeben, worin wir gemütliche Stunden verbrachten mit Spirituosen und Photoapparat. An Abwechslung des Vergnügens war kein Mangel vorhanden und konnten tanzen, was uns die Beine boten. Zur späten Stunde trennten wir uns und hoffen, daß dieser Abend noch lange eine Erinnerung des fröhlichen Beisammenseins bleibt.

Sauter A.

VC Unna

Gemütlich vereint waren die Mitglieder des Vespa-Clubs Unna am 3. Nov. 1956 in ihrem Clublokal. Das Rollerjahr 1956 wurde beendet und gleichzeitig konnte das einjährige Bestehen gefeiert werden.

Wie immer, so wurde auch diese gemütliche Feier mit einem kräftigen „Vespa-Roll“ eröffnet. Der kurze Überblick über das vergangene Jahr war sehr erlebnisreich. Die Fahrer waren auf vielen in- und ausländischen Vespa-Treffen vertreten. Geschicklichkeitsturniere und Zuverlässigkeitstreffen wurden mitgefahren und es wur-



den auch Erfolge heimgebracht. Wenn auch nicht jede Fahrt einen Erfolg brachte, so blieb doch jede Fahrt ein Erlebnis.

Die besten Fahrer des Rollerjahres 1956 wurden geehrt durch den 1. Vorsitzenden Manfred Wandelt und dem Sportwart Heinz Fiene. Als bester Clubfahrer qualifizierte sich Hans Haake. Er wurde mit dem Clubpreis in Form eines Silberpokals ausgezeichnet. Den 2. Platz belegte Wolfgang Deutsch. Er wurde mit einer Silberschale geehrt. Den 3. Preis errang Mfr. Wandelt. Ein Silberbecher konnte ihm vom Sportwart überreicht werden. Auch für die Plätze 4 bis 6 wurde eine kleine Anerkennung ausgegeben. Hier qualifizierten sich nacheinander Erwin Barks, Heinz Fiene und Theo Ophelden. Diesen Fahrern wurde ein Vespa-Standbild überreicht.

Nach dem Ende der Siegerehrung begann der gemütliche Teil und da alle Clubkameraden ihre Vespa im Stall gelassen hatten, wurde noch mancher Becher geleert und manches Tänzchen geschoben.

Manfred Wandelt



VC Dülken 1953

Auch eine „Geschicklichkeitsfahrt“

Ich will heute von der Geschicklichkeitsfahrt eines der kleinsten Vespa-Clubs berichten, und zwar von einer Geschicklichkeitsfahrt besonderer Art. Wenn ich nun überlege, wo eigentlich die Geschicklichkeit dieser Fahrt begann, so muß ich sagen: es war Ende Juli in Hagen beim Vespa-Treffen. Vollzählig war der VC Dülken mit sieben Maschinen erschienen und erfuhr so ganz zufällig, daß am 4./5. August ein internationales Vespa-Treffen stattfinden sollte, in Den Haag.

Dülken liegt etwa 20 km von der holländischen Grenze entfernt, man fuhr häufig mal „rüber“ und ein Triptik hatte jeder motorisierte Dülkener. „Da fahren wir hin!“ hieß es schon in Hagen, als man von Den Haag hörte. Schon auf der Heimfahrt wurden Pläne geschmiedet und wieder verworfen und alles drehte sich immer wieder um das Treffen in der Hauptstadt des Nachbarlandes. Sehr viel Geschicklichkeit erforderte es schon, erstmal durch die ganzen Schreibereien hindurchzusteigen. Nirgends waren Nennungsformulare zu erhalten. Holland verwies an den VCVD. Der VCVD antwortet nicht. Also wieder Holland. Nichts zu machen. Noch ein Schreiben nach Den Haag: Wir kommen trotzdem und unter allen Umständen. Quartier? Ein Vespa-Fahrer bekommt immer ein Quartier. Also kein Problem.

Nächste Frage war die Kostümierung. Auch diese mußte mit viel Geschick behandelt werden, denn Dülken ist die Stadt der 400 Jahre alten Narrenakademie und diesem

Ruf sind auch die Dülkener Vespa-Fahrer etwas schuldig. Sondersitzung! Bald wurde man einig. Die Kostüme wurden besorgt und auf einer kurzen Generalprobe sah man 10 ausgewachsene — Affen auf sieben Vespen. Nur schlecht zu transportieren waren die Dinger. So wurde schnell noch ein Begleitwagen engagiert. Auch dieses Problem war gelöst.

