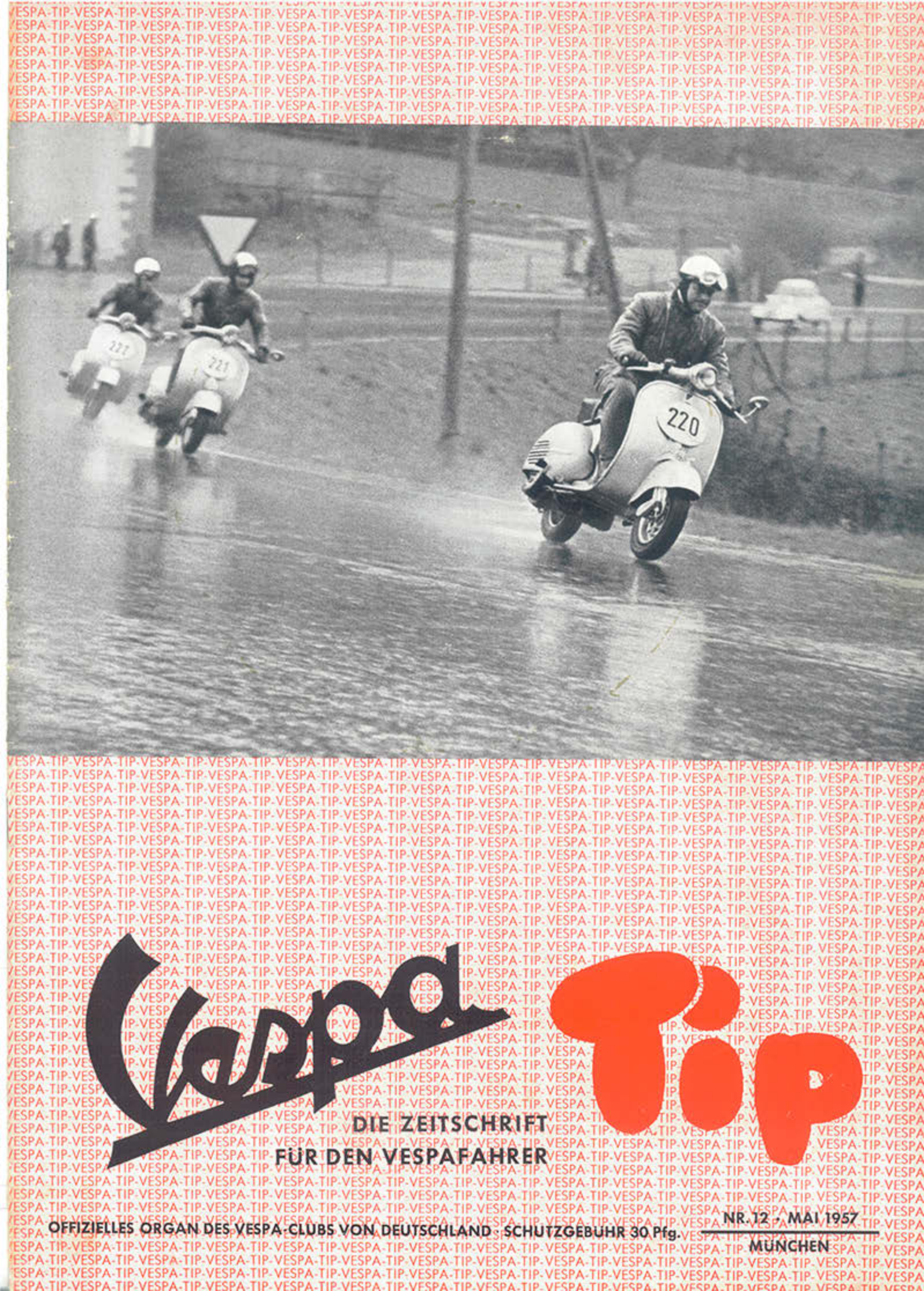




Vespa TIP

DIE ZEITSCHRIFT
FÜR DEN VESPAFAHRER

OFFIZIELLES ORGAN DES VESPA-CLUBS VON DEUTSCHLAND SCHUTZGEBÜHR 30 Pfg. NR. 12 MAI 1957 MÜNCHEN



Noch einmal rollern unsere Damen, hier der VC Freiburg

Aus dem Inhalt: ADAC-Winter-Rallye 1957 nach Garmisch
 5. Nordwestfälische Zuverlässigkeitsfahrt 1957
 4. Ravensburger Nachtzuverlässigkeitsfahrt 1957
 Komburger Prüfungsfahrt
 Von Bordwerkzeugen und Ersatzteilen
 auf großer Fahrt
 Schlauchlose Rollerreifen ein schwieriges Problem
 Vespa . . . verloren
 Vespa-chic im Vespa-Tip
 Kampf dem Verkehrstod
 Camping-Ausstellung in Düsseldorf
 Der Zündzeitpunkt wird eingestellt und kontrolliert

Unser Titelbild: Drei GS auf regennasser Solitude

Liebe Vespisten...

... war ja wohl nicht viel los — ich meine mit dem Wetter — zu Ostern und so. Was ein richtiger, gelernter Meteorologe ist, der drückt sich vor solchen bundesdeutschen Reisefesten so vorsichtig wie möglich aus, etwa: Wenn's nicht regnet, bleibt's trocken oder kleine Randstörungen könnten kommen, dürften aber vielleicht auch abgedrängt werden, falls sich ein österliches Tief eines Schlechteren besinnt. Ganz genau wird das Wetter jedoch prophezeit, wenn es einige Zeit stattgefunden hat.

Nun treffen derartige Weissagungen den durchschnittlichen deutschen motorisierten Reisenden nicht sehr hart, weil es ihn — kaum hat er ein paar Stunden Ferien — gleich zum Nordkap oder wenigstens nach Sizilien zieht. Es ist unglaublich, was manche Leute, in ganz kurzer Zeit alles erledigen können. — Warum braucht man sich eigentlich so genau umzusehen, wo man hinfährt, das kennt man ja doch schon meist von Bildern und Kino — Hauptsache, man ist dort gewesen. Beweis: Postkarte genügt!

Da hatte sich jetzt der VCVD ganz was anderes vorgenommen und sogar durchgeführt. Dafür gibt es ein Lob ins 150-ccm-Klassenbuch. Ohne Rücksicht auf umliegendes Wetter, erklärte er den April zum Turnier-Monat. Und zwar zu einem Turnier der Sonderklasse, bei dem auch Punkte eingesammelt werden konnten. Die Formel für die Punktesammelei wurde in zermürender Nachmittagsarbeit geschaffen und soll möglichst allen gerecht werden, das heißt, den großen wie den kleineren Clubs. Sie finden dieses magische Dreieck im weiteren Verlauf des Vespa-Tips.

Der tiefere Gedankengang dieses Monstre-Gala-Turniers hatte zum schönen Ziel, in bisher noch von Vespisten dünnbesiedelte Gegenden Deutschlands vorzustößen und in möglichst großer Clubstärke den Vespa-Gedanken den freudig erschrockenen Eingeborenen, in corpore verkehrssicher vorzurollern. Diese Idee wurde von den Clubs mit allerhand Begeisterung aufgenommen und durchgeführt. Gebiete wurden durchgekämmt, in denen kürzlich noch Fußgänger zu den ortsüblichen Erscheinungen zählten. Einzelne Clubfahrer behaupteten sogar, es sei aus dem Hinterhalt noch mit vergifteten Pfeilen geschossen worden und erst das Versprechen der Gründung von erstklassigen Kundendienstwerkstätten hätte die Gefahr beseitigt. Solche Pioniertätigkeit bringt eben gewisse Risiken mit sich, stärkt aber andererseits das Vespa-Selbstbewußtsein ungemein.

Als lebendiges Beispiel möchte ich wieder einmal den VCVD-Ver-Binder Erich anführen, der mit seinem größeren Clubteam zwecks diesem Behufe 380 km über Land geeilt ist, und zwar bei betont unfreundlicher Witterung und an einem einzigen Sonntag. Das ist immerhin unter diesen Umständen eine ziemlich reife Leistung. Aber die anderen Clubs haben keineswegs weniger Schneid gezeigt. Bei dem ganzen Manöver waren keinerlei Verluste zu verzeichnen; und das war nämlich ebenfalls beabsichtigt, denn bei dieser passenden Gelegenheit sollte auffällig demonstriert werden, wie verkehrssicher die Vespa einherrollen. Außerdem wurde größter Wert darauf gelegt, keine Strafmandate, geschweige denn

Unfälle einzuhandeln. Solche „Vergehen“ sollten nämlich durch Punktverluste geahndet werden. Jeder Clubleiter muß an Eidesstatt feierlich versichern, wieviel gar nicht passiert war und es klang wie ein Schwur. Ein gutes Gewissen ist ein sanftes Sitzkissen. Das Ganze war ein recht ausführlicher Beitrag zur Verkehrssicherheit. Und ein gelungener! Mehr davon im Inneren dieses vorzüglich informierten Blattes. In jenem Zusammenhang ist es sicher nicht uninteressant zu erfahren, daß der Verband der Motorjournalisten (VDM) den von ihm geschaffenen Dieselring in diesem Jahr dem Generaldirektor des HUK-Verbandes, Herrn Dr. Gülker, verliehen hat, und zwar für die von ihm geleistete Arbeit in Sachen „Schadensverhütungsbüro“. Hier wurde das anfallende Material über Unfallursachen, bedingt durch schlechte Straßenverhältnisse, unzureichende Beschilderung, unübersichtliche Kreuzungen usw. bearbeitet und ausgewertet. Auch die bereits praktisch erprobten Verkehrs-Leiteinrichtungen durch Lichtleitsysteme (Hannover, Celle, Olympiastraße Garmisch) gingen aus der Arbeit des HUK-Verbandes hervor. Der immer wieder gern gehörte Slogan „Hör auf deine Frau, fahr vorsichtig“, im Gegensatz zu „Darauf einen...“, ist ebenfalls von dieser Stelle aus publiziert worden. Die ersten beiden Dieselringträger waren 1954 Prof. Dr. Walter Linden, Präsident der Bundesverkehrswacht, und 1955 Konsul Erhard Vitzger, Generaldirektor der Fordwerke Köln, als „Vater des Schülerlotsendienstes“. In den Fordwerken Köln erhielt übrigens der dritte Träger seinen Dieselring in einer Feierstunde überreicht.

Die vorliegende Mainnummer ist übrigens sichtlich dem Vespa-Sport gewidmet, weil es sich nicht mehr umgehen ließ, die vielen, schon zu Jahresbeginn errungenen Erfolge auf diesem Gebiet, zu würdigen. Hierbei möchte ich voller Spannung an das internationale Vespa-Treffen in Ludwigsburg am 4./5. Mai erinnern. Na, es wird sich schon zeigen, was eine richtige Vespa ist. Mehr darüber in der nächsten Ausgabe. Vespa-Räder müssen rollen für den Sportsieg auf internationaler Ebene. Und bei uns ist der Sport wirklich noch Sport und keine keuchende Profi(t)-Angelegenheit.

Aber noch sind keine Ausschreibungen für „Barcelona“ bei uns eingetroffen. Dieses nimmt uns Wunder, da es doch immerhin das größte Jahres-Treffen ist. Natürlich werden sie im vorletzten Moment kommen, aber ein paar Tage früher wäre gelungener gewesen.

So bin ich also heute mit dem Ende wieder beim Schluß angelangt und wünsche allen Vespafahrern einen einwandfreien Sommerstart, viele Erfolge und nicht zuletzt Vergnügen.

Dr. mot. V. T.

ADAC - Winter - Rallye 1957 nach Garmisch

Endlich am 14. 2. 1957 war es so weit! Unsere Nennungen zur 14. Internationalen Winter-Rallye hatten wir bereits vor vier Wochen abgegeben und schwebten seit der Zeit im steten Rätselraten wie das Wetter wohl werden würde. Bereits acht Tage vorher bekamen wir schönsten Frühlingswetter, aber es war noch nicht aller Tage Abend.

Als wir am Donnerstag um 11 Uhr vormittags von München Richtung Augsburg-Rothenburg abfahren, hatten wir ein Gegenlüftchen von Windstärke 10. Teilweise lief mein braver Stuhl bei Vollgas nur mehr 40 km. Dem Verzweifeln nahe, wollte ich mehrmals absteigen, und anschieben. Zu allem Unglück fing es jetzt auch noch sehr stark zu regnen an. Unsere rosigen Hoffnungen sanken langsam auf unter Null. Gegen 5 Uhr erreichten wir Rothenburg o. d. T. Das einzige Schöne an dieser Fahrt waren die malerischen Städtchen Nördlingen und Dinkelsbühl mit ihren alten Stadtmauern, engen, winkligen Gassen und verheerenden Kieselsteinpflaster.

In einer der größten Tankstellen von Rothenburg fand die Vorabnahme statt. Wenn ich anfangs von unseren sinkenden Hoffnungen sprach, so ging uns dort der letzte Rest verloren. Es war ungefähr alles an Ausrüstung und Erfahrung vertreten, was für uns Rollerfahrer keinen Vergleich gab. Zentimeter große Geländestollenreifen auf den Maschinen, Stromlinienverkleidungen, Suchscheinwerfer usw. Aber erst die Fahrer! Lederbekleidungen, pelzgefütterte Hosen, