

DIE ZEITSCHRIFT FÜR DEN VESPAFAHRER

OFFIZIELLES ORGAN DES VESPA-CLUBS VON DEUTSCHLAND - SCHUTZGEBUHR 30 Pfg.

NR. 11 - APRIL 1957

MUNCHEN



Aus dem Inhalt: Ohne Zündkerze und Vergaser

Düsseldorf - Bozen

Vespa-Europa-Treffen in Barcelona

Auch eine Osterüberraschung

Internationales Vespatreffen in Ludwigsburg

Feinstprofilieren der Reifen

Der Frühling naht mit Vespa-Hochzeiten

Vespa-chic im Vespa-Tip

Sturzhelm oder nicht

Die Vespa hat zwei hydraulische Stoßdämpfer

Blut im Alkohol

Vespa-Alpenfahrt

Unser Titelbild: "Warum lachen die nur so?"

Liebe Vespisten

Vorgestern, genauer gesagt, neulich, unterhielt ich mich zwanglos mit einem der vielen und ebenso gutbeleumdeten Vespahändler und fragte ihn ganz vorsichtig, ob denn vielleicht schon die eine oder andere Vespa in diesem gesegneten Frühjahr so gut wie verkauft sei bzw., ob sich wohl ein fürwitziger Interessent mal langsam an seinem Laden vorbeigeschlichen hätte, um etwas Vespa-Witterung zu nehmen. -Schließlich ist man ja auch nicht unwirtschaftlich veranlagt und möchte mal am Puls des notleidenden Einzelhandels herumfühlen und Geschäftsleute sind durchweg wichtige Geldverkehrsteilnehmer. Da erfährt man oft ganz traurige Sachen, vor allem, wenn sie auf die sinnigen Feinheiten des listigen Steuersystems zu sprechen kommen. Aber, das nur ganz nebenbei. - Dieser Händler jedenfalls musterte mich förmlich angeekelt und setzte erst Mal eine äußerst schwerwiegende Miene auf. Dann versicherte er mir betont lapidar, daß er bereits im Januar alltäglich eine "Vespa-Touren" und darüber hinaus noch einige "G. S." mühelos verkauft hätte und ich könne mir wohl vorstellen, daß die Nachfrage weiter emporgestiegen sei, genau wie die liebe Frühlingssonne. -Daraufhin lud ich ihn zu seinem Kognak ein und wir waren bald ganz fröhlich.

Das freute mich nun ganz besonders zu hören, vor allem, da ich unlängst noch in "vespaphil" promoviert und dieses Spezialfach in Rolleritis besonders schätzen gelernt habe. Falls Sie mir also folgen konnten: Es war mir darum zu tun, Ihnen in knappen aber dürren Worten meine Freude zum Ausdruck zu bringen, daß unsere Vespa weiterhin in hübschen Stückzahlen unter das kluge Volk kommt und somit ein ständiges Anwachsen unserer beachtlichen Vespagemeinschaft gesichert scheint. Wer Vespa fährt hat mehr vom Frühling — vom Sommer ganz zu schweigen. Diesmal nämlich soll er bestimmt gelingen, hört man in Handelskreisen. Kein Wunder, daß manche Clubs schon bis zu 40% Neuzugänge verzeichnen.

Mit dieser schönen Aussicht im Nacken kann man eigentlich recht wohlgemut sein. Das sagte sich auch ihr gern gelesener Vespa-Tip und sein kesser Vater beschloß kurzum, ihn mindestens bis August des vorliegenden Jahres allmonatlich erscheinen zu lassen. Noch heiterer werde ich, wenn ich unwillkürlich an das Europa-Treffen in Barcelona denke. München 1956 war schon der gelungensten eines aber, deutsche Vespisten nach Spanien, das möchte ich direkt unter das Motto stellen: "Freude schöner Kerzenflammen, Sozia aus Elysium". VCVE-Boß, Dr. Tassinari, ist einmal mehr Datums-Verleger geworden und hat unauffällig den bereits angekündigten Termin auf den 19., 20. und 21. Juli verschoben. Wenn's nicht regnet, soll er recht haben, sagt VCVD-Chef Binder. Ganz vertraulich, bitte nicht weitersagen, ich bin gespannt was sich der Deutschland-Erich diesmal für Sandalen kauft. Das macht er nämlich jedes Mal, wenn ihn ein guter Rückenwind ins Ausland treibt. Er spart immer das Frühstück und geht anschließend in einen Schuhladen. Andere kaufen Chianti und

lassen dann die Flasche fallen, so hat jeder seinen Tick. Nun habe ich es mir aber gegeben, damit Präsident Erich nicht ungehalten ist, weil ich aus seiner Vespa-Schule plaudere.

Noch etwas ganz Neues: Der Generalsekretär des Vespa-Clubs von Deutschland hat die so oft mit Unrecht bekannte Lücke geschlossen, obwohl überhaupt keine vorhanden war. Das soll erst einer nachmachen. Aber diese Lücke wäre es wert gewesen, vorhanden gewesen zu sein. Mit ganz anderen Worten: Er hatte tatsächlich eine Idee, die noch kein Europa-Club hatte, bzw. in die Tat umsetzte. Sie erscheint mir ebenso verdienstvoll wie glücklich und besteht ganz einfach (die besten Ideen sind stets einfach) aus der Herausgabe eines Jahrbuches 1957 für den Vespa-Club von Deutschland. Es enthält eine Unmenge Wissenswertes für den VCVD-Freund und ist überdies außerordentlich geschmackvoll aufgezäumt. Da ich an dem 56 Seiten starken, reich bebilderten Buch (Format 17x20 cm) völlig unschuldig und unbeteiligt bin, kann ich das mit kecker Stirn sagen. Schon der vierfarbige Umschlag ist das ganze Geld wert (DM 3,50). Leider ist die Adresse der Vespa-Titelheldin nirgends verzeichnet und ebenfalls fehlen nähere Angaben über das ansehnliche Sexy-Girl auf Seite 26. Das wären aber auch die einzigen Lücken, die, wie oben erwähnt, noch geschlossen werden müßten.

Dafür aber findet man sämtliche Adressen der deutschen Vespa-Service-Stationen, das ist wiederum auch ganz vorteilhaft, wenn's mal irgendwo fehlen sollte. Sowas kommt nämlich in den besten Vespa-Familien vor. Auch europäische und außereuropäische Stationen sind angegeben. Wenn Sie also einmal in Uganda, Barbados oder Tahiti nicht aus noch ein wissen, ein Blick in das Jahrbuch genügt schon, um der Vespa wieder auf die Reifen zu helfen.

Natürlich sind auch sämtliche deutschen Vespa-Club Adressen vorhanden. Die meisten, wenn nicht noch mehr, sollen sogar stimmen. Ebenfalls ist der nationale und internationale Kalender 1957 aufgezählt, sowie der VCVD-Stammbaum in Reinzeichnung dargestellt. Auch deutsche Campingplätze fehlen nicht und, wie gesagt, massenhaft Fotos.

Ich schätze, diese ebenso liebenswürdige wie vorbildliche Art des Vespa-Gedankenaustausches wird den alten Vespisten Freude bereiten und den neuen unmittelbar zeigen, in was für ein gutes Haus sie zugezogen sind. Selbst der philiströseste Hochrad-Apostel wird widerwillig zugeben müssen, daß die Touren, die der erste moderne Roller der Welt macht bzw. auf denen er läuft, sämtliche wichtigen Sprachen sprechen. Und diese Vespa-Sprache wird überall in Europa verstanden, als Esperanto für internationale Verständigung auf allen Straßen wo Vespas rollen.

Wenn man es sich genau überlegt, hat der neue VCVD in den anderthalb Jahren seines Bestehens einiges geschafft, was sich sehen lassen kann. — Ich will ja nicht vom deutschen Vespa-Wunder reden, da hier nur eine geringe Kausalität zum Wirtschaftsministerium besteht. Immerhin läßt sich eine gewisse Ideenassoziation nicht absprechen. Doch fußt unsere Vespa-Idee auf dem freundschaftlich-menschlichen Zusammengehörigkeitsgefühl, zu dessen Verwirklichung uns die Vespa maßgeblich verhilft. Ich wünsche allerseits einen schönen Vorfrühling.

Dr. mot. V. T.



Aŭch das aŭf Vespa!

Heinz Leitermann

Reporter der "The Overseas weekly"

Im Auftrage meiner Zeitung, "THE OVERSEAS WEEKLY", fuhr ich in der Zeit vom 10. Juli bis 10. August auf einer Vespa von New York, NY. nach Los Angeles, Cal.

Vespa von New York, NY. nach Los Angeles, Cal. Auf der 6500 km langen Strecke kam ich durch folgende Bundesstaaten: New York, New Jersey, Pennsylvania, Washington D.C., North Carolina, South Carolina, Georgia, Alabama, Missisippi, Texas, New Mexico, Louisiana, Arizona, California. Als größere Städte wären zu vermerken: New York City, Washington D.C., Fayetteville, N.C., Columbus, Go., New Orleans, Baton Rouge, LO., Houston, Tex., San Antonio, Tex., El Paso, Tex., Juarez, Chiuhua, Mexico, Gila Bend, Ariz., Yuma, Ariz., Los Angeles, Cal., San Diego, Cal., Tijuana, Mexico.

Auf dieser Fahrt kam ich durch 850 km tropisches Klima und Urwald, 1200 km Wüste (Llano Estacato, Sierra Nevada usw.) und 600 km Steppe. Im Süden der Staaten waren Tagestemperaturen bis 55° C an der Tagesordnung. Die Vespa war durch Sandsturm und Wind aus westlicher Richtung dauernd versandet. Ich hatte oft zwei Tage Fahrt hinter mir, bis ich die nächste menschliche Ansiedlung erreichte. Auf der Fahrt bekam der Vespa-Motor sämtliche Benzinsorten der USA mit allen Olsorten vermischt. Ich verbrauchte Ol, das nur bei Traktoren, Außenbordmotoren und LKWs Verwendung findet. Regelmäßig vermischte ich Benzin und Ol der verschiedenen Fabrikate. Da ich immer nur ein Quart (1 Ltr.) kaufen konnte, benutzte ich eine Coca Cola-Flasche (½ pint) zum Abmessen. Ein halbes pint für eine US-Gallone Benzin. In East Bernard hatte ich durch Straßenreparaturen einen Unfall. Ich selbst landete mit Gehirnerschütterung und Hautabschürfungen im Krankenhaus, die Vespa wurde eingedrückt und die Lampe zerschlagen. Als ich wiederhergestellt war, setzte

ich mich auf den Roller und fuhr ohne Reparatur weiter. Alles, was ich an Sorge für die Maschine aufwenden mußte, war jeden zweiten Tag Kerze reinigen, die durch das schlechte Öl verrust war. Ich habe kein einziges Mal den Vergaser ge-reinigt oder sonst irgend etwas an der Vespa getan. Mit Absicht habe ich weder eine Inspektion noch sonst eine Überprüfung machen lassen. Die Maschine war immer fahrbereit. Da die Vespa in den einsamen Gegenden des Südwesten und Süden der USA vollkommen unbekannt war, erregte sie bei allen Leuten und natürlich auch bei den Fernseh- und Rundfunkstationen einiges Aufsehen. Da ich durch meinen Beruf auch alle Zeitungen in den größeren Städten besuchte, war für eine weitreichende Reklame gesorgt. Im Ganzen war die Vespa 21 Minuten in TV zu sehen, eine außergewöhnliche Sache beim US Fernsehen. Dazu kommen 18 Minuten Radio und Zeitungs-Interviews, die ich Ihnen beilege. Bei allen Sendungen, TV und Radio, wurde ich interviewt und der Name Vespa und die Leistung der Maschine, besonders der für amerikanische Verhältnisse geringe Verbrauch (100 Meilen = 1 Gallone) gebührend erwähnt. In meiner Zeitung erscheint diese Woche ein zweiseitiger Bericht mit acht Bildern über die Fahrt, und eine Arbeit für die Frankfurter Abendpost stelle ich zur Zeit fertig.

Daß die Vespa von den einsamen Bewohnern der Wüstengegenden genügend angestaunt wurde, brauche ich wohl nicht besonders zu erwähnen.

Auf dem Trainingsgelände der US Army in Fort Benning befaßte man sich nach meinem Besuch mit dem Plan, Vespas anzuschaffen, um die Entfernungen auf dem Gelände, es ist das größte Manövergelände der US, besser zu überbrücken.

Ohne Zündkerze und Vergaser

Vespamotor mit Benzineinspritzung

Ein deutscher Erfinder, Herr Ing. L. Irpa, hat eine sensationelle Erfindung gemacht, bei der durch Benzineinspritzung und verstellbare Kompression die Zündkerze und der Vergaser überflüssig werden. Da Herr Piaggio persönlich bereits mit Herrn L. Irpa in Verbindung getreten ist, um dieses Patent für die Vespa zu erwerben, wollen wir diesen epochemachenden Fortschritt auf dem Gebiete der Technik wenigstens in den Grundzügen unseren Lesern vorstellen, zumal ja zu erwarten ist, daß in absehbarer Zeit Vespas auf diese Einspritzung umgebaut werden können.

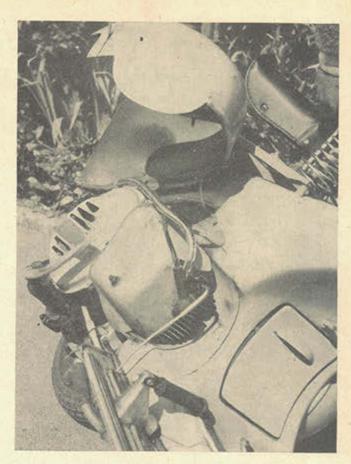
Das Gebiet der Benzineinspritzung ist nicht neu und auch der durch Einspritzung erzielte Leistungsgewinn bei gleichzeitiger Treibstoffersparnis ist in Fachkreisen längst bekannt, ja es gibt sogar bereits serienmäßig gebaute Motoren,
die mit einem Einspritzaggregat ausgerüstet sind oder
waren. Der Grund, warum sich die Benzineinspritzung nicht
generell bis zum heutigen Zeitpunkt durchsetzen konnte,
ist einfach: Erstens kostet eine zur Einspritzung notwendige
Einspritzpumpe ein Vielfaches von einem Vergaser, verteuert also das Fahrzeug um einen erheblichen Betrag um
zweitens ist so eine Einspritzpumpe in der Einstellung sehr
empfindlich, so daß selbst die kleinste Reparatur, wie zum
Beispiel Düsenreinigen, bei Verstopfung durch unsauberen
Kraftstoff, nur vom Spezialisten vorgenommen werden kann.

Die Erfindung von Herrn Ing. L. Irpa umgeht all diese Schwierigkeiten, indem sie das Problem auf genial einfache Weise löst. Sie steuert das Einspritzventil auf pneumatischem Wege und ersetzt die Zündkerze durch einen Kompressionsregler, so daß auch die Zündkerze in Wegfall kommt. Bekanntlich erwärmen sich Gase durch Komprimierung. Dieses physikalische Gesetz wird hier zur Entzündung Gemisches ausgenützt, indem man den eingespritzten Treibstoff soweit komprimiert, bis seine Temperatur den Flammpunkt erreicht hat und sich an der eigenen Tempera tur entzündet. Ebenso einfach wird die pneumatische Einspritzung geregelt. An Stelle des Vergasers wird über einen Gewindestutzen das Einspritzventil eingeschraubt. Der Einspritzdruck wird vom Staudruck der Auspuffanlage her abgeleitet. Dazu wird das Ende des Schalldämpfers mit einem Verschlußstück versehen, das mit einem Kugelventil ausgerüstet ist. Der nach jeder Entzündung entstehende Expansionsdruck, wird über den Auspuff mit einer flexiblen luftdichten Leitung an die Einspritzdüse geleitet. Da sich bei einem sehr kleinen Leitungsquerschnitt der Zubringerleitung der Druck nach dem physikalischen Gesetz der Hydraulik entsprechend vervielfacht, steht nun an der Einspritzdüse genügend Kraft zur Verfügung, um den Treibstoff wie notwendig stark vorkomprimiert, in den Zylinder einzuspritzen. Das weitere ist einfach. Eine Reguliermutter die Menge des eingespritzten Treibstoffes genau auf das gewünschte Maß und im Zylinder wird das Gemisch durch weitere Kompression letztlich zur Entzündung gebracht. Wichtig ist noch die Zeit der Ein- und Auslaß-steuerung, die genau geregelt sein muß, um einen exakten Lauf des Motors zu gewährleisten. Dies wird bei dem Ein-spritzmotor durch eine Membransteuerung erreicht, die im eigentlichen Einspritzventil sitzt und durch die Schub- und Saugwirkung des Zylinders gesteuert wird. Dies alles hört sich vielleicht etwas kompliziert an, wenn man aber bedenkt, daß das komplette Einlaßventil nur aus 13 Teilen besteht und von jedem, der nur eine Düse vom Vergaser ausbauen kann, auch zerlegt und wieder zusammengebaut werden kann, dann wird man verstehen, daß es sich im Grunde um ein völlig unkompliziertes Gerät handelt.

Eine verständliche Frage wird lauten: Welche Vorteile bringt mir die Benzineinspritzung bei meiner Vespa? Hierüber kann genaue Auskunft gegeben werden, da ein Vespamotor mit der Einspritzdüse über längere Zeit auf dem Prüfstand der Technischen Hochschule in Hamburg nach allen Regeln der Kunst getestet wurde. Dabei ergaben sich folgende Werte: Bei einer Drehzahl von 5000 U/min und einer Belastung von 10 kg ergab sich eine Leistungssteigerung von rund 2,73 PS gegenüber dem Normalmotor, der unter gleichen Bedingungen rund 7 PS leistete. Gleichzeitig konnte der Benzinverbrauch auf rund 100 g pro PS Stunde gesenkt werden. Dies bedeutet eine Treibstoffeinsparung gegenüber dem Vergaser-Motor von rund 23,4%. Erwähnenswert wäre noch, daß auf der Basis der Einspritzung wesentlich weniger Olbeimischung erforderlich ist, bei allen Versuchen genügte ein Mischungsverhältnis von 1:50 vollkommen.

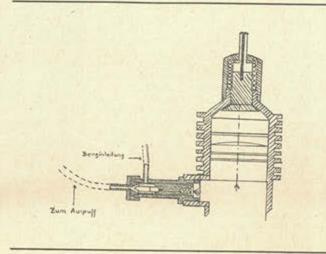
Einige in unserer Gegenwart durchgeführte Teste ergaben vor allem eine enorme Steigerung des Drehmoments in den unteren und mittleren Drehzahlbereichen, teilweise bis um 35% höher als beim Vergasermotor. Weiter verblüffte die bei Hitze und Kälte gleich große Startfreudigkeit. Es wurde bei den ganzen Versuchen mit den verschiedensten Treibstoffen gearbeitet, ohne Rücksicht auf die Qualität. Erwartungsgemäß zeigte sich die völlige Unempfindlichkeit gegen die Oktangrenze der verwendeten Benzine. Selbst bei einer Oktanzahl von 50 lief der Motor noch klopffrei. Der Einspritzmotor würde zur Not also auch mit Dieselöl laufen, ohne daß schwere Schäden am Triebwerk zu befürchten wären.

Man kann hier zweifellos von einer neuen Ara des Zweitakterwesens sprechen, denn diese den Motorbau revolutionierende Erfindung wird in kurzer Zeit ihren Siegeszug um die Welt antreten. Ein Wunschtraum, den schon die Erfinder des Motors, Daimler und Benz, hegten, geht nun in Erfüllung: Die Einspritzung des Benzins erfolgt ohne Pumpeneinwirkung auf pneumatischem Wege über den Staudruck der Auspuffanlage und unter Einbeziehung der im Zylinder herrschenden variablen Drücke. Die Selbstentzündung des Gemisches durch regelbare Kompression konnte zwar in verschiedenen Versuchsanordnungen schon erprobt werden,



So sieht die Benzineinspritzanlage aus

ihre praktische Auswertung erfolgt aber erstmals hier beim neuen Vespamotor (ausgenommen kleine Modellmotoren bis 15 ccm, die schon lange nach diesem Prinzip arbeiten). Die technische Entwicklung des Vespaeinspritzmotors kann als abgeschlossen gelten. Erfreulicherweise können wir unseren Lesern auch schon einen Richtpreis für die Umbauteile bekanntgeben. Der Richtpreis für den kompletten Umbausatz beträgt 36.50 DM. Der gesamte Umbau nimmt in einer Vespa-Werkstätte etwa eine Stunde in Anspruch. Die überflüssig gewordene Zündkerze wird dabei zum vollen Kaufpreis in Zahlung genommen. Wir bitten jedoch unsere Leser, sich mit der Bestellung eines Einspritzventils noch etwas zu gedulden, da die Serienproduktion gerade im Anlaufen ist und es naturgemäß noch einige Zeit dauern kann, bis die Teile überall erhältlich sind. Wir werden unsere Leser aber sofort verständigen, wenn die Auslieferung an die Vespafachhändler erfolgt.



Düsseldorf - Bozen

Ein Bericht über eine Fahrt im letzten Jahr von unserem neuen Sportreferenten

1000 km in 17 Stunden!

Die Geschichte fing so an. Unseren Präsidenten, Erich Binder, traf ich in Gladbeck. Er sagte mir, daß er bei seinem letzten Aufenthalt in Italien mit Herrn Dr. Kleewein (Bozener Vespa-Club) und mit dem Präsidenten des Vespa-Clubs von Trento verabredet hatte, 2 Mann würden sich immer finden, die zum Wochenende zum Vespa-Treffen nach Trento kämen. Über 1000 km zum Wochenende mal eben zu einem italienischen

Vespa-Treffen!

Nun kurz und klein, vorzubereiten war nicht viel, die Maschinen sind bei uns immer in Ordnung, körperlich sind wir sowieso immer auf der Höhe, da Bubi, mein Freund, auch schneller Vespist, und ich dafür bekannt sind, Tag und Nacht im Einsatz zu sein. Wir ließen uns die Abfahrtsbescheinigung fertig zu machen, packten Zahnbürste und Handtuch ein, und machten uns auf den Weg Richtung Autobahn. Auf dem Zubringer sann ich nochmals über die letzten Stunden des Tages. Ich freute mich, ausgerechnet mit Bubi fahren zu dürfen, seines Zeichens Spirituosenhändler, dies hat zwar manchmal Nachteile, aber meistens ist seine Gegenwart angenehm alkoholisch. Ich dachte denn auch an die Eingeborenen jenseits der Alpen und schon saßen wir auf der Autobahn an der ersten Tankstelle, füllten unsere Tanks und Reservebehälter bis zum Stehkragen. Der Start Autobahn begann und nun über Köln-Limburg-Frankfurt, mittlerweile war es dunkel, bis Darmstadt. Ich sah auf die Uhr, wir hatten gerade 3 Stunden und 32 Minuten hinter uns. Schnell getankt, eine Tasse Kaffee und ein Würstchen stehens Fuß eingenommen. Bubi sagte, aufgesessen, abgefahren. Es wurde jetzt schon kälter, die Jahreszeit war an sich noch ziemlich früh, um nach Süden in die Eiszone zu fahren, aber nichts sollte uns davon abhalten, am kommenden Mittag den Brenner hinter uns zu haben. Wir mußten in Karlsruhe noch Benzin auffüllen und auch unser Inneres, da wir nicht wußten, wie lange unser Sprit in dieser Nacht ausreichte. Wiederum kurz aufgesessen, abgefahren. Emil und Drangfried schnurrten wie die Bienen. Wir waren immer noch dabei, unsere Maschinen warmlaufen zu lassen. Die Tachometernadel hatten wir bis dato noch nicht über 90 gehen lassen. In der Höhe von Pforzheim löste sich bei Bubis Maschine etwas, d. h. ein Kabel hatte sich gelöst und Drangfried hatte das Augenlicht verloren. Der Schaden war schnell behoben, es ging weiter und bald wurde es hell. Die Tankstelle Ulm benutzten wir, um uns durch heißen Kaffee und einige Rühreier mit Schinken innerlich und äußerlich wieder auftauen zu lassen, denn wir hatten schon leichte Eiszapfenbildung an Galle und Leber. Hier wurde ebenfalls aufgetankt. Das muß man wissen, zuviel Brennstoff kann man nie bei sich haben. Nun war auch der tote Punkt des langen Fahrens überwunden. Emil und Drangfried marschierten wie frisch aus dem Bett gekommen. Wir bogen in Augsburg von der Autobahn ab, und mit sturem Blick geradeaus vorwärts, unserem Ziel entgegen, fuhren wir an den Messerschmittwerken vorbei wir ließen unsere Maschinen ja immer noch warmlaufen in Richtung Landsberg-Oberammergau-Mittenwald, Nun kam die erste Grenzstation Deutschland-Osterreich. Wir wurden schnell abgefertigt und konnten nun sofort den Zirler Berg hinunter, bis nach Zirl. Hier mußte getankt werden. Nun, man tankt sich schon was zusammen auf einer solchen Strecke. Ich weiß nicht wie es kam, wir waren schnell durch Innsbruck auf der kurvenreiche Straße zum Brenner hoch und da bald drüber, so daß wir gegen halb 3 Uhr schon in Bozen waren. Ich habe jetzt mit Absicht einen Sprung gemacht von Augsburg bis Bozen, denn außer dem Aufenthalt an den Tankstellen und bei den Grenzübertritten ist hier nicht viel Nennenswertes zu sagen. Bubi und ich hatten den Eindruck, die Leute, die uns so am Vormittag oder am Nachmittag begegneten, waren uns alle sehr gut gesonnen. Schon von weitem winkten sie uns zu mit geschlossenen Händen und manche brachten ihre Freude über uns zum Ausdruck, indem sie den Zeigefinger an die Stirn oder Schläfe legten. Bubi und ich

fanden diese Geste sehr nett. Ich wollte mich hin und wieder mal bedanken, aber Bubi meinte, wir halten das Tempo besser bei, denn unsere Maschinen waren noch nicht warmgelaufen und wir wollten ja nach Trento und befanden uns auf einer Non-Stop-Fahrt. Erwähnenswert wäre noch von diesem Stück Weg zu sagen: Bei den relativ wenig schlechten Straßen und verschiedenen Frostaufbrüchen hat die GS eine vorzügliche Straßenlage. Wenn ich nun schon einmal von der guten Seite der GS gesprochen habe, dann möchte ich auch erwähnen, daß die Dauerleistung der Maschine auch über den Durchschnitt aller Maschinen dieser Klasse liegt. Den Beweis dazu habe ich zweimal auf der Autobahn und mehrmals später von Garmisch bis Innsbruck erbracht. Ich selbst hatte dann doch in der Leistung etwas nachgelassen, so 30 km vor Bozen schloß sich bei mir wie bei einem Boxer in der 13. Runde das erste Auge, Nachdem ich eine Zeit lang die linke Fahrbahn benutzt hatte und dann im Schlangenkurs die linke und rechte Stra-Benseite benutzt hatte, wurde ich durch ein rasant fahrendes italienisches Fahrzeug, welches sämtliche zur Verfügung stehende Hupen in Takt setzte, aufgeweckt. Aber dann hatte ich den toten Punkt überwunden und hielt durch, und ob ich durchhielt. In Bozen suchten wir die Zentral-Garage auf, das ist dort die Vespa-Verkaufsstelle, Chef dieses Unternehmens ist Dr. Kleewein. An den wandten wir uns und nach einer kurzen Unterhaltung stand der gesamte Vorstand des Vespa-Clubs von Bozen vor dem Haus und begrüßte uns aufs herzlichste. Verabredet wurde, die Nacht in Bozen zu bleiben und am folgenden Morgen gemeinsam mit dem Bolzaner Club nach Trento zum Vespa-Treffen, anläßlich der 1000000 Vespa, zu fahren. Das Quartier war bereits fertig, es ging alles sehr schnell und ich hatte das Gefühl, es war alles vorbereitet gewesen. Wir kamen in der Pension Drax'l unter, Inhaberin Gretl Thurner, nebenbei 100% ige Vespa-Idealistin. Wir nahmen auf die Schnelle ein original italienisches Etagenbad, und trafen uns in einer Stunde wieder bei unseren Bozener Vespa-Freunden. Die Verständigung war bestens, da man dort deutsch spricht und wir konnten dadurch schnell unseren Freunden verständlich machen, daß wir ein anständiges Stück Fleisch mit Kartoffeln und Gemüse schnellstens benötigten, um unsere Figuren aufrecht zu erhalten. Dem geschah auch so. Am frühen Abend gab es was zu essen und im Kreise der Tiroler Vespa-Freunde wurde von unserer Fahrt erzählt und dabei der Tiroler Wein probiert. Unsere Freunde dachten zwar, wir hätten durch die lange Fahrt dem Tiroler Wein gegenüber keine lange Widerstandsfähigkeit mehr, aber der Gegenbeweis war schnell erbracht. Nach dem Besuch einiger Lokale mußten wir dann einige Freunde nach Hause bringen, das war gegen 1-2 Uhr. Gegen 6 Uhr morgens war denn noch ein standfester Südtiroler, der uns den Weg ins Quartier zeigte. Frisch und von allen Sorgen enthoben standen wir Sonntagmorgen pünktlich um 9 Uhr an der Zentral-Garage, von dort aus startete die gemeinsame Fahrt. Auch die Freunde, die am Vorabend bei der Besichtigung diverser Lokale Bozens zugegen waren, hatten sich schon von dem nervenzerfetzenden Nachtleben Bozens erholt. Bubi und ich wunderten uns überhaupt, daß durch den Rotwein das Ge-triebe oder wenigstens das Vorgelege nicht entzwei gegangen war. Wir waren beide frisch und munter, als wären wir in Bozen schon 8 Tage zur Erholung. Dann erfolgte der Start, es waren so ca. 100 Maschinen anwesend, was aber nur die Hälfte der Bozener Vespa-Clubs ist. Danach fuhren wir dann durch das wunderschöne Etschtal bis Trento. Der Ort Trento, an sich gar nicht so klein, stand ganz im Zeichen der Vespa-Veranstaltung. Versammelt wurde sich auf einem Schulhof, wo ca. 500 bis 600 Maschinen so nach und nach eintrafen. Nach der Ausgabe von Plaketten, Mittagessenmarken, Verlosungsnummern, Beschreibungen, Landkarten und dergleichen mehr, starteten alle dort anwesenden Vespen zu einer Corso-Fahrt zum Grabmal des unbekannten Soldaten. wurde in einer für Zuschauer und Beteiligte sehr feierlichen und sehr geschmackvollen Art ein Kranz niedergelegt, Ich

möchte auch noch hier meine Bewunderung für die gute Organisation aussprechen, denn alles verlief bis jetzt wie am Schnürchen. Nur mit geringem Aufenthalt setzte sich die lange Kolonne von Vespa-Fahrern auf die Straße nach Riva, wo es später links abging auf eine 17 km lange Serpentine, bis ca. 1800 m hoch, bis Monte Bondone. Nach etwa 30 Minuten Fahrt wurde Halt gemacht und die einzelnen Clubs in die dort sehr komfortablen Hotels zum Mittagessen eingewiesen. Nach dem zweistündigen Mittagessen wurde eine Zwangspause eingerichtet, wo die meisten den dort befind-lichen Sessellift benutzten und noch etliche Meter sich hochfahren ließen, um eine zünftige Schneeballschlacht im Sommer zu machen. Bubi und ich taten das auch. Aber leider mußten wir bald wieder herunter, denn die Preisverteilung bzw. Verlosung begann, an der wir ja teilnehmen mußten, es waren wie Vespa, Fernsehgerät und andere sehr wertvolle Gegen-stände zu gewinnen. Der Bözener Club errang den ersten Preis für die Anzahl der Maschinen und der gefahrenen Kilometer. Für die von uns gefahrenen 1000 km erhielten wir auch sehr schöne Geschenke und fanden bei den dort anwesenden Vespa-Fahrern großes Bewundern. Pressephotographen blitzten, Filmkameras surrten, Bubi und ich hatten ein Gefühl, wie in Hollywood den Oskar-Preis empfangen zu haben. Mit typisch italienischer Begeisterung brach das Hoch und Bravo über uns herein. Nachdem Bubi seine gewonnenen Silbersachen für Drangfried in Empfang genommen hatte, rauschten wir mit einer Kolonne Bozener Vespa-Fahrern wieder bergab nach Trento bis zur Etschbrücke. Dort sammelte sich alles und wir fuhren geschlossen die 60 km zurück nach Bozen. Dort angekommen fanden sich alle Beteiligten in der Pension Drax'l bei der Gretl ein und diese ließ dann, in der Eigenschaft als Vizepräsident des Bozener Clubs, den gewonnenen Pokal (oberer Durchmesser 36 cm) voll Wein füllen und alle tranken daraus. Der wenige Schlaf der letzten Tage machte sich nun doch bemerkbar. Wir verblieben im Kreise der Tiroler Vespa-Freunde noch bis 1 Uhr nachts, erzählten noch mals viel von hüben und drüben, von schönen Vespa-Treffen aus ganz Europa und versprachen, uns anläßlich des Münch-

ner Vespa-Treffens von Europa, wiederzusehen. Ich möchte es hierbei nicht versäumen, dem Bozener Club unseren Dank für die Gastlichkeit, die sie uns haben zuteil werden lassen, auszusprechen. Montags wollten wir dann wieder zu Hause sein, aber immerhin lagen noch 1000 km vor uns. Wir starteten in Bozen gegen 9.30 Uhr, nachdem verschiedene Clubmitglieder sich in der Zentral-Garage eingefunden hatten, um uns zu verabschieden. Dann ging die Fahrt los, Richtung Düsseldorf. Den gleichen Weg, den wir gekommen waren, Brennerpaß, Zirlerpaß, Augsburg und die Autobahn, ging es wieder zurück. Gegen Nachmittag waren wir in Augsburg, wo wir die erste Rast machten. Nun machten wir den ersten Versuch, auf einer längeren Strecke einen hohen Schnitt herauszufahren. Wir schafften es, von Augsburg bis Karls-ruhe 222 km laut Tachometer in 3 Stunden zu fahren. Wir wollten dabei, so lange es noch hell war, die Vollgasfestigkeit des Motors erproben. Ich glaube, auf einer Distanz von 220 km eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 76 km zu fahren, nach den schon vorausgegangenen maschinellen Sträpazen, dürfte für unsere GS eine schöne Leistung sein. In Karlsruhe abermals aufgetankt, gings dann weiter in die Nacht hinein, wo wir in Darmstadt wiederum auftankten und dann in einem Stück durchfuhren bis Düsseldorf.

Am nächsten Morgen fanden sich im Vespennest die ersten Vespa-Fahrer ein, die in Erfahrung bringen wollten, ob wir in solch kurzer Zeit mit der GS unser Vorhaben durchgeführt hatten. Wir erzählten unseren Freunden in Düsseldorf von den Erlebnissen und einige Tage später konnten wir für die genauen Angaben einen Bozener Vespa-Freund in unserem Kreis begrüßen.

Nun, lieber Leser, falls Sie an den Angaben, die wir in Bezug auf die GS machen, zweifeln, laden wir Sie herzlichst ein zum Vespennest. Wir sind gerne gewillt, die gleiche oder ähnliche Tour mit Ihnen auch zu fahren. Ach so, Sie wissen nicht, wer Emil und Drangfried sind, Emil ist mein Vespa-Roller und Drangfried ist die Vespa von meinem Freund Bubl.

Klemens Schaaf

Vergessen Sie nicht:

VESPA-EUROPA-TREFFEN

BARCELONA 19/21. Juli 1957



Auch beim Europatreffen in Spanien steht ein Stierkampf auf dem Programm.

Ob der Torero auch da VESPA fährt?

Auch eine Osterüberraschung

Also, ich weiß nicht, ob es grundsätzlich üblich ist, daß man sich zu Ostern mit großen Überraschungen gegenseitig schon Tage vor dem Hasen-Fest auf die Folter spannt, aber bei uns war es jedenfalls so. "War" deshalb, weil die ganze Geschichte genau vor einem Jahr passiert ist. Und "bei uns"— das sind Hanni und ich —, der ich nun mit freundlicher Genehmigung meiner Hanni wahrheitsgetreu berichte, was damals so komisch war...

Vielleicht übte meine Vespa damals eine besondere Anziehungskraft auf sie aus, vielleicht die Tatsache, daß ich mit meinen ölverschmierten Händen und den rund um mich versammelten Schrauben und Werkzeugen einen besonders hilflosen Eindruck gemacht hatte — jedenfalls verdankte ich jener Panne bei Wolfratshausen die Bekanntschaft mit Hanni. Selbiges Mädchen steht nun hinter mir, kaut am Bleistift und versucht mir dauernd "charmante" Sätze zu diktieren

Hanni ist einfach hinreißend — ("Hast du mir noch nie gesagt!", protestiert es eben hinter mir und dann folgte an dieser Stelle eine längere Unterbrechung...) — ist einfach hinreißend, klar — und die ideale Sozia für Vespareisen und überhaupt. Aber zurück nach Wolfratshausen: damals fing es also ganz harmlos an. Und schon lange vor Weihnachten war ich hoffnungslos verliebt in sie. Bin ich übrigens auch heute noch...

Und dann kam Weihnachten. Meine Vespa stand im Keller, war tadellos überholt und geputzt und — wartete auf einen Käufer. Denn ich sparte damals gerade auf eine neue Maschine. Und als wir uns von der alten "Achilles" trennen mußten, das sagte Hanni so ganz nebenbei, daß es doch eigentlich schade wäre, wenn nun ein "Fremder" unsere Vespa fahren würde. Und ich sollte sie doch lieber ihr schenken. Da sie aber meine angespannte Finanzlage von mehreren schlichten "Limonade-Ausflügen" her kennen mußte, konnte das nicht ernst gemeint sein.

Um das süße Mädchen nicht zu enttäuschen, mußte ich damals wohl irgendetwas leicht Tröstendes gesagt haben, wobei auch so etwas wie "könntest ja doch nicht fahren" vorgekommen sein muß. Als Hanni listig blinzelte, mir mit dem kleinen Finger drohte und verschlagen sagte: "Vielleicht doch — und ich würde dir auf der Stelle davonbrausen —!", da stand es jedenfalls fest, daß die alte Vespa verkauft würde!

Und weil Hannis Weihnachtsgeschenk — also dasjenige, das ich für sie aussuchte — eigentlich recht dünn ausgefallen war — ("Aber den Schal habe ich heute noch — und er ist einfach einmalig. Weil er von dir ist" — sagte sie eben hinter mir und bestand darauf, daß ich es sofort tippe!) — also deshalb tauchte damals bei mir ganz aus dem Hintergrund der Gedanke auf, daß es eigentlich für Hanni eine nette Osterüberraschung wäre, wenn . . .

Und so pilgerte ich zu dem einschlägigen Fachmann, legte ihm meine Sorgen, vor allem die finanziellen, vor und erstand gegen eine Anzahlung von DM 50.— einen Gutschein für — einen Fahrkurs, Führerschein Klasse "Vespa". Eingetragen auf den Namen Hanni S. Ja, so war ich damals — dumm und unheilbar kurzsichtig. (Hanni hat übrigens soeben das Zimmer verlassen! Denn sie sieht ein, daß diese Geschichte sonst nie fertig wird — allerdings mußte ich ihr versprechen, daß sie einen "Korrekturabzug" bekommt und dann am Schluß noch ein paar Zeilen anfügen darf. Na ja…) Jedenfalls war ich damals irgendwie mit Blindheit geschlagen. Aber ich hatte andere Probleme: — die neue Maschine war da, Hannis Osterüberraschung mußte bezahlt werden und das Geld für die Zigaretten wurde immer

Kurz vor Ostern — ich hatte den "Gutschein" schon in der Tasche — machte ich mit Hanni einige kleinere Fahrten. Zu gerne hätte ich ihr den Gutschein gleich in die Hand gedrückt und zu gerne hätte ich ihr auf einer verschwiegenen Straße einmal die neue Vespa anvertraut — zum Üben. Aber dann wäre ja die Überraschung weg gewesen!

Der Gutschein war so groß wie eine Postkarte, sah aus wie ein gewichtiges Dokument oder zumindest wie ein Scheck der Bank von London — einfach toll. Und zwei Tage vor Ostern setzte ich mich hin, bastelte aus Pergamentpapier

eine Umschlaghülle, hängte ein rotes Band an den Gutschein und verkleckste zwei Stangen Siegellack — aber dann war das Supergeschenk fertig. Auf dem knallroten Siegel prangte ein blankgescheuerter Pfennig. Ein kleiner Zettel dazu, auf dem ungefähr stand, daß dies eben der letzte Pfennig sei, der mir noch übrigbliebe, daß ich aber auch den freudig ausgebe usw. Na ja, was man halt so schreibt

Und an Ostern holte ich sie ab. Die Vespa spiegelte nur so, Hanni strahlte und dann wollten wir starten. Aber dann mußte ich den Motor nochmal abstellen, denn Hanni hatte etwas vergessen — "bin gleich wieder da" rief sie und weg war sie. Als sie wiederkam, hatte sie ein kleines Päckchen in der Hand, das sie mir ohne Kommentar in die Tasche steckte. Alle Versuche, das Ding sofort auszuwickeln, wurden vereitelt — "erst später", hieß es. Und in solchen Dingen gebe ich nach... So starteten wir also. Mit Hanni, einem rätselhaften Päckchen und einem immer noch nicht überreichten Gutschein für Unterricht in einer Fahrschule an Bord einer nagelneuen Vespa...

Erspart mir bitte die Überreichungszeremonie des Gutscheines — sie fand am selbigen Nachmittag statt und endete zunächst in einem Fiasko. Der Enttäuschte war ich — denn Hanni lachte bloß schallend, als sie mein Kunstwerk sah und den Gutschein erblickte! Sicher habe ich wieder einmal ziemlich zerknittert geschaut, denn sie gab mir sofort einen großen Kuß und sagte dann triumphierend: "So, und jetzt pack' bitte mal mein Päckchen aus —!" Etwas freudlos habe ich wohl damals reagiert — schließlich...

Aber ich brachte dann doch das Papier von dem Päckchen herunter und fand eine Schachtel, auf der mit großen Buchstaben stand: "Bitte, laß mich bei dir immer mitfahren — ja?" In der Schachtel waren 50 Zigaretten — meine Lieblingsmarke. Und das mit dem "immer mitfahren" war charmant zweideutig. Hanni ist doch ein Goldmädchen!

Den Führerscheingutschein gab sie mir dann mit großer Geste zurück und sagte kurz und bündig: "Und zusätzlich schenkt dir dein Mädchen zum Osterhas noch fünfzig Mark—da!"— und dann mußte sie schon wieder lachen, weil ich einfach nicht begriff! Wie gesagt, ich war mit Blindheit geschlagen. Aber Hanni kramte emsig in ihrer Tasche und holte dann aus der Brieftasche einen abgegriffenen grünen Führerschein, Klasse III heraus, den sie mir freundlich lächelnd überreichte. Auf dem Papier stand, daß Hanni S. schon während der guten alten Vorwährungsreform-Zeit eine "Driver-License" erworben hatte und Verbrennungsmaschinen der Klasse III führen dürfe. Unterzeichnet und ausgefertigt am 20. Juni 1947. Ich war sprachlos — denn davon hatte sie nie etwas gesagt!

Ich komme zum Schluß: Schließlich war es eine tolle Osterüberraschung für mich — ein Mädchen mit Führerschein, fünfzig Mark obendrein, ein herrliches Wetter und äußerdem hatten wir 50 Zigaretten — ein herrlicher Tag. Und Hanni setzte ich anschließend gleich ans Steuer. Sie schwirrte ab und fuhr blendend —! War bei meiner Hanni ja auch nicht anders zu erwarten...

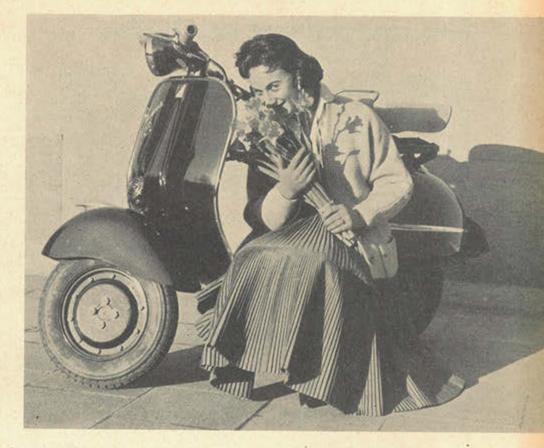
Von den gesparten 50 Mark genehmigten wir uns übrigens für 15 Mark einige Zutaten für eine schlichte Feierstunde. Der Ordnung halber möchte ich es noch anführen. So, und jetzt bin ich gespannt, was meine Hanni dazu zu sagen, bzw. zu schreiben hat. Ich räume jedenfalls das Feld und die Schreibmaschine. Für die nachfolgenden Zeilen bin ich nicht mehr verantwortlich...

Ha — ist ja zum Lachen, was da alles steht! Das hat er wieder mal fein hingedreht! Seine Spezialzigaretten waren übrigens gräßlich schwer aufzutreiben, weil er ausgerechnet Schweizer raucht — na ja, hängt irgendwie mit dem Vespa-Ausflug nach Zürich zusammen. Aber unbedingt muß ich noch berichtigen: ein Goldmädchen bin ich nicht und den uralten Führerschein habe ich damals gemacht, weil mein Vater das so wollte. Und warum ich ihm nie etwas gesagt habe —? Weil er ein netter Mensch ist, und ich einfach nicht will, daß er glaubt, ich sei nur in seine Vespa verliebt... So, das wärs! Und nächstesmal laß ich ihn nicht mehr an die Schreibmaschine, denn die diesjährige Osterüberraschung ist nichts für Vespa-Tip-Leser — die geht nämlich nur uns zwei was an. Klar?!

Wir wünschen allen unseren Lesern ein recht

> Frohes Osterfest

Ihre Redaktion



Internationales Vespatreffen in Ludwigsburg

4. bis 6. Mai 1957

Beim Bundestreffen in Dortmund im September vorigen Jahres wurde der Vespa-Club Ludwigsburg vom Präsidium des VCVD beauftragt, das Internationale Vespa-Treffen 1957 durchzuführen.

Der Vespa-Club Ludwigsburg hat sich dieser ehrenvollen Aufgabe voll und ganz gewidmet und wird keine Mühe scheuen, dieses internationale Treffen zu einem außergewöhnlichen Ereignis seiner Art zu machen. Beim letzten Kongreß des Vespa-Club von Europa in Mailand wurde beschlossen, daß jedes Land mindestens 2 Maschinen zu dieser Veranstaltung entsenden muß. Es ist somit allen Teilnehmern bei diesem Treffen Gelegenheit gegeben, alte Freundschaften wieder aufzufrischen bzw. neue zu knüpfen. Das Treffen ist als Zielfahrt, nach In- und Ausland getrennt, geplant. Außerdem sollen folgende Wertungen stattfinden:

Korso (beste Ausstattung der Clubs)

Geschicklichkeitsturnier (Preise für die ersten zehn besten)

Club-Vorführungen, Akrobatik, Quadrillen usw.

Der stärkste ausländische Club

Der stärkste inländische Club

Ausland-Club mit größter Entfernung

Das älteste Vespa-Ehepaar

Die jüngste Vespa-Fahrerin

Teilnahmeberechtigt sind alle in- und ausländische Vespa-Fahrer. Das Nenngeld für den Fahrer beträgt 5.- DM für den Beifahrer 2.50 DM.

Im Nenngeld einbegriffen ist: Ein Picknick-Paket mit Coca Cola - freiem Eintritt über die Dauer des Treffens in das "Blühende Barock" - freiem Eintritt zum Vespa-Ball - Teilnahme am Geschicklichkeitsturnier (50 Teilnehmer). Vorgesehene Programmfolge:

Samstag, 4. Mai 1957:

13—18 Uhr: Eintreffen und Begrüßung der Teilnehmer vor der Stadthalle in Ludwigsburg, verbunden mit einem großen Standkonzert zu Ehren der Ankommenden.

19-19.30 Uhr: Korso durch die Hauptstraßen der Stadt 20-21 Uhr: Mit dem Spielmannszug "Alte Kameraden" Abmarsch der Teilnehmer zu Fuß zum "Blühenden Barock", von der Stadthalle zur Südfront des Schlosses (ca. 200 Meter).

Dort Platzkonzert, ausgeführt von einem Musikzug in Verbindung mit dem Spielmannszug "Alte Kameraden" Nach Beendigung des Konzerts begeben sich die Teilnehmer zurück zur Stadthalle.

21—2 Uhr: Vespa-Ball in der Stadthalle, Bunter Abend mit Tanz und Tombola.

Sonntag, 5. Mai 1957:

10 Uhr: Empfang der Clubvorstände durch den Schirmherrn der Veranstaltung, Herrn Oberbürgermeister Dr. Frank, im Rathaus

Zwischenzeitlich wird den Teilnehmern Gelegenheit gegeben, Gottesdienste beider Konfessionen zu besuchen.

11-13.30 Uhr: Geschicklichkeitsturnier und Club-Vorführungen vor dem Stadion.

14-16 Uhr: Sieger-Ehrung und Preisverteilung in der Stadthalle mit gleichzeitiger Verabschiedung der Teilnehmer. 20 Uhr: Zwangloses Beisammensein der Verbleibenden im Schloß-Cafe des "Blühenden Barock".

Montag, 6. Mai 1957:

Besuch der Landeshauptstadt Stuttgart und des Fernsehturmes.

Die Vorausschreibung ging bereits an sämtliche in- und aus-

ländische Clubs. Die Hauptausschreibung gelangt Ende März über sämtliche

Vespa-Clubs zur Verteilung. Die Nennung kann nur über einen Vespa-Club erfolgen. Wir würden uns freuen, wenn wir recht viele Teilnehmer des

In- und Auslandes in unserem schönen schwäbischen SANS-SOUCI begrüßen könnten.

Die künstlerisch wertvolle Plakette, welche auf den Aus-schreibungen abgebildet ist, wird sicherlich Ihre begeisterte Zustimmung finden.

Für die Gesamtorganisation verantwortlich:

Günther Nägele 1. Vorsitzender

Willi Schnitzler Ehrenvorsitzender

Feinstprofilieren der Reifen (Eine Plauderei am Vespaclub-Stammtisch)

Der Schwarm aller männlichen Vespa-Clubmitglieder, kurz genannt Ilse, hatte Pech gehabt. Sie baute mit ihrer Vespa einen kleinen Sturz. Zum Glück war dabei nichts passiert. Wie es gekommen war? Oh ganz einfach. Auf einer üblen Straßenschmiere hatte sie zu scharf gebremst, dabei war ihr der Roller weggegangen und schon lag sie auf der Nase. Nun gabs Ratschläge in konzentrierter Form. Kaum einer war dabei, der nicht erklären konnte, warum, wieso und weshalb und vor allem wie sie sich das nächstemal in so einer Situation verhalten sollte. Schließlich kam das Ge-spräch auf das Feinstprofilieren der Reifen. Franz, der unzweifelhaft der beste Fahrer des Clubs war, er hatte schon einige Goldene gewonnen, wußte da genau Bescheid. Also hielt er einen Vortrag über das Feinstprofilieren. Und hier sind seine Ausführungen:

Das Feinstprofilieren, auch Sommern genannt hat eigent-lich zwei Erfinder. Herr Sommer kam auf die Idee, die Reifen durch Einschnitte guer zur Laufrichtung, die mit einer Art Kreissäge eingeschnitten wurden, rutschfester zu machen. Der zweite Erfinder, Herr Oelssner, hatte dieselben Uberlegungen, nur daß bei ihm die Einschnitte nicht quer, sondern längs der Fahrtrichtung verliefen. In der Folgezeit hat man sich die Köpfe heiß geredet, welche Methode nun eigentlich die bessere sei, ohne zu einem Ergebnis zu kom-men. Beide Feinstprofilierungen haben ihre Vor- und Nachteile, die sich im Endeffekt die Waage halten dürften. Es ist also letzten Endes ziemlich gleich, zu welcher Methode man sich bekennt. Übrigens, das Verfahren von Herrn Oelssner, Längseinschnitte zu ziehen, wird auch christopherieren genannt.

Wieso das Feinstprofil dem Reifen gerade bei Nässe die gewünschte Griffigkeit gibt, ist nicht hundertprozentig geklärt. Die einleuchtendste Erklärung ist wohl, daß die vielen scharfen Kanten der Einschnitte die Straßennässe und Straßenschmiere wegdrücken und so am Boden ein besonderes Haftvermögen haben. Feststeht auf jeden Fall, daß durch die Feinstprofilierung die Rutschfestigkeit der Reifen besonders bei nassen Straßen wesentlich erhöht wird. Es sei hier nur an die Auto- oder Motorradrennen erinnert, bei denen es selbstverständlich ist, daß die teilnehmenden Fahrzeuge bei Regen gesommerte Reifen fahren. Eigentümlicherweise liefert die Reifenindustrie für Zweiräder keine feinstprofilierten Reifen, im Gegensatz zu den Autoreifen, die ohne weiteres mit Feinstprofilierung zu haben sind. Der viel gehörte Einwand, daß durch das Sommern oder Chri-stopherieren die Lebensdauer eines Reifens stark gemindert

wird, trifft bestimmt nicht zu. Wer also einen feinstprofi-lierten Reifen fahren möchte, muß für eine nachträgliche Bearbeitung seiner Reifen sorgen. Dazu gibt es zwei Wege. Einmal kann man in eine Vulkanisieranstalt gehen und dort seine Reifen nachträglich feinstprofilieren lassen. Ein weiterer Weg ist die Selbsthilfe, das heißt, man kann seine Reisen selbst sommern. Dazu gibt es für ein paar Mark im Fachhandel ein Schneidgerät zu kaufen. Der Aufbau eines solchen Schneidhobels ist recht einfach. Mehrere Rasierklingen sind so aufgereiht, daß nur die Schneidkanten etwa 3 mm von einer Fläche hervorragen. Das Ganze hat weiter einen Griff, um beim Schneiden den notwendigen Druck ausüben zu können. Man verwendet für das Gerät aber keine Rasierklingen, sondern sogenannte technische Klingen, die stabiler sind und wesentlich länger halten. Geschnitten wird mit diesem Gerät normalerweise längs der Laufrichtung des Reifens, doch ist es bei einiger Ubung ohne weiteres möglich, quer zum Reifen zu schneiden. Die Schnittiefe beträgt nach dem Aufbau des Gerätes etwa 3 mm. Dies ist gerade die richtige Tiefe für einen Reifen mit gutem Profil. Bei abgefahrenen Reifen ist das Arbeiten mit diesem Gerät problematisch, denn bei einer Schnittiefe von 3 mm besteht die Gefahr, daß bereits die Leinwand angeschnitten wird. Man kann zwar durch ein Verkanten des Gerätes eine geringere Schnittiefe erreichen, doch scheint mir diese Arbeitsmethode etwas zu unzuverläßlich. Wichtig ist es, darauf zu achten, daß der Reifen über seine ganze Breite weg geschnitten wird, denn gerade die seit-lichen Stollen müssen bei der Schräglage in Kurven besonders gut haften. Um die Klingen des Schneidgerätes zu schonen, empfiehlt es sich, die Reifen vor der Arbeit erst einmâl gründlich zu säubern und die zwischen den Rillen sitzenden Steine zu entfernen, damit die Klingen nur den Gummi schneiden müssen.

Ilses Reifen werden selbstverständlich feinstprofiliert. Mindestens zehn Herren vom Club haben sich schon angeboten, an ihrem Roller diese Arbeit auszuführen und das meine ich ist grundfalsch, denn an Stelle sie zu bemitleiden hätte ihr eine ordentliche Gardinenpredigt gehört. Was muß dieses Mädchen wie eine Wilde über die Straßenschmiere hin-wegbrausen und dann natürlich mit aller Macht in die Bremsen steigen. Ich habe bei Gott nichts gegen die Sommerung der Reifen etwas einzuwenden, schließlich sollte alles getan werden, was die Fahrsicherheit erhöht, das entbindet uns aber davon nicht, vernünftig zu fahren und das glaube ich, hat Ilse keinesfalls getan.



Mit guten Reifen läßt sich das Experiment selbstverständlich jederzeit wiederholen. Hier einer unserer Nürnberger Vespisten.

Wieder einmal haben Vespa-Paare — sie lernten sich im Club kennen — geheiratet. Nach der Trauung folgten die Clubkameraden der Einladung des Bräutigams — immer noch die gleiche Sitte — zu einem kleinen Hochzeitsdrink. Es versteht sich am Rande, daß man dabei das Paar mehrmals hochleben ließ.

Wir wünschen den glücklichen Paaren alles, alles Gute.

Der Frühling naht mit Vespa Hochzeiten



CVGMUND



VC FRANKFURT



VC MOERS



Zur rauchblauen Hose wird ein quergestreiftes Esquire-Hemd getragen, u. eine praktische Windjacke ergänzt den kleidsamen Anzug. Modell REGENT WWM-Foto Relang



Zu dem in breite Kellerfalten gelegten Rock aus blauem Nino-Stoff wird eine lose Bluse aus dem gleichen Material getragen, deren lustig gestreifter Matrosenkragen über den Rücken herabhängt. Modell Bessie Becker WWM-Foto Relang



Cappa-chic
" Cappa-Tip

Ja, Fasching ist nun wirklich zu Ende, hoffentlich hatten sich meine guten Wünsche bewahrheitet.

Nun aber locken uns die warmen Strahlen der Märzensonne schon und überall kribbelt es uns und so vieles schwirrt uns durch den Kopf, wo sollen wir nur anfangen?

Ja das Frühjahr bringt so allerhand Sorgen mit sich. Unsere Vespa steht natürlich im Mittelpunkt, das ist selbstverständlich. Und ich habe natürlich jetzt doppelt Sorgen. Ich habe doch meine Vespa noch immer nicht. Ich bin ja noch am sparen!

Aber gerade jetzt startet der Frühling mit allen seinen Vorboten. Ich habe mir nun ein Ultimatum gestellt: Wenn am Montag immer noch die Sonne scheint, wird sie bestellt!

Dann muß eben das "Gelbe" noch ein bißchen warten!

Daß in diesem Jahr die Modefarben pastell-gelb, pastell-blau und pastell-rot sind, ist Ihnen schon bekannt, doch seien Sie im April noch vorsichtig und nehmen Sie lieber einen Regenmantel mit!

Er läßt sich ja so klein zusammenfalten und ist so bescheiden im Platzverbrauch. Dies sei ein Tip fürs ganze Jahr, besonders aber für den April.

Nun aber sind Sie ganz Ohr!

Im letzten "Tip" stellte ich mich Ihnen vor, aber eines habe ich noch verschwiegen.

Ich habe natürlich einen Freund. Ihnen den so genau vorzustellen wie mich, dazu würde ich den ganzen Tip benötigen.

Nur jetzt, wo ich keine Vespa habe, bin ich froh um ihn.

Daher nur kurz: Peter ist einen halben Kopf größer als ich, breit, blond, rasanter Haarschnitt und Hauptsache ewige Pfeise im Mund und mehr als frech!

Aber sonst ganz brauchbar, besonders jetzt, wo er mich auf seiner "GS" Taxi fährt.

Für Mode muß ich sagen hat er sehr viel übrig, ich dürfte jeden Tag das erste Modell aus Paris tragen, seinen Geldbeutel hat er damit nicht zu belasten.

Mit schmeichelnden Worten darf ich Lob und Anerkennung hören . . . Gisela, du siehst so gut aus, ach, und die Pastellfarben kleiden dich ja so gut, — zu Ihnen gesagt, das weiß ich doch selbst —, du hast doch immer den besten Geschmack ach, du kannst anziehen was du willst, es steht dir alles — davon sind wir nicht immer restlos überzeugt, meine Damen —, wenn Er es sagt, dann gefällt es uns auch. Geht's Ihnen nicht auch so?

Ach, die "GS" habe ich fast vergessen, Peters "GS" ist natürlich kaum zu erkennen, denn er ließ sie schwarz spritzen. Letzthin sagte er mir sogar, daß er noch eine schwarze Kombination beim VCVD bestellen würde — das blonde Gift in Schwarz auf Schwarz, das gibt ein Aufsehen!

Also dann bis zum nächsten Mal, meine Bilder, deren Modelle hoffentlich so ein bischen den Ton für Sie gefunden haben, zeigen diesmal das Neueste aus Paris, sowie den unverwüstlichen Kleppermantel.

Frohe, sonnige Ostern, und mit feschem Vespa-Roll!

Eure

Der letzte Schrei! Sollen wir da wirklich mitmachen?

Modell Biedermeier — KLM-Foto harald

Sirela

Rechts: Dieser zweireihige, sportliche Kleppermantel ist besonders praktisch, denn er läßt weder Regen noch Fahrtwind durch, zumal Sie die Armel ganz eng knöpfen können und im Nu der untere Teil des Mantels in zwei Hosenbeine zu verwandeln ist. Mit einem Wort: einfach ideal für die Ansprüche der Vespisten! (Klepper Rosenheim)

Unten links: Ein sehr apartes Kleidchen mit verschwenderisch weitem Rock zum gegensätzlich engen Oberteil aus quergestreiftem Nino-Irix. Lustige Akzente geben

die gefältelte Halskrause und der zur Bluse passende Schuh! (WWM-Foto Schmitt)

Unten rechts: Ein fescher sportlicher Anzug aus feingestreiftem Ninoflex, der auch bei kühlem Wetter gute Dienste erweist, denn er ist imprägniert. Durch die klassische Form der Jacke wirkt dieses Modell immer "angezogen". (WM-Foto Lohmaier)





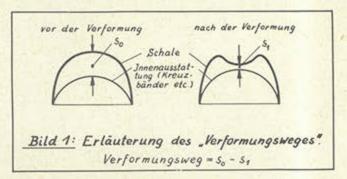


Stürzhelm oder nicht?

Es gab eine Zeit und sie ist noch gar nicht so lange her, da war der Sturzhelm das Attribut von Rasern. Demzufolge kam man leicht in Mißkredit, wenn man mit einem solchen Krachhut bewaffnet durch die Landschaft fuhr. Inzwischen hat sich das glücklicherweise geändert und niemand wird daran Anstoß nehmen, wenn jemand beim Fahren eines Zweirades einen Sturzhelm trägt. Es wurden sogar amtlicherseits Stimmen laut, die einen generellen Sturzhelmzwang befürworteten. In jüngster Zeit allerdings machte sich eine Gegenbewegung bemerkbar, das heißt man konnte hin und wieder lesen, daß das Tragen eines Sturzhelmes gar nicht so vorteilhaft sei, daß es sogar Fälle gegeben habe, wo die Verletzung eines Fahrers beim Sturz durch das Tragen eines Helmes sogar noch verschlimmert wurde. Der Durchschnittsfahrer weiß nun nicht mehr, was er tun soll, schließlich ist für die meisten die Anschaffung eines Sturzhelmes kein Pappenstiel, denn ein guter Sturzhelm, und nur ein solcher kann in Frage kommen, ist nicht gerade billig, da geht schon beinahe ein halber Hundertmarkschein in die Binsen. Für viele verdoppelt sich die Summe sogar, da ja die Sozia denselben Anspruch auf Sicherheit wie der Fahrer hat. Um hier nun wenigstens einigermaßen Klarheit zu schaffen, soll an dieser Stelle die Sturzhelmfrage erörtert werden:

Die erste Frage wird lauten: Wieso und wieweit schützt ein Sturzhelm den Kopf und kann er überhaupt im Falle eines Sturzes eine zusätzliche Gefahr für den Fahrer bedeuten? Das sind viele Fragen auf einmal und es wird im folgenden versucht, sie einzeln zu beantworten: Schlägt der Kopf bei einem Sturz auf eine mehr oder weniger harte Unterlage auf, so tritt je nach der Wucht des Aufpralls eine Deformierung der Schädeldecke ein, die bis zu einem gewissen Umfang durch die Elastizität der Knochen ausgeglichen wird. Bei einer Überspannung der Elastizität tritt eine Zerstörung der Schädeldecke, sprich Schädelbruch ein. Um die Schädeldecke zerstören zu können, ist eine gewisse Energie notwendig. Trägt man nun einen Sturzhelm, so wird durch diesen eine gewisse Menge der Energie ver-nichtet, das heißt, der Schutzhelm wirkt als Bremse. Die zweite große Schutzeigenschaft des Sturzhelmes liegt in der Elastizität der Helmschale, die ein wesentlich größeres De-formierungsvermögen als die Schädeldecke besitzt. Mit an-deren Worten heißt das: Prallt der Kopf gegen eine Kante, so wird die Schädeldecke an dieser Stelle eingedrückt, die Folge ist ein sogenannter Schädellochbruch. Liegt nun beim selben Unfall ein Sturzhelm über der Schädeldecke, so wird zwar die Schale desselben eingedrückt, der Kopf selber bleibt aber heil. Hier beginnt gleich die Beantwortung der zweiten Frage, denn es muß wohl jedem einleuchten, daß der Sturzhelm Stöße nur bis zu einem gewissen Grade abfangen kann, oder wie es wissenschaftlich so schön heißt: Durch ihn kann nur eine gewisse Menge an kinetischer Energie, die beim Aufprall frei wird, vernichtet werden. Ist die verbleibende Stoßkraft größer als das Widerstandsvermögen der Schädeldecke, so wird diese trotz des Sturzhelms in Mitleidenschaft gezogen. Mit anderen Worten könnte auch gesagt werden: Durch das Tragen eines Sturzhelmes wird auf jeden Fall die größtmögliche Widerstandsfähigkeit der Schädeldecke restlos ausgenutzt. So kam es auch zu den Zeitungsmeldungen, die besagten, daß ein Fahrer trotz Tragens eines Sturzhelmes mit einem Schädelbasisbruch in das Krankenhaus eingeliefert wurde. Der Aufprall war eben in diesem Falle so stark, daß durch den Sturzheim zwar ein Schädellochbruch vermieden wurde, dieser aber gerade durch das Tragen eines Sturzhelmes in einen Schädelbasisbruch umgewandelt wurde. Vorfälle dieser Art wurden des öfteren zu Stellungnahmen gegen den Sturzhelm ausgeschlachtet, entbehren aber jeder Grundlage, da aller Grund zu der Annahme besteht, daß bei dem gleichen Aufprall ohne Sturzhelm die Verletzungen am Kopf auf jeden Fall tödlich gewesen wären, während mit ihm der Mann zwar mit einem Schädelbasisbruch aber doch mit dem Leben davonkam. Der Sturzhelm ist also beim eventuellen Aufprall des Kopfes auf jeden Fall ein großer Schutz und es steht außer Zweffel, daß er in vielen, vielen Fällen Lebensretter war.

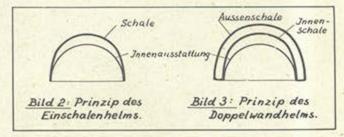
Trotzdem gibt es einige Gründe gegen den Sturzhelm. Da gibt es zum Beispiel eine bestimmte Art von Stürzen, bei denen der Sturzhelm ausgesprochen unangenehm wird. Gemeint sind hier Stürze, bei denen der Fahrer nicht auf ein Hindernis aufprallt, sondern auf der Fahrbahn entlanggeschleift wird. Hier ist es möglich, daß der Helm auf der Fahrbahn infolge seiner Elastizität abprallt und der Kopf mit den Gesichtsteilen nach vorne auf die Fahrbahn schlägt, was natürlich zu empfindlichen Verletzungen der Gesichtsteile führt. Diese Prellwirkung kann unter Umständen so stark sein, daß dabei ein Genickbruch eintritt. Hier haben wir einmal einen Fall, bei dem ein Sturzhelm unter Umständen zusätzlichen Schaden anrichten könnte, doch sind Vorkommnisse dieser Art gottlob so selten, daß sie im



Ganzen gesehen keinesfalls als ernsthaftes Argument gegen den Sturzhelm ins Feld geführt werden könnten. Ein viel ernsteres Problem liegt beim Fahrer selbst.

Bei gewissen Menschen nämlich wird durch das Tragen eines Sturzhelmes die Aufnahmefähigkeit der Sinne stark beeinträchtigt. Sie werden beim Fahren mit einem Sturzhelm unsicher und die Frage, ob sie nicht zu Gunsten der Fahrsicherheit auf einen Sturzhelm verzichten sollten, kann leicht zu einem Nein gegenüber dem Sturzhelm führen. Doch ist dies eine Frage, die jeder einzelne sich selbst beantworten muß.

Hat man sich einmal zu dem Entschluß durchgerungen, einen Sturzhelm zu kaufen, so steht man vor der schwerwiegenden Frage, welchem Fabrikat man den Vorzug geben soll. Das Angebot ist nicht gerade klein und es fällt dem Laien keineswegs leicht, die Spreu vom Weizen zu scheiden. Vorsicht ist hier durchaus am Platze, denn durch die leichte Verkaufsmöglichkeit dieses Artikels in der letzten Zeit haben sich einige Leute an die Fabrikation von Sturzhelmen gemacht, die nicht gerade mit Fachwissen beladen sind. Ihre Fabrikate sind auch dementsprechend ausgefallen. Hier lohnt es sich schon, nur bewährte Markenfabrikate zu kaufen, deren Name für Qualität bürgt. Die Helmschalen werden aus den verschiedensten Rohstoffen hergestellt, was aber noch nichts über die Güte des Endproduktes aussagt. So gibt es Helme aus Kunststoff, aus gehärtetem Helmleder



und aus vergütetem Duraluminium. Für welche Art man sich entscheidet, ist reine Geschmacksache. Wichtig ist auf jeden Fall, daß man nicht eine schwere Ausführung erwirbt, wie sie etwa von Motorradrennfahrern getragen werden, sie sind zu schwer und auf die Dauer daher zu unbequem. Es gibt leichtere Helme, sogenannte Geländesturzhelme, die sind für uns Rollerfahrer gerade richtig. Solche Helme drücken auch nach stundenlangem Fahren noch nicht, selbst wenn der Kinnriemen ganz fest angezogen ist, was unbedingt sein muß, denn ein locker sitzender Sturzhelm nützt im Falle eines Falles gar nichts, er fliegt höchstens davon. Ob ein Sturzhelm vorne mit einem kleinen Sonnen-

schirm ausgerüstet sein soll, hängt von der Mentalität des einzelnen ab. Worauf beim Einkauf vor allen Dingen geachtet werden sollte, sind breite und gut gepolsterte Kinnriemen. Schmale Lederbänder, wie man sie manchmal bei billigen Ausführungen findet, schneiden nach kurzer Zeit so stark ein, daß das Tragen des Helmes unerträglich wird. Ebenfalls ein wichtiges Augenmerk sollte man den Ohrenklappen zukommen lassen. Bei falscher Konstruktion bildet sich durch den Fahrtwind in den Ohren ein Rauschen, das nicht nur sehr störend ist, sondern auch die Verkehrs-geräusche, wie zum Beispiel Warnzeichen von anderen Verkehrsteilnehmern, überlagert. Bei sogenannten modischen Sturzhelmen ist besonders Vorsicht geboten. Hier besteht zu leicht die Gefahr, daß über die Mode der eigentliche Schutz zu kurz kommt.

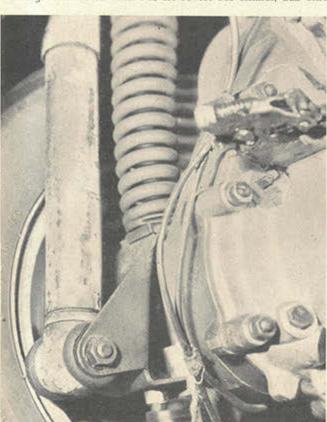
Alles in allem: Der Sturzhelm ist zwar keine absolute Lebensversicherung, er kann aber im Falle eines Sturzes den Kopf vor schweren Schäden bewahren. Weil aber unter dem Sturzhelm der Kopi sitzt, sollte man möglichst so fahren, daß der Sturzhelm auch nicht den kleinsten Kratzer ab-bekommt. Gelingt dies, so hat der Sturzhelm am besten seinen Zweck erfüllt.

Die Vespa hat zwei hydraulische Stoßdämpfer

Ich könnte sie nun mit periodischen und aperiodischen Schwingungen belästigen. Es geht aber auch einfacher. Sehen Sie, die Sache ist so: Wenn Sie mit Ihrer Vespa über eine Bodenwelle oder ein Schlagloch fahren, dann tritt die Federung in Aktion, das heißt die Feder des jeweiligen Rades wird zusammengedrückt und durch die Federkraft anschließend wieder in die Normallage gebracht. Leider hat die Sache ein paar Schönheitsfehler, die in der Wesensart einer Feder begründet liegen. Da ist zuerst einmal der Federdruck selbst. Wir wünschen uns ja eine Feder, die zu-erst einmal ganz weich anspricht, um auch die kleinste Unebenheit zu schlucken, deren Druck aber dann so hart wird, daß ein Durchschlagen der Federung auf jeden Fall verhindert wird. Nebenbei soll die Feder aber auch vollständig bruchsicher sein. Das ist soviel auf einmal, daß eine

sie sich nicht mit einem Arbeitsgang, sondern federt nach,

was beim Aufeinanderfolgen von Bodenunebenheiten nicht nur eine Reduzierung der Federwirkung, sondern auch das



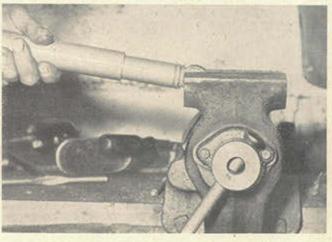
Nach Abheben der Motorverkleidung liegt der Stoßdämpfer der Hinterradfederung frei.

einzige Feder das alles auf einmal gar nicht bewerkstelligen kann (zwei zusammen auch noch nicht). Abhilfe schafft hier ein Stoßdämpfer. Dieser hat die Eigenschaft, desto grö-Beren Widerstand zu leisten, je weiter und je schneller er zusammengedrückt wird. Wird also eine Federung mit einem Stoßdämpfer ausgerüstet, so kann ruhig eine relativ weiche Feder verwendet werden, da ja der Stoßdämpfer ein Durchschlagen der Federung verhindert. Die Feder hat einen weiteren Nachteil: Einmal in Schwingung gebracht, begnügt



Hängt man ihn an seiner unteren Aufhängung aus, dann läßt sich mit der Hand bereits feststellen, ob er überhaupt noch arbeitet.

Besser ist es jedoch, wenn man den Stoßdämpfer ganz ausbaut und ihn zur Prüfung in einen Schraubstock einspannt, Ein erfahrener Mechaniker kann auf diese Weise ganz gut den Zustand des Stoßdämpfers beurteilen.



sogenannte lästige Aufschaukeln zur Folge hat. Auch hier tritt wieder der Stoßdämpfer als letzter Nothelfer ein. Durch seine Trägheit, die sich dem schnellen Auf und Ab der Feder widersetzt, erhöht er den Wirkungsgrad der Federung und verhindert auch das Aufschaukeln. Weiter wird durch ihn das Rad am Springen gehindert, er sorgt vielmehr dafür, daß das Rad nie die Fühlung mit dem Boden verliert. Man kann also umgekehrt sehr gut behaupten, daß eine Vespa, bei der die Stoßdämpfer nicht mehr wirken, einen großen Teil ihrer Fahrsicherheit eingebüßt hat und somit verkehrsgefährdend ist.

Die Vespa hat hydraulische Stoßdämpfer. Das Wort hydraulisch bezeichnet die Bauart der Stoßdämpfer. Die stoß-dämpfende Wirkung wird bei ihnen durch eine Flüssigkeit, meist Ol, erzielt. Der Anordnung liegt der Gedanke zu-grunde, daß eine Flüssigkeit der Verkleinerung seines Volumens einen sehr starken Widerstand entgegensetzt. Um nun überhaupt ein Zusammenpressen des Stoßdämpfers zu ermöglichen, läßt man die zusammengedrückte Flüssigkeit durch kleine Offnungen in einen zweiten Raum entweichen. So kommt es, daß man einen Stoßdämpfer mit sehr langsamem Druck zwar ohne weiteres zusammendrücken kann, Stößen aber setzt er stärksten Widerstand entgegen. Ubrigens kann ein Stoßdämpfer auch doppelt wirken, das heißt seine dämpfende Wirkung tritt nicht nur bei Druck, sondern auch bei Zug ein. Ein Stoßdämpfer dieser Art ist in der Hinterradfederung der Vespa eingebaut.

Ein hydraulischer Stoßdämpfer ist vollkommen wartungsfrei. Er muß also weder geschmiert noch geölt noch sonstwie gepflegt werden. Man hat nur darauf zu achten, ob der Stoßdämpfer überhaupt noch arbeitet. Diese Überprüfung überläßt man am besten einer Vespa-Fachwerkstätte. Freilich müßte man auch am veränderten Fahrverhalten der Vespa erkennen, daß ein Stoßdämpfer nicht mehr in Aktion ist, so zum Beispiel wenn die Federung häufig durchschlägt, oder ein Rad auf Bodenwellen stark zu springen anfängt. Hier sei gleich erwähnt, daß es nicht möglich ist, einen Stoßdämpfer zu reparieren, ein defekter Stoßdämpfer muß gegen einen neuen ausgetauscht werden. Der Aus- und Einbau eines Stoßdämpfers macht keine Schwierigkeiten und kann vom Vespa-Kundendienst in kurzer Zeit erledigt werden.

Neu für uns: Blüt im Alkohol

Aus dem Auto-Brevier von Hans Peter Bretz Abdruck mit freundlicher Genehmigung des Verlages Erschienen im Perlen Verlag, Marbach/Neckar

Blut im Alkohol ist eine chemische Bezeichnung, mit der nichts Gescheites anzufangen ist. Kehren wir die Flüssigkeiten um und sprechen von "Alkohol im Blut", so bleibt auch dieser Begriff für die Chemie völlig wertlos, ist jedoch in seinen unteren Dosierungen, nach Promille gerechnet, in vielen Fällen ein Maßstab der Strafzumessung vor Gericht. Man verzeihe es mir, wenn ich hier vielleicht etwas frivol mit einem Tatbestand umspringe, der zu den traurigsten unserer Zeit gehört. Da aber veränderte Zeiten auch veränderte Erziehungsmethoden bedingen, glaubte ich dies tun zu dürfen, wobei nichts verniedlicht und nichts bagatellisiert werden soll.

In der Chemie ist Alkohol die Bezeichnung für eine größere Gruppe organisch-chemischer Verbindungen, die aus Kohlen-, Wasser- und Sauerstoff bestehen. In der Geschichte und nicht zuletzt auch in unserer schöngeistigen Literatur kommt er in der Regel unter der Bezeichnung Gersten- oder Rebensaft vor. Seit vielen tausend Jahren. Und wenn wir das große Kommersbuch aufschlagen, so ist dort zur Hälfte von der Liebe und zur Hälfte vom Wein die Rede, manchmal auch in einer erfreulichen Mischung beider Substanzen.

Wollte man all dies aus den uns überkommenen Kulturgütern streichen, angefangen von den weinseligen Liebesliedern der Klassiker bis auf die leicht bekömmlichen Reimereien rheinischer Karnevalisten, dann wäre unser Leben ein mehr als grauer Alltag, und unsere Literatur bestände nur noch in grausigen Tragödien, die es zu allen Zeiten im Abschlachten gemeiner Bösewichte mit amerikanischen Gangsterfilmen aufgenommen haben.

In allen zivilisiertenn Ländern gibt es eine Kultur des Weines und des Trinkens. Wir können sie nicht missen, wir wollen sie auch nicht missen. Es ist ein Teil unserer Welt

Es wird eine Zeit kommen, und sie scheint nicht fern zu sein, da die alten Semester gestorben sind, die einst an Deutschlands Hohen Schulen noch fröhlich das Glas und den Humpen geschwungen haben. Wenn sie nicht mehr da sind, werden sich die Zeiten ändern, unsere Sitten und unsere Geselligkeit ebenso. Hoffen wir, daß die Letzten dann noch die Gelegenheit wahrnehmen, das Zeitalter des Weines und des Gerstensaftes zünftig exzutrinken, mit Prost und Santé, mit Cheerio und Salute, mit Skal und Gsuffa, Die nachher kommen, tun mir heute schon leid.

Die Technik verändert unser Dasein. Und sie hat mit einem Male ein Problem geschaffen, das als Alkohol am Steuer zwar auch in die Literatur eingegangen ist, jedoch nicht in die musische, sondern in die des Strafrechts.

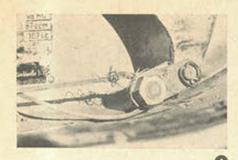
Nun wollen wir uns hier nicht streiten über jene Methoden, nach denen der Pegelstand des Alkohols im Blut bemessen wird, erst recht nicht darüber, daß es Richter gibt, die nur einen Maßstab kennen, die Grenze der 1,5 Promille, während wiederum andere die Dunstwolke des Alkohols nach besseren Methoden zu durchleuchten versuchen. Richter sind auch nur Menschen, ihr Urteil aber soll weise sein, und gerecht. Dies vor allem! Gerecht gegenüber dem Sünder, gerecht gegenüber jenen, die es zu schützen gilt.

Nun gibt es, vorerst noch, Millionen Menschen auf dieser Erde, die vom Weinbau leben, Millionen, die den edlen Gerstensaft brauen, und weitere Millionen, deren Beruf es ist, diese Flüssigkeiten zu kredenzen. Das soll wohl auch noch eine Weile so bleiben. In der Zwischenzeit wurden andere Säfte erfunden, die meist exotische Namen haben, und daher sehr schnell beliebt wurden. Gewürzt mit einigen Tropfen Alkohol, haben sie im wesentlichen die Aufgabe, durch die Brillanz ihrer Färbung und die Höhe ihres Preises den Autofahrer zu überzeugen, daß er es mit echter Ware und nicht mit Surrogaten zu tun hat, daß er also ruhig auf die herkömmlichen Getränke der Fußgänger und Generaldirektoren (mit Chauffeur im Auto) verzichten kann. Und er tut es, findet sogar seinen Spaß darin, selbst unter die Mixer zu gehen und seine Privatmischung zu verlangen. Das ist gut so, wenn es dabei bleibt. Die Chefchemiker aller Bars dieser Erde, ob sie Fritz oder Charlie heißen, werden gebeten, im Bemühen um neue Illusionen nicht nachzulassen, denn irgendwie hat es den Anschein, als ob die Männer unserer Zeit diesen Beichtstuhl ehelicher Betrübnisse mit seinen Mixturen so dringend brauchen wie die Rückerinnerung, in ihrer Jugend einmal voll des guten Weines gewesen zu sein. Techniker sind oftmals sonderbare Käuze.

Als Rettungsanker haben sie eine Kapelle erfunden, auf der man genau ablesen kann, ob man freigesprochen oder ob der Richter auf eine Woche beziehungsweise einen Monat entscheiden wird. Ein Rettungsanker, der im Sumpfgelände der Tiefe und im Geschmack der guten Sachen doch meist keinen Halt findet.

Hier gibt es nur ein Entweder-Oder, Taxifahrer wollen auch leben. Vielleicht aber auch, daß unsere Geselligkeit neue Wege geht und auf Bacchantentum verzichten kann. Noch sind wir nicht so weit, daher dieser Zwiespalt in unserem Leben, in unserer Kultur. Und das in einer Zeit, da selbst die Sänfte nur noch in östlichen Museen zu sehen ist.

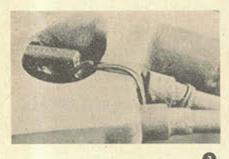
Ergo bibamus, aber mit Maß, und bitte leise singen!



Wir kümmern üns üm die Bowdenzüge



Von einwandfreien Bowdenzügen hängt unter Umständen die Verkehrssicherheit des Fahrzeuges ab. Auf jeden Fall aber verursacht ein defekter Bowdenzug Schwergängigkeit der Bedienungsorgane und damit Arger beim Fahren. Abgesehen davon, ein gerissener Bowdenzug auf freier Strecke gehört nicht zu den Annehmlichkeiten. Neben der ständigen Pflege der Bowdenzüge ist stets darauf zu achten, daß sie sich in einwandfreiem Zustand befinden. Wenn ein Seil zum Beispiel (Abb. 1) so aufgespleißt ist, gehört es auf jeden Fall durch ein neues ersetzt. Handelt es sich wie bei der Abbildung gar um ein Bremssell, dann handelt der Fahrer ausgesprochen sträflich. — Ist die Bowdenzug-







hülle gebrochen, so hilft keine Reparatur mit Isolierband oder ähnlichem. An dem Knick wird das Seil immer schwer durchlaufen. Außerdem besteht die Gefahr, daß sich das Seil an der Kante aufscheuert und früher oder später reißt. Abhilfe schafft nur eine neue Bowdenzughülle. — Besonders gefährdet sind die Enden der Bowdenzughüllen, an denen der Zug besonders leicht knickt und aufspleißt. Reparaturen mit Draht (Abb. 3) sind nutzlos, da sie nur einen Notbehelf darstellen. — Zur Pflege des Bowdenzuges gehört vor allem, daß er regelmäßig geölt oder geschmiert wird. Verschiedentlich werden dazu sogenannte Schmiernippel in den Bowdenzug eingesetzt. Bei ihnen besteht die Gefahr, daß der Bowdenzug nur über eine Hälfte geschmiert wird. Wer Schmiernippel benützt, muß darauf achten, daß das mit der Fett-







presse an beiden Enden des Bowdenzuges wieder austritt (Abb. 4). — Weiter gibt es ein Bowdenzugölgerät, das auf den Kopf der Fettpresse aufgesetzt wird, um mit der Fettpresse Ol durch den Bowdenzug drücken zu können (Abb. 5). — Man kann sich aber auch einfacher helfen, indem man das Ol mit einer Olkanne in den Bowdenzug einträufeln läßt, dazu muß das Seil ständig bewegt werden. In beiden Fällen ist darauf zu achten, daß das Ol am Ende des Bowdenzuges wieder herausläuft. Nur so hat man die Garantie, daß der Bowdenzug in seiner ganzen Länge geölt ist (Abb. 6). — Wenn der Bowdenzug geölt wird, sollte man die beiden Enden des Bowdenzuges mit einem Fettbatzen verschließen, damit das Ol nicht gleich wieder herauslaufen kann (Abb. 7). — Will man den Bowdenzug einfetten, so muß er aus der Bowdenzughülle herausgezogen werden und in seiner ganzen Länge eingefettet werden (Abb. 8). — Schwergängige Bowdenzüge finden ihre Ursache neben Beschädigungen des Bowdenzuges oft auch in zu eng gelegten Bogen. Wird also ein Bowdenzug neu verlegt, so ist unbedingt darauf zu achten, daß jeder Bogen so weit wie möglich verlegt wird.



UNSER HANDLERPORTRAT

BRUNO KUHN BRAUNSCHWEIG

Herr Bruno Kuhn ist geboren am 4. September 1910
Mit der Vespa ist Herr Kuhn seit etwa 1949/50 vertraut,
also vom ersten Tage an, als die Vespa nach Braunschweig
kam. Herr Kuhn war seinerzeit in einem hiesigen Fahrzeughaus als Mechanikermeister tätig und wurde somit zum
Leiter der Reparatur-Werkstatt für Vespa-Roller. In dieser
Eigenschaft hat Herr Kuhn an Kursen bei den damaligen
Hoffmann-Werken in Lintorf teilgenommen und ist auf
Grund dieser Tatsache bestens mit der Vespa vertraut.
Im Winter 1955 hat Herr Kuhn dann die Werkstatt von der

Im Winter 1955 hat Herr Kuhn dann die Werkstatt von der Firma übernommen und führte diese von diesem Tage an auf eigene Rechnung weiter.

Durch ein von Herrn Kuhn eröffnetes Ladengeschäft wurde der Betrieb wesentlich erweitert.

Soweit wir beurteilen können, ist Herr Kuhn im Kreise seiner Kundschaft sehr beliebt und hat für jeden ein aufgeschlossenes Ohr.

Im Jahre 1950 kam es zu den ersten zwanglosen Zusammentreffen von Vespa-Freunden in Braunschweig. Auch hierbei war Herr Kuhn maßgeblich beteiligt und hat den damaligen Vespa-Fahrern schon mit Rat und Tat zur Seite gestanden. Herr Kuhn hat auch, als es zur ordentlichen Gründung des Vespa-Club Braunschweig im Jahre 1951 kam, immer aktiv mitgearbeitet bzw. diesen selbst mit ins Leben gerufen. Sehr oft hat Herr Kuhn dann im Rahmen der Clubabende techn. Vorträge über die Vespa gehalten, wodurch der Kreis dann immer größer wurde. Im Vorstand des VC Braunschweig ist Herr Kuhn seit 1954 vertreten. So 1954 als techn. Berater, 1955 als 2. Vorsitzender und 1956 als 1. Vorsitzender. Auf der diesjährigen Jahreshauptversammlung wurde Herr Kuhn wieder mit großer Mehrheit als 1. Vorsitzender gewählt und wird somit die Geschicke des Clubs für ein weiteres Jahr leiten.

Es ist im übrigen der Initiative von Herrn Kuhn zu verdanken, daß wir im letzten Jahr den Spielfilm "Vespa-Camping und Banditen" drehen konnten. Die Idee für diesen Film ist von Herrn Kuhn.

Sollte Herr Kuhn wirklich eines Tages aus dem aktiven Clubleben ausscheiden, so würden wir dieses sehr bedauern, denn Herr Kuhn ist uns in jeder Beziehung ein guter Kamerad und Helfer, der für die Vespa und für den Club immer da ist.

Vespa Landesclub Nord

Vespa Club Braunschweig 1951

DER VESPACLUB VON DEUTSCHLAND DANKT SEINEN VESPAHÄNDLERN

Vespa Alpenfahrt

Sie findet in diesem Jahr am 16./20. Juni 1957 statt.

Vom 11. bis 19. August 1956 fand erstmalig in der Geschichte des "Vespa-Club von Deutschland" eine Alpenfahrt statt, welche über eine Strecke von 1000 km durch die Alpen führte und somit wohl zu den größten und eindrucksvollsten Veranstaltungen touristischer Art innerhalb des erneut aufwärtsstrebenden VCVD wurde. Die Organisation lag in Händen des Vespa-Club Kempten, welcher durch den VCVD in seiner großen Aufgabe unterstützt wurde.

Der Ausschreibung hatten 20 Vespa-Fahrer Folge geleistet, die sich entschlossen hatten, in vorbildlicher Kameradschaft, die bis auf das kleinste vorbereitete Fahrt mitzumachen.

Es war zu erwarten, daß am Samstag, den 11. August eine Vespa nach der anderen, stark überladen in Kempten ein traf. Nachdem die Teilnehmer ihre zugewiesenen Quartiere bezogen hatten, welche zum größten Teil kostenlos bei Club-Mitgliedern waren, traf man sich am Abend zur Fahrtbesprechung im Club-Lokal des VC Kempten. Ein vorzüglich schmeckendes Abendessen vereinigte hier die Teilnehmer der Alpenfahrt, welche von Bremen, Trier, Schwäbisch-Gmünd, Göppingen, Düsseldorf 52, Oberhausen, dem Bergischen Vespa-Club und von der Saar nach Kempten gekommen waren. Für manchen brachte dieser Abend ein begeistertes Wiedersehen, für die meisten jedoch wurde dabei der enge Kontakt zueinander geschäffen, welcher für das bevorstehende Vorhaben unbedingt notwendig war. Endlich war es soweit. Pünktlich um 8 Uhr des nächsten

Tages trafen sich sämtliche Teilnehmer vor dem Club-Lokal in Kempten. Wie kleine Tragtiere sahen unsere Vespen aus, als wir Kempten in Richtung Süden verließen. Bei gewitterartigem Regen ging die Fahrt über Immenstadt, Sonthofen, Hindelang hinauf die Jochstraße mit ihren 117 Kurven nach Oberjoch, wo die deutsch-österreichische Grenze passiert wurde. Nach kurzem Aufenthalt setzte sich unsere Kolonne in Richtung Reutte (Tirol) wieder in Fahrt, wo wir durch das Thannheimer Tal, hinab über den Gaichtpaß zum Lechtal gegen Mittag eintrafen. Hier neigte sich das Wetter zu bessern und so zogen wir es vor, eine kleine Rast einzulegen. Wie es sich dann auch zeigte, war unsere Vermutung richtig und wir konnten bereits eine knappe Stunde später zur Weiterfahrt über den Fernpaß nach Innsbruck aufbrechen. Während unsere schwer beladenen Vespen den Weg hinauf zum Fernpaß nahmen, trafen wir auf die "Toude Europe" und so konnten wir miterleben, wie sich die europäische Spitzenklasse im Radsport ein Stelldichein auf biegen und brechen gab. In Innsbruck führen wir auf den Berg Ischl zum Andreas-Hofer-Denkmal und erlaubten uns von dort aus einen Rundblick auf die vielbesungene Stadt. Unser Tagesziel vor dem Grenzübergang am Brenner erreichten wir gegen 18 Uhr. Mancher konnte hier sein erstes echtes Edelweiß betrachten, welche die Tische unseres typischen "alten Tiroler Gasthauses" zierten. Während dieser ersten Etappe mußte lediglich ein Kupplungsbelag ausgewechselt werden, was jedoch zur Bewunderung von vielen nur 20 Minuten unvorgesehenen Aufenthalt kostete. Mit einem gemeinsam eingenommenen Abendessen war das für den ersten Tag vorgesehene Programm infolge der bevorstehenden zweiten Etappe abgelaufen. Für den Rest des Abends konnte man unsere Vespa-Fahrer wirklich suchen, denn einige besuchten einen Tiroler Abend, andere gingen zum Tanzen und wieder andere unterhielten sich bis spät in die Nacht hinein mit einer englischen Reisegesellschaft. Zur Ehre aller muß gesagt werden, daß am anderen Morgen alle ohne Kopfweh oder ähnlichem pünktlich startbereit waren. Nachdem in Österreich Treibstoff sehr billig ist, wurden noch alle Fahrzeuge vollgetankt und sofort einzeln zur Grenze auf den Brenner weitergeleitet. Letzteres wurde gemacht, damit unser Grenzaufenthalt nicht zu lange dauert; denn viele mußten noch Benzingutscheine besorgen und das kostet gerade im Urlaubsmonat August sehr viel Zeit. Gegen 10 Uhr waren wir dann soweit, daß unsere Kolonne wieder vollzählig war, und die Fahrt nach Süden ging weiter vorbei an ungezählten schönen Burgen, welche majestätisch die Gipfel der Berge zieren. Bereits gegen Mittag trafen wir dann von Brixen kommend in Bozen ein, wo wir nach einem kurzen Blick in das dortige Vespa-Service Um-schau nach einem ruhigen schattigen Plätzchen hielten. In einem kleinen Laubwald 15 km außerhalb der Stadt war dann Mittagspause und an Stelle unserer Motoren begannen nun Benzinkocher ihre Tätigkeit aufzunehmen. Doch die Zeit ging weiter und unsere braven Vespen begannen gegen 14 Uhr erneut ihr vertrautes Lied zu singen. Die Fahrt verlief bis kurz vor Salurn glänzend und ohne Zwischenfälle. Wir waren alle verwundert, als es einem Teilnehmer ge-lang, seine Vespa aus voller Fahrt ohne Sturz anzuhalten, nachdem er durch einen Felgenbruch überrascht wurde. Neben diesem Pech hatten wir in der Kolonne noch einen Reifendefekt an einem Vorderrad, welcher ebenfalls ohne Sturz abging. Nachdem ein kleiner aber gut zusammengestellter Ersatzteilstock mitgeführt wurde, gab es zu keinen Bedenken Anlaß und wir erreichten unser zweites Tagesziel Arco bei Riva bereits gegen 17 Uhr. Während nun ein großer Teil die bereits vorbestellten Quartiere bezog, machten sich andere an die Arbeit und bauten sich ihre Zelte zu einem kleinen Vespa-Camping auf. Nachdem dieses Quartier für 3 Tage festgelegt war, scheuten wir die Arbeit nicht und dekorierten das ganze Haus, samt Garten (Vespa-Camping) mit Papierfähnchen des VCVD sowie des VC Europa. Im Anschluß daran war gemeinsames Abendessen, nach welchem dann die ersten Grüße aus Italien nach Hause geschrieben wurden. Daß man nun den Rest des Abends in fröhlicher Stimmung beim Chianti verbrachte, dürfte an der hohen italienischen Temperatur gelegen sein. Nach einer sehr kurzen Nacht folgten nun zwei Tage, an denen jeder Teilnehmer seinen eigenen Plänen nachgehen konnte, Während ein großer Teil nach einer Fahrt entlang des Gardasees, ein kühlendes Bad vorzog, konnte man andere beim Vespa-Service in Riva finden, welche sich dort italienische Zubehörteile gekauft haben und diese auch selbstverständlich gleich montieren ließen. Nach vielen Erlebnissen des ersten freien Tages traf man sich um 19 Uhr

zum gemeinsamen Abendessen. Wie sich anschließend herausstellte, hatten einige bereits dicke Freundschaft mit italienischen Mechanikern geschlossen, welche uns mit ihren Motto-Guzzi besuchten. Gegen Mitternacht verabschiedete sich der größte Teil unserer Gruppe, während einer von uns eine Probefahrt auf Motto-Guzzi machen durfte, welche dann 12 Stunden später mit 1000 Lire wegen Ruhestörung bezahlt werden mußte.

Am nächsten Tag ging es erneut an den Gardasee, diesmal wurde die gegenüberliegende Uferstraße gefahren. Wohl die meisten verbrachten diesen zweiten Tag beim Baden. So vergingen die Stunden im Fluge, und als bei allen die Freude und Begeisterung wohl am höchsten war, war es auch schon wieder Zeit zur Rückfahrt in das Quartier, denn wir hatten uns ja bis 19 Uhr verabredet. Mit diesem Abend feierten wir dann gleichzeitig Abschied vom Gardasee und von unserem südlichstem Quartier, wo wir sehr gut und billig untergebracht waren. Weiter ging es nach Meran, das wir planmäßig schon um 16 Uhr erreichten.

Der nun kommende Tag sah planmäßig die kürzeste Strecke (100 km) vor, weshalb der Start erst gegen 10 Uhr festgelegt war. Pünktlich standen dann aber unsere Vespen vor dem Gasthaus Edelweiß zur Weiterfahrt entlang der Etsch startbereit da. In Spondig wurde dann über den geplanten Abstecher zum Stilfser Joch abgestimmt, welcher dann, nachdem genügend Zeit vorhanden war, auch für gut geheißen wurde. Nachdem einige Sozias vorgezogen hatten, diesen Abstecher nicht mitzufahren, suchten wir für diese ein ruhiges schönes Plätzchen, an welchem wir dann diese samt sämtlichem Gepäck abgesetzt haben. Nach einer kurzen Mittagspause starteten wir dann in Richtung Paßhöhe, und wir waren sehr erfreut als wir feststellen konnten, daß unsere Vespen diese sehr lange 12% ige und teilweise darüber liegende Steigung glänzend geschafft haben. In 2756 m Höhe stellten wir dann unsere Fahrzeuge auf der Paßhöhe ab, und wohl alle waren sehr beeindruckt von der gewaltigen Bergwelt, welche hier besonders durch den 3965 m hohen Ortler mit seinen riesigen Gletschern gezeichnet wird. Nach einer kurzen Schneeballschlacht starteten wir dann gegen 15 Uhr zur Abfahrt, welche über die gleiche Strecke erfolgen mußte, da wir unsere Sozias und das Gepäck zuvor abgelegt hatten. Nachdem jeder seine Eindrücke schilderte, setzten wir dann unsere Fahrt in Richtung Grenze zum Reschenpaß fort. Unser Tagesziel war Nauders (6 km von der Grenze entfernt), und nachdem auch hier unsere Quartiere gesichert waren, ließen wir es uns nicht nehmen, im Grenz-Lokal noch anständig Abschied von Italien und dem dort sehr billigen Wein zu nehmen. Um 20 Uhr bezogen dann alle in bester Stimmung ihre Quartiere.

Der nächste und zugleich letzte Tag führte uns durch das Inntal über Landeck zum Arlbergpaß, Hier unternahmen wir einen Abstecher über den Flexenpaß nach Zürs. Gegen Mittag starteten wir dann über Bludenz—Feldkirch—Dornbirn—Bregenz nach Weiler i. Allgäu, wo wir pünktlich um 16 Uhr eintrafen, und hier, wie abgemacht, vom VC Kempten an der Grenze abgeholt wurden.

Nachdem nun die letzten Grenzformalitäten erledigt waren, ging die Fahrt über die "Deutsche Alpenstraße", vorbei am Alpsee bei Immenstadt nach Kempten, wo wiederum alle Teilnehmer bei Club-Mitgliedern des dortigen Vespa-Clubs untergebracht wurden.

Die Eröffnung der "Allgäuer Festwoche 1956" war Anlaß für eine Corsofahrt durch die Stadt, an welche dann anschließend der Abschluß-Abend im Kolpinghaus folgte.

Während dieses Abends dankte der Vorsitzende des VC Kempten allen Teilnehmern der Vespa-Alpenfahrt für die tadellose Kameradschaft und Disziplin während der Fahrt. Er dankte dem VCVD für das große Entgegenkommen, welches die gute Organisation ermöglichte, und betonte, daß die enge Verbundenheit der Vespa-Fahrer aus allen Teilen Deutschlands, auch bei dieser Veranstaltung den Ausdruck ihrer Lebendigkeit gefunden hat. Er dankte allen, welche durch ihre Teilnahme geholfen haben, diese Fahrt zu einem vollen Erfolg werden zu lassen, und bemerkte, daß diese Vespa-Alpenfahrt als großes Ereignis in der Geschichte des VCVD Eingang finden wird.

Die teilnehmenden Vespa-Clubs bedankten sich anschließend für die großartige Organisation, und gaben deutlich zu erkennen, daß diese Fahrt wohl bei allen unvergessen bleibt. Von den meisten wurde der Wunsch nach einer ähnlichen Fahrt für 1957 an den VC Kempten herangetragen. Nun wir hoffen es, wie Sie alle! — MWK

CLUBNACHRICHTEN

Vespa-Hochzeit und "Eine Nacht auf Hawai"

an einem Tag beim Vespa-Club Köln

Eine Nacht in Hawai in Köln, der Hochburg des Karnevals, wer möchte da nicht dabei gewesen sein. Ich war es.

Morgens ging dem Fest eine prächtige Vespa-Hochzeit voraus. Elf geschmückte Vespas und zwei Wagen des Clubs-gaben dem Brautpaar das Geleit in den neuen Lebensabschnitt. Als das Paar aus dem Dom trat, strahlten die Gesichter der Clubmitglieder, als hätten sie selbst Hochzeit. Das abendliche Fest verlebte ich als Gast des Vespa-Club Köln. Ich bin kein Rheinländer, aber ich konnte in dieser Nacht feststellen, daß es keine leere Redensart ist, wenn man von der rheinischen und insbesondere von der Fröhlichkeit der Kölner spricht.

Der Präsident des VC Köln, Herr Lodom e z , eröffnete das Fest und begrüßte besonders als Gäste des Clubs Frau Binder, den VC Sittard (Holland), der unter der Führung seines Präsidenten Theo Steyaert mit vier Maschinen erschienen war und den VC Godesberg, der mit fünf Maschinen anrollte, und dekorierte die Gäste mit dem Orden des VC Köln. Der Dank der Gäste war ebenfalls in karnevalistischer Art gehalten und schon war die Stimmung enorm. Die Kapelle brachte die wirklich fabelhaft kostümierten Vespisten vom Walzer bis zum Rock and Roll in Hitze, so daß die Bar oft als abkühlender Zufluchtsort angesteuert wurde. Das wirbelte durcheinander und 140 Spanier, Römer, Matrosen, Neger, Clowns, Hawaimädchen und wer weiß was für Landsmänner und -frauen vertrugen sich prächtig.

Gereimte und ungereimte Büttenreden und drei Karnevalssänger sorgten dafür, daß die Schuhsohlen nicht vom Tanz durchbrannten. Ihr Vortrag hätte auch völlig Humorlose zum Lachen gebracht und eifriger Applaus, Orden des Clubs, vom Vizepräsidenten Weber überreicht, dankte den Vortragenden.

Inzwischen war noch ein weiterer Gast eingetroffen, schwarz im Gesicht von der Sonne seiner "Zielfahrt nach San Remo", erschien der Präsident des Vespa-Club Rhein-Lahn, Herr Alfons Schleimer. Auch er wurde feierlich begrüßt und mit dem Orden ausgezeichnet.

Vize Weber, der mit seinem Bart und dem roten Fes aussah, wie Faruk in seiner Glanzzeit (er war nur nicht so dick. Der Herr Weber, meine ich), verkündete eine besondere Überraschung. Das Brautpaar des Clubs hatte es sich nicht nehmen lassen, einen Besuch bei seinem Club zu machen. Strahlend erschien die Vespabraut im Brautkleid, der Bräutigam mit seinem Myrtensträußchen am Revers sah nicht weniger glücklich aus. Ein herrlicher Strauß Nelken wurde der jungen Braut von Herrn

Lodomez überreicht und Glückwünsche wurden von allen Seiten dargebracht. Ich wünsche dem Brautpaar, daß seine ganze Ehe so froh und beschwingt verlaufen möge, wie diese "Nacht in Hawai". Das Paar verzog sich aber bald, von verständnisvollen Blicken und Reden begleitet.

Das originellste und das schönste Kostüm sollte ermittelt und prämilert werden. Das Preisrichterkollegium, bestehend aus Frau Binder, Herrn Schleimer und Herrn Zimmermann war in großen Nöten. Bei der Vielzahl wunderbarer Kostüme konnten sich die drei zwar zu dem originellsten, aber nicht zu dem schönsten entschließen. Sie hätten bei einer Entscheidung vielen unrecht getan. Als die drei Preisrichter sich noch die Köpfe heiß redeten, war aber bereits die nächste Attraktion an der Reihe. "Eine Nacht in Hawai" war das Motto dieses Festes, und eine Hawai-Tänzerin trug diesem Motto Rechnung. Mit wenig Kostüm. aber das Wenige sehr "hawai"-gerecht, war sie plötzlich auf der Tanzfläche und tanzte. Sie war nicht nur ein erfreulicher Anblick, sondern sie tanzte auch hervorragend. Ich sah nur, wie der die Tanzfläche umstehende Kreis von Männern immer dichter wurde, es hielt niemand mehr auf seinem Platz aus. Aber nicht nur die Männer, sondern auch die Frauen waren begeistert. Die Tänzerin enthob nun das Preisrichterkollegium seiner Entscheidung, denn nach dem Motto des Festes hatte sie das treffendste Kostüm, Herr Präsident Lodomez erkannte ihr den Preis zu, von allen Seiten mit Zurufen "Bützchen" begleitet. Ob die Zurufer da nicht wohl an Stelle von Herrn Lodomez gewesen wären?

Mit Gesang, Geschunkel, Tanz und eifrigen Barbesuchen verging die Nacht wie im Fluge, man trennte sich ungern und hätte das Fest gern noch im Morgengrauen für Stunden weitergefeiert.

Lieber Vespa-Club Köln, Du hast unter Deinem Präsidenten, Herrn Lodomez, und seinen getreuen Mitarbeitern ein Fest veranstaltet, das uns für eine Nacht alle alltäglichen Gedanken vergessen ließ. Wir danken Dir dafür. G.B.

VC Göppingen

Neuer Vorstand

Herr Jörg Krauss, Göppingen Hauptstraße 13

VC Ludwigsburg

Der 1. Vorsitzende des Vespa-Club Ludwigsburg, Herr Günther Nägele, lud die Mitglieder, Freunde und Gönner des Clubs am 4. 1. 1957 zu der diesjährigen Hauptversammlung in das Clublokal zum Neuen Güterbahnhof ein. Er begrüßte die vollzählig erschienenen aktiven Mitglieder und zahlreiche Gäste. Herr Nägele gab einen umfassenden Bericht über die Arbeit des Vespa-Clubs im vergangenen Jahr. Er erwähnte besonders die vielen nationalen und internationalen Treffen, welche der Club im vergangenen Jahr angefahren hat. Auch die Sportgruppe des Clubs war überall, wo sie sich zeigte erfolgreich. Den Clubmeister errang sich bei der Jahresabschlußfahrt und der anschließenden Geschicklichkeitsprüfung, in meisterhafter Bravour, der 2. Vorsitzende des Clubs Georg Hartmann. Das im vorigen Jahr festgelegte Programm der Touristik, konnte wegen des schlechten Wetters nicht voll abgewickelt werden. Jedoch war dafür der gemeinsam verbrachte Urlaub, im herrlich gelegenen Trauchgau, ein unvergeßliches Erlebnis.

Nach Entlastung des Gesamt-Vorstandes, durch den Ehrenvorsitzenden Willi Schnizler, dankte dieser mit herzlichen Worten dem 1. Vorsitzenden Nägele für seine zielbewußte und erfolgreiche Tätigkeit für den Club und der Vespa-Idee!

Günther Nägele wurde auch für das Jahr 1957 einstimmig wieder von den Anwesenden zum 1. Vorsitzenden gewählt. Er nahm die Wahl unter großem Beifall an! Der Gesamtvorstand für das kommende Jahr hat nun folgendes Bild:

1. Vorsitzender: Günther Nägele

Vorsitzender: Georg Hartmann Kassier: Erich Triller

Sportleiter: Eugen Leibfried

1. Beisitzer: Berthold Heckmann

2. Beisitzer: Heinz Schroth

Für den Schriftführer konnte niemand nominiert werden, so übernahm der Ehrenvorsitzende Willi Schnizler diese verantwortungsvolle Arbeit. Der Vespa-Club Ludwigsburg steht in diesem Jahr vor einer verantwortungsvollen Aufgabe: Er wurde vom Vespa-Club von Deutschland beauftragt das einzige in diesem Jahr stattindende internationale Vespa-Treffen vom 4. bis 6. Mai 1957 vorzubereiten. Die Ludwigsburger Vespisten versichern, dieses Treffen für alle Teilnehmer zu einem unvergeßlichen Erlebnis zu gestalten!

VC Gießen

Der VC-Gießen hielt am 15. Februar 1957 eine Zwischenversammlung ab, bei der die BV-Aral ihren Film von der Internationalen Sechstagefahrt in Garmisch-Partenkirchen 1956 vorführte.

Die sehr zahlreich erschienenen Mitglieder und Göste waren von dem interessanten Filmstreifen begeistert.

Am Schluß dankte der 1. Vorsitzende Herr Wesche den Vorführern und gab seiner besonderen Freude darüber Ausdruck, daß der Vespa-Club als erster Motorsportverband in Gießen Gelegenheit hatte, diesen wertvollen Film zu sehen.

VC Nürnberg

Als im Monatsprogramm Januar bei einem der vier Clubabende die Ankundigung "Geschicklichkeitsfahrt im Saale" stand, begann ein großes Rätselraten, denn auf diskrete Fragen, ja selbst zynischen Anspielungen reagierte unsere Vorstandschaft ziemlich dickfellig, so daß einige von uns ein paar Wochen schwer an ihrer Neugierde zu tragen hatten.

Doch wie schnell war diese dann befriedigt als an jenem Abend auf sechs Quadratmetern ein prächtiger Turnierplatz mit Slalom, Garage zum Wenden, Parklücke, Rückwärtsfahrt und Bremsprobe in Miniatur aufgebaut war. Das Fahrzeug dazu löste zuerst ein mächtiges Gelächter aus, was in ein Staunen überging als es vorgeführt wurde. — Ein Fernlenkauto der Firma "Schuco", Batterieantrieb, am Steuerteil 2 Vorwärts- und 1 Rückwärtsgang, käuflich in jedem Spielwarengeschäft. — Gegen ein geringes Startgeld wurde nun von den großen Kindern gefahren und gespielt, je



nach Temperament, auf stottern oder im Caracho, nach Zeit und Strafpunkten.

Der Höhepunkt wurde erreicht als es einigen besseren Hälften unserer Clubkameraden nicht gelang, die Ratschläge über richtiges Fahren, welche sie sonst vom Sozius der Vespa erteilten, unter Beweis zu stellen.

Mit der Überreichung einiger kleiner Preise an die drei besten Teilnehmer fand dieser nette Abend seinen Abschluß.

(Im Vertrauen gesagt, unser Vorstand spielte gerade zu Hause als er auf diese Idee kam).

Mit freundlichen Grüßen, und Vespa-Roll Vespa-Club Nürnberg

VC Osnabrück

In seinem Rechenschaftsbericht vor der gut besuchten Jahreshauptversammlung wies der 1. Vorsitzende Friedrich Baumfalk auf

die Veranstaltungen des Clubs hin und betonte, daß das veranstaltete Vespatreffen mit internationaler Beteiligung in Osnabrück ein großer Erfolg gewesen wäre. Wenn der Club auch noch zur Zeit an den Folgen des finanziellen Mißerfolges zu tragen habe, - ein Zuschuß wurde von Seiten des VCVD nicht gegeben -, so wäre der Eindruck, den dieses Treffen auf die Teilnehmer gemacht habe, ein Nachhaltiger. Als nächste Großveranstaltung beabsichtige man im Rahmen des Gauwertungswettbewerbs des ADAC-Gaues Weser-Ems im Mai eine Verkehrsschildersuch-, Orientierungs- und Gleichmäßigkeitsfahrt über etwa 100 km für Wagen, Motorräder und Roller aufzuziehen. 1956 ist bei Zuverlässigkeitsfahrten eine Silbermedaille errungen worden, Außerdem hat der Club in dem Clubkameraden Walter Toennes 1955 zum zweiten Male einen Gausieger im Zuverlässigkeitssport in der Motorrollerklasse gestellt. Man hoffe, in Zukunft auch mal einen Fahrer des Clubs in einer Mannschaft des VCVD sehen zu können.

In der Touristik hat der Club 49 000 km für das Anfahren von Vespa-Treffen bewältigt, gegenüber 32 000 km 1955 und 64 000 km 1954. Fünf Preise, davon drei Mannschaftspreise, waren der Lohn für diese Fahrten, bei denen u. a. Ziele in Holland, Belgien und Dänemark angefahren wurden. Im kommenden Jahr werde der Club sein Hauptaugenmerk auf die Touristik richten. Bei der dann folgenden Neuwahl des Vorstandes wurde in geheimer Wahl der alte Vorstand fast einstimmig in seinen Amtern bestätigt. Auch im kommenden Jahr sind die Geschicke des Clubs in die Hände der Kameraden Friedel Baumfalk (1. Vorsitzender), Walter Toennes (Schriftführer und Pressewart), Eckhardt Blomeyer (Kassenwart), Herbert Exner (Sportwart), Hermann Broxtermann (Tourenwart), gelegt. Kassenprüfer bleibt weiterhin Werner Hegemann.

Vespa-Club Osnabrück im ADAC.

VC Ruhrtal

Die Geburt eines kräftigen Clubs zeigen hocherfreut an: Die Paten

W. Möller, Kassierer K. D. Heinz, Sportwart W. Bussmann, Schriftführer W. Preé, Vorsitzender

VC Gießen

Am 23. Febr. 1957 veranstaltete der Gießener Vespa-Club sein traditionelles Kostümfest. Pünktlich um 20.11 Uhr hielt der Präsident seine Begrüßungsansprache und hieß alle Mitglieder, Gäste und Freunde des Clubs willkommen. Dann wurde schon zu dem alten Karnevalsschlager "In Mainz am schönen Rhein" geschunkelt. Nach Verlesung des Protokolls stieg der Präsident der Gießener Fasenachtsvereinigung in die Bütt". 2 "hergeloffene Gießener Schlammbeißer" nahmen die Lokalpolitik unter die

närrische Lupe und wurde mit viel Applaus bedacht. Zwischendurch wurde wieder mal geschunkelt und dann erschien der bekannte Rundfunk- und Fernsehkomiker Harry Kobler, der extra aus Köln gekommen war und brachte das Stimmungsbarometer auf seinen Höhepunkt. — Zahlreiche Orden wurden vom Schatzmeister verteilt und nach der Schlußansprache des Präsidenten und dem Ausmarsch des Elferrates wurde getanzt.

Zwei erstklassige Kapellen der Labour-Service-Company spielten ununterbrochen. Alle Anwesenden verlebten eine fröhliche und unbeschwerte Faschingsnacht. Leider vergingen die Stunden wie Minuten und auch dieser Ball nahm ein Ende.

Wilfried Schön, Pressewart

VC Duisburg-Hamborn

Der Vespa-Club Dufsburg-Hamborn, teilt ihnen folgende Veränderungen mit:

- Bei unserer Jahreshauptversammlung, am 11.1.1957, wurde der gesamte Vorstand entlastet.
- 2. An der Versammlung nahmen 20 Mitglieder teil,
- Der neue Vorstand wurde einstimmig, wie folgt, gewählt:
- Vorsitzender: Harald Kempken, Dbg.-Hamborn, Alleestraße 39.

Kassierer und Sportwart: Günter Knipp, Dbg.-Hamborn, Scheiermannstraße

Schriftführerin: Sieglinde von Wolff, Dbg.-Beeckerwerth, Niedermendinger Straße 11. Beim Jahresbericht wurden die Ereignisse, des "Vespa-Jahres 1956", noch einmal in Erinnerung gerufen.

Trotz des schlechten Wetters, im vergangenen Jahr, machten wir noch sehr viele Ausfahrten. (Die einzelnen Treffen und Fahrten aufzuführen, würde zuviel Platz in Anspruch nehmen.)

Das schönste Ereignis in unserem Club-Leben war die Teilnahme an dem Vespa-Treffen in Sittard.

Bei diesem Treffen entwickelte sich zwischen beiden Clubs eine enge Freundschaft. Neben einem regen Briefverkehr fanden auch gegenseitige Besuche statt.

Diese Treffen, "en miniature", wollen beide Clubs in diesem Jahr fortsetzen.

Während der schlechten Monate wurde die Geselligkeit gepflegt.

Unsere Weihnachtsfeier bildete den Abschluß des "Vespa-Jahres 1956".

von Wolff

N. B.: Ich bitte Sie, sämtliche Post an die Anschrift:

H. Kempken, Dbg.-Hamborn, Alleestr. 39 zu schicken.

VC Unna i. W.

Wir hielten am 27. Januar unsere Jahreshauptversammlung ab. Nach Entlastung des alten Vorstandes wurden neu in den Vorstand gewählt als:

- 1. Vorsitzender: Manfred Wandelt,
- 2. Vorsitzender: Wolfgang Deutsch,
- 1. Schriftführer: Friedrich Karl Schmidt,
- 2. Schriftführer: Herbert Köpke,
- 1. Kassierer: Erwin Barks,
- 2. Kassierer: Werner Weyand,

Sport-, Touren- und Vergnügungswart: Theo Opheiden,

Pressewart: Klaus Leidermann.

In der Anschrift des VC Unna hat sich dadurch keine Anderung ergeben.

Manfred Wandelt



In Pallanza (Lago di Maggiore) überreichte Präsident Binder dem Präsidenten des VC Europa, Herrn Dr. Tassinari eine Grubenlampe aus dem Ruhrgebiet. Diese wurde von Herrn Oberbürgermeister Lange der Stadt Gladbeck, der Ehrenmitglied des VC Gladbeck ist, gestiftet.

VC Neuß/Rhein

Karneval bei den Vespa-Söhnen am Rhein Rund ging es, als die Neußer Vespisten ihren steifen Rock' und Roller an einem Karnevalstag schön zu Hause ließen und zu einem Bunten Abend richtig bunt erschienen. Von allen Seiten strömte man zahlreich herbei, um angesetzten närrischen Abend im ausgeschmückten Clublokal unter dem Motto "Drunter und Drüber" miterleben zu dürfen. Alles war in großer



Stimmung und man tanzte nach der Kapelle "Tonband", da für diesen Abend keine lebende Kapelle aufzutreiben war. Dieses jedoch kaum auffiel, denn man hatte alles, Wein, Weiber und Gesang. Alle Rassen waren vertreten, von der Chinesin bis zur Hollanderin und vom Sepp bis zum Depp. Unser Schelm kam diesmal ganz schelmisch und ließ es sich nicht nehmen, sein sonst so müdes Tanzbein zu schwingen. Unser Präsident lief als Boots- und Steuermann mit langem Bart immer wieder an die Bar und steuerte denselben fachgerecht am kühlen Naß vorbei. Großes Raunen ging durch den Saal, als zwei waschechte Unterweltstypen vom Hamburger Hafen mit Narben und blauen Augen in den Saal schlürften. Doch großes Hallo und Gelächter wurde laut, als man die beiden als unseren Schriftführer und unseren Pressewart erkannten. Und als klein Pitterken in die er endete immer mit dem Refrain: "Bin i' nett en ärm Kink". Der nachfolgende Tusch war großes Gelächter. Es floß Bier, Sekt und Wein, geschunkelt und gesungen wurde obendrein. Die Kapelle "Tonband" spielte ununterbrochen und die Vespa-Söhne gerieten ins Schwitzen, denn sie gaben sich mehr dem kühlen Naß hin, dieses ihre ver-Bütt ging, blieb kein Auge trocken, denn



So verschwommen diese Gesichter, so verschwommen schaute auch der Fotograf.

trockneten Kehlen anfeuchtete. Leider nahmen es die Vespalinen ihnen übel und entschwanden wie ein Bienenschwarm, natürlich war unser Schelm als Haremswächter mitgezogen worden. Bei den Vespasöhnen wurde es bunt und munter, man spülte Glas um Glas hinunter. Dem einen war auf der Autobahn der Reifen geplatzt, dem anderen war der Kupplungszug gerissen, dem dritten war ein neuer Fahrtrick eingefallen, auf einmal waren sie alle am Lallen, wo sind denn unsere Linen geblieben? Und so kam einer auf den Gedanken, wir spielen dem dicken Scheich einen kleinen Streich. Einer nahm das Telefon in die Hand und benachrichtigte ganz gewandt, das Lokal, in dem die Entschwandenen harrten, unser



Die 5 Vespen Von rechts nach links: Adolf Penzel, Armin Piske, Alfred Hermann, Karl Ball und Fred Wagebach.

Erich Binder würde ihn hier erwarten. Ganz freudestrahlend und gewandt kam unser Scheich mit den Linen angerannt. Doch unser Dicker nahm es uns fast krumm, als er hörte, es war nur ein Irrtum.

Leider machte die schon verlängerte Polizeistunde dem allzu schönen Treiben ein jähes Ende.

Aber wer glaubt, die Vespisten gingen geknickt nach Hause, der hatte sich sehr getäuscht. Der Abend war doch wirklich nett, denn sie sangen danach noch im Bett.

So ging zwar der offizielle Karnevalsabend zu Ende, aber noch so manch feucht-fröhlicher Abend fand ein spätes Ende.

VC Frankfurt

Fasching beim Frankfurter Vespa-Club

Der Vespa-Club Frankfurt/Main feierte am 22. Februar 1957 ein Kostümfest unter dem Motto "Spaß an der Freud".

Der Saal faßte ca. 100 Personen, und siehe da, es fanden sogar 140 - und mehr -Platz darin. Da der Vorsitzende gedroht hatte, wer sich nicht kostümiert, muß DM 3.- in die Clubkasse zahlen, kam kein Vespafahrer ohne Verkleidung. Um 21 Uhr war von Charlie Chaplin, Damen aus dem 18. Jahrhundert, Römer, Cowboys, "leichte Mädchen" bis zu schwarzhaarigen Südländerinnen alles vertreten.

Der Abend wurde von einem barfüßigen Vespafahrer eröffnet, der mit flatternden Ohren zu uns gerollert war.

Ein Landstreicher - so echt, daß jeder seine Geldbörse festhielt - ein Seemann und noch zwei komische Alten brachten uns dann, begleitet von einem Mönch, mit Guitarre ein selbstgedichtetes Lied.

Als es um 2 Uhr dann offiziell Schluß war, traf sich der Vespa-Club Frankfurt/Main noch in den verschiedensten "Kneipen", um sich von den Strapazen des Faschingstreibens zu "erholen".

A. Kreuder

comping · comping · comping · comping · comp

bes

Qualität

Qualität

14 ZELTTYPEN

und alles Zubehör sind bereit für Campingfreunde

- Bei nur einem kleinen Fünftel Anzahlung
- Rest in 10 bequemen Monatsraten
- porto- und verpackungsfreie Lieferung Bel Barzahlung 3% Skonto

Bitte verlangen Sie den großen Camping-Katalog von

SPORTHAUS S. BERGER (13a) Neumarkt/Opf.

beste Qualität - beste Qualität - beste Qualität - beste Qua



Frohe Fahrt im KLEPPER = Rollermantel!

Lieber Vespa-Freund!

Bei jedem Wetter sollen Sie Freude an Ihrem Motorroller haben - bei Sonnenschein und auch bei Regen. Nehmen Sie deshalb auf ollen Fahrten bei Kegen. Nehmen Sie deshalb auf eilen Fanrien den Klepper-Rollermantel als treuen Begleiter mit. Zu den sprichwörtlichen Eigenschaften des Kleppermantels kommen bei diesem Spezial-mantel noch besondere Vorteile hinzu, die gerade den Rollerfahrer angehen.

Fordern Sie bitte unverbindlich den aus-führlichen Klepper-Mantelkatalog M 114 an.

KLEPPER - WERKE ROSENHEIM

CON

Nationaler Kalender 1957

April Geschicklichkeitslauf zur Landesmeisterschaft Kempten

28. 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

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

16./20. Juni Vespa-Alpenfahrt 1957 (Start Kempten)

22./23. Juni Vespa-Treffen Ratheim

Juni Pflichtgeschicklichkeitsturnier zur Ermittlung der

Landesclubmeister Ulm/Donau

29./30. Juni Vespa-Zielfahrt zur Internationalen Kieler Woche Kiel

 Juli Zielfahrt und Ausscheidungskämpfe zur Vespa-Landesmeisterschaft Göppingen

19./20./21. Juli VESPA-EUROPA-TREFFEN BARCELONA/SPANIEN

20./21. Juli Vespa-Treffen Regensburg 10./11. Aug. Vespa-Treffen Gladbeck

18./19. Aug. Vespa-Treffen Lingen-Ems Emslandfahrt

24./25. August Vespa-Rally Bayern München
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

August Freundschaftstreffen in Wiesbaden

7./8. Sept. Vespa-Bundes-Treffen Gießen

Ende September Herbstfahrt d. SVR zur Gold- und Silberstadt

Schwäbisch-Gmünd

Herausgeber und Verlag: Vespa-Club von Deutschland e.V. (VCVD) Sekretariat München 19, Frickastr. 35 · Für den Inhalt und die graphische Gestaltung verantwortlich: Harald Strauch-Stoll · Photos: Franke, Harald, Boger, C. L. Schmitt, H. Höwing, Leitermann, Publifoto, Bartosch, Lo Bianco und Club-Fotos · Druck: Schön-Druck, München 5, Holzstraße 7 · Für unverlangt eingesandte Manuskripte keine Gewähr · Der Vespa-Tip erscheint achtmal jährlich, im Sommer monatlich · Das Jahres-Abonnement 1957 kostet DM 2.— · Bestellungen beim Sekretariat des VCVD · Zur Zeit gültig Anzeigenpreisliste Nr. 2.



Ein dreifaches Vespa-Roll allen Verkehrspolizisten Deutschlands!

Hilfsbereit haben wir sie auf allen unseren Treffen kennengelernt, liebenswert waren sie beim Europatreffen in München. Auch Susi findet das!