Freitag abend. — Am nächsten Morgen sollte es los gehen. Die Nachrichten wurden gehört. Eigentlich nur des Wetterberichtes wegen. Aber dann kam wieder solch ein „Schmierbrett“ der Geschicklichkeitsfahrt. Warnung! Kinderlähmung in Holland und drei Kinder sollten mitfahren. Was nun? Ein Clubmitglied saß in der Badewanne. Schließlich saßen auf der Treppe vor dem Badezimmer die anderen, unverabredet, zur neuen Lagebesprechung. Ergebnis: Es wird gefahren, Kinder bleiben zu Hause, Frauen fahren, soweit möglich, mit.

Abfahrt eine Stunde später als vorgesehen. Eine Maschine streikte, war offensichtlich schon von der Kinderlähmung infiziert. Als die Stunde um war, rollte auch diese Vespa mit uns der Grenze entgegen. Die Zöllner hatten gute Laune. Sie winkten nur und gaben den Weg ohne Formalitäten frei. Anders war es beim holländischen Zoll. Hier machte die Einfuhr der Kostüme einiges Kopfzerbrechen, doch auch das wurde mit einigem Geschick geregelt. Doch weiterfahren? Leider nein, denn nun war eine Kupplung hin. Also wurde wieder montiert und die holländischen Zöllner sahen zu. Nun ging es aber los. Strahlender Sonnenschein lag über dem weiten Land und ein leichter Wind sorgte für Kühlung. Und dann die Straßen in Holland. Das war Zucker für eine Vespa. Ortschaft um Ortschaft und Stadt um Stadt blieben hinter uns zurück bis am frühen Nachmittag Den Haag auftauchte.

Wie bei den meisten Vespa-Treffen wurden wir auch hier von einem ausgezeichnet funktionierenden Lotsendienst empfangen und zum Tierpark begleitet. Ein schöner Empfang wurde uns bereitet und auch alle anderen Formalitäten wurden erfolgreich erledigt. Der erste Erfolg unserer „Geschicklichkeitsfahrt“.

Nach einem erlesenen Abendessen verschwanden die Dülkener Vespisten in Eile zum Begleitwagen, um sich für die Korfahrt herzurichten. Als Vespa fahrende Affen erschienen sie wieder auf der Bildfläche und nun setzte ein wahrer Sturm der Reporter und Amateurphotographen ein. Aber dies war nur ein bescheidener Auftakt zu dem, was wir auf der langen Korfahrt durch Den Haag und Scheveningen erleben sollten. Ein wahrhaft unbeschreiblicher Jubel begleitete die Dülkener. Unter den Pappköpfen hörte es sich an, als wäre man in der Geisterbahn des Kirmesmarktes. Dicht gedrängt säumten die Menschen die Straßen und bald sprach alles von Dülken.

Abends beim Festball, der gut gelungen war, fand auch die Preisverteilung statt. Zur großen Freude des VC Dülken wurden Eleganz und Originalität am höchsten bewertet und hatten wir in dieser, unserer Geschicklichkeitsfahrt den Sieg davongetragen. Der größte Pokal aus Den Haag kam zum kleinsten Vespa-Club des Landesclub West — nach Dülken am Niederrhein. Am Sonntag nach dem Mittagessen trennten wir uns dann wieder sehr schweren Herzens von all den alten und neuen Freunden verschiedenster Nationalität und der schönen gastfreien Stadt am Meer.

Noch einmal wurde die Geschicklichkeit der Fahrer auf eine harte Probe gestellt. Auf freier Strecke ereilte uns ein Gewitterschauer. Eine Stunde dauerte das Trommelfeuer aus kirschgroßen Tropfen. Es war sicher eine von Petrus vorgenommene Pokaltaufe. Trotz Wetterbekleidung hatten wir keinen trockenen Faden mehr am Leibe, als die Fahrt weiterging. Aber Sonne und Wind taten das Ihrige, so daß wir am Abend trocken die Heimatstadt erreichen konnten. Noch eine Stunde blieb man im Clublokal beisammen und sprach über diese Fahrt, die wieder einmal zum großen Erlebnis wurde, und die unter dem Zeichen tiefer Eindrücke und menschlicher Begegnungen stand.

Hans Gessmann, Vorsitzender

Bergischer Vespa-Club

Rollerfahrer servierten Fotos

Ein vergnüglicher Abend beim Vespa-Club

Mit einem zackigen „Vespa-Roll“ eröffnete der Bergische Vespa-Club am 28. 11. 1956 in der Barmer Gaststätte Grünwald einen Farblichtbilder-Abend. Der ausgezeichnete bildliche Vortrag „Mit der Vespa auf Europas Straßen“ bot reizvolle Rückblicke auf das „Rollerjahr“, dessen Wonnen die Zweiradanhänger alljährlich vom Mai bis September auskosten.

Clubvorsitzender K.-H. Schwark führte sein munteres Volk in den Vortrag ein. Aus 1100 Lichtbildern aller seiner Mitglieder war eine Auswahl von etwa 300 Aufnahmen getroffen worden.

Neben konventionellen „Erinnerungs-Fotos“ gab es reizvolle Schnappschüsse, die den Blick der technisch-versierten Drahtesel-Anhänger auch für menschlichen und tierischen Humor dokumentierten. So konnte man einen genußvoll zusammengerollten kleinen schlafenden Hund in einem Pariser Winkel-Gassen-Schauenfenster bewundern.

Wie nett, daß die Vespa-Fahrer nicht so schnell fahren, um sich so etwas entgehen zu lassen!

VC Oldenburg



Am Heiligabendnachmittag sah man den VESPA Weihnachtsmann mit zehn Vespen als Begleitern, Fahrern gleich Kosakenreitern, Oldenburg durchkreuz- und querend.

Dort, wo Polizisten standen kreiste sie der Vespenschwarm ein — und des Gesetzes Augen drückten beide Augen zu. Das Notizbuch hatte Ruh', keiner sprach hier von Gebühren, ein Paket mit bunten Schnüren wohlverpackt, — mit dreigesternem Inhalt nebst noch and'ren Dingen war der Dank der Vespentreiter, die, wie immer, daran denken —
Deinem Freunde
sollst Du schenken.

WJD

VC Gladbeck

Vespa-Club Gladbeck beschenkt zu Weihnachten arme alte Leute.



Unser Vorsitzender, Erich Binder, hatte wieder mal etwas mit uns vor. Für seine Idee, daß wir auf unsere Club-Weihnachtsfeier verzichten und dafür arme alte Leute beschenken, waren wir alle sofort begeistert. Binder entwickelte nun kurz vor Weihnachten eine rege Tätigkeit. Zuerst ließ er sich vom Fürsorgeamt Anschriften der ärmsten alten Leute in Gladbeck geben, die auch keine Angehörigen mehr hatten. 15 Adressen waren es, und da Gladbeck ziemlich weit ausgebaut ist und ein Teil der zu Beschenkenden in den Randstadteilen wohnte, mußte von Binder erst ein genauer Fahrplan gemacht werden. Später stellten wir fest, daß wir 40 km gefahren sind.

Dann ging es an die Geschenksammlung. Jedes Mitglied unseres Clubs hat wirklich nach besten Kräften seinen Geldbeutel und den eigenen oder Mutters Vorratsschrank erleichtert. Unser Vorsitzender konnte dank seiner Verbindungen zu Geschäftsleuten soviel wertvolle Geschenke zusammentragen, daß einem die Augen überliefen. Die Päckchen wurden weihnachtlich verpackt. Anzüge, Wolldecken, Mäntel, Wollsocken, die feinsten Lebensmittel, Kaffee und Gutscheine für 20 Ztr. Kohlen wurden vorsorglich verteilt, damit auch jeder das Richtige bekam, und an jedes Paket kam die Anschrift. Dann wurde noch für jeden ein kleines Tannenbäumchen dazugelegt. Nun konnte es losgehen.

Am Donnerstag, dem 13. 12. 56 fanden sich alle Mitglieder bei Erich Binder mit tannengrün und mit beleuchteten Sternchen geschmückten Maschinen ein. Binder hatte von einem Stadttheater die Kostüme der Heiligen Drei Könige und des Knecht Rupprecht geliehen, die wirklich wertvoll waren, und stieg gerade, als wir kamen, in eine wundervolle Weihnachtsmantelmontur. Nun wurden noch die Könige hergerichtet, wovon sich einer mit Todesverachtung das Gesicht mit Theaterschminke schwarz machen ließ. Sie sahen wirklich prächtig aus. Ich war richtig ein wenig neidisch, daß ich nicht auch so was anziehen durfte. Aber leider sind ja nur drei Könige vorgesehen.

Inzwischen war dann auch der Funkstreifenwagen da, die Pakete waren im Liefer-

wagen verstaubt und ab ging es durch die Stadt. Voraus der Funkstreifenwagen, dann der Weihnachtsmann und hinter ihm die Heiligen Drei Könige, der Knecht Rupprecht, dann wir Vespafahrer in Zivil und zum Schluß der Lieferwagen, der auch wunderbar geschmückt war. Da es um 18.30 Uhr gerade über die Hauptgeschäftsstraße ging, war diese Fahrt sogar für die vielen Menschen auf der Straße eine kleine Weihnachtsvorfreude.

Wir haben nun nach und nach alle 15 alten Leute in ihren Wohnungen, oder besser gesagt ärmlichen Zimmern aufgesucht. Wir haben viel Elend gesehen aber auch viel Freude. Wenn wir mit unserem Tonband zu Anfang der jeweiligen kleinen Feier Glockenläuten und Weihnachtslieder abspielten und z. B. ein altes Mütterchen mit gefalteten Händen und zitternder Stimme mitsang, dann verzog ich mich immer so langsam in den Hintergrund, es brauchte ja nicht jeder sehen, daß ich schon wieder ein Taschentuch benötigte. Wir haben so viel Freude bereitet, daß das Leuchten in den Augen der alten Leute uns noch am Heiligen Abend in Erinnerung war und ihre mit zitternder Stimme gestammelten Dankesworte noch im Ohr klangen.

Glauben Sie, liebe Vespisten, die diesen Artikel lesen, daß uns diese Aktion froher gemacht hat, als eine eigene Weihnachtsfeier? Die rührenden Dankesbriefe, die bei unserem Vorsitzenden eingingen, haben uns bestätigt, daß wir ein klein wenig Licht in manche arme Hütte gebracht haben.

Ganz zum Schluß möchte ich noch im Namen der Mitglieder des VC Gladbeck unserem Vorsitzenden Erich Binder dafür danken, daß er sich mit den Vorbereitungen soviel Mühe und Arbeit gemacht und nicht nur den armen alten Leuten, sondern auch uns diese Weihnachtsfreude bereitet hat.

VC Bochum

„Die sturen Westfalen“

„Nikolaus, sowas gibt's doch garnicht mehr, außerdem gerade noch zu uns, der weiß doch garnicht, ob wir überhaupt noch leben!“, das war allgemeines Schlagwort der „Großen Jungs“ des VC Bochum. „Wir wollen es abwarten“, sagte etwas zaghaft Vorstand und Festleitung; und als am 9. Dezember 1956 nachmittags 17 Uhr sich Männlein und Weiblein im Ehrenfelder Bierhaus, unserem Clublokal, sammelten, und der Dinge härrten, die da kommen sollten, war man mit Recht gespannt wie ein alter Regenschirm.

„Nikolaus — oder nicht?“ das Motto des kleinen Festes, zu dem der VC Bochum aufgerufen hatte.

Die ersten „Lockerungsübungen der sturen Westfalen“ am schönsten Platz der Erde, der ja immer noch die Theke ist, wurden jäh unterbrochen, als sie vom ersten Vorsitzenden Gerd Felske in den Saal gerufen wurden. Wer war da, wie nach leichtem Erschrecken festgestellt wurde? Nikolaus persönlich mit Sack und Rute, der sich für seine dreitägige Verspätung entschuldigte, weil er erst in Italien war und im Schnee des Brenner steckenblieb. Welch ein Mann! Mit einer G.S.

Aus einem sehr, sehr dicken Buch, viele hatten ihn in Verdacht, daß es das Telefonbuch sei, las unser Nikolaus die Namen seiner „Schäfchen“ ab. Verteilte hie eine Tracht Prügel und dort ein Päckchen aus seinem umfangreichen Gabensack. Dabei muß gesagt werden, daß die holde Weib-

lichkeit immer besser wegkam als die „armen Jungs“, die wohl immer etwas auf dem „Kerbbolz“ haben.

Nach dieser ersten Bescherung brachte uns Nikolaus eine riesengroße Kiste herbei, vollgefüllt mit Sachen, die ein Vespafahrerherz erfreuen, wie: Sturzbügel, Stoßstangen, Radkappen, Schutzhelme usw.

Diese netten „Kleinigkeiten“ konnten in den darauffolgenden „Runden“ verdient werden.

Als erstes kam Quiz an die Reihe. In 30 Fragen, die fünf Mann zu beantworten hatten, mußte gezeigt werden, daß Vespafahrer in allen Sätteln sitzen können. — Sie konnten! —

Die zweite „Runde“ forderte das schwache Geschlecht zum freien Wettstreit heraus. Unter Assistenz unseres „Club-Figaros“, der sein fachgerechtes Urteil abgab, wurden hochempfindliche Köpfe, sprich Luftballons, rasiert. Im Übrigen sind sie mehr geschält als rasiert worden. Doch Feingefühl und zarte Hand führten den Sieg und einen „Teigkameraden“ in der stattlichen Länge von 100 cm davon.

Als nächstes waren „starke Männer“ gefragt. Die Arglosen, die zur Bühne strömten, bekamen eine Luftpumpe, ein ausgebautes Ventil und ein luftleeres Reserve- rad in die Hand gedrückt. „Aha“. Innerhalb von drei Minuten sollte der geschätzte Luftdruck 1,5 atü betragen. Zwischen 0,3 und 2,9 war wirklich alles vorhanden, nur 1,5 nicht.



Zwischenzeitlich wurden einige Runden Rock an Rock, wollte sagen rock'n roll ausgerollt. Das Parkett bebte und die Scheiben klirrten!

Die stärkste Lunge sollte prämiert werden, nicht im Schreien, Rauchen oder so, nein, im Aufblasen von Luftballons. Die Jury hatte einen schweren Stand, unter dieser Knallerei noch einen Ballon ausfindig zu machen, der sein Leben noch nicht ausgehaucht hatte. Aber schließlich bekam auch der dickste, Ballon nicht Bauch, mit einem Umfang von 1,16 m, in Klammern (ein Meter und sechzehn) seine Belohnung. Nachdem unter „absolutem Mehrheitsbeschluss“ das Ende des heiteren Treibens festgesetzt worden war, „die Stimmen der unter dem Tisch Liegenden zählten doppelt“, hörten wir „Kumpel Anton“ in „urkohlenpottisch“ „Dat waa Scheesemann, soone Bambule“.

Mehr von „sturen Westfalen“ kann demnächst „Alfons von Rhein-Lahn“ berichten, der am 9. Februar Besuch von den „rheinischen Westfalen“ aus Gladbeck, Gelsenkirchen und Bochum bekommt.

Nationaler Kalender 1957

14. April	Geschicklichkeitslauf zur Landesmeisterschaft Kempten
18. April	Tag der Vespa
4./6. Mai	Internationales Vespa-Treffen Ludwigsburg
11./12. Mai	Vespa-Treffen Trier
11./12. Mai	Vespa-Treffen Krefeld
18./19. Mai	Vespa-Landes-Treffen Bayern Bayreuth
19. Mai	Vespa-Treffen Tübingen
25./26. Mai	Vespa-Treffen Mönchen-Gladbach
1./2. Juni	Regionales Vespa-Treffen Mannheim
9./10. Juni	Vespa-Sommerball Braunschweig
9./10. Juni	Vespa-Schwarzwald-Zuverlässigkeitsfahrt Lörrach
15./16. Juni	Vespa-Treffen Dülken
15./16. Juni	Vespa-Treffen Nürnberg
22./23. Juni	Vespa-Treffen Ratheim
29./30. Juni	Vespa-Zielfahrt zur Internationalen Kieler Woche Kiel
13./14. Juli	VESPA-EUROPA-TREFFEN BARCELONA/SPANIEN
20./21. Juli	Vespa-Treffen Regensburg
24./25. Juli	Vespa-Rally Bayern München
10./11. Aug.	Vespa-Treffen Gladbeck
18./19. Aug.	Vespa-Treffen Lingen-Ems Emslandfahrt
31. 8./1. Sept.	Vespa-Landes-Treffen Augsburg
August	Freiburger Vespa-Bummel
August	Großes Vespa-Treffen Düsseldorf
August	Vespa-Treffen Kassel
August	Vespa-Treffen Walsrode
7./8. Sept.	Vespa-Bundes-Treffen Gießen



Kommentar überflüssig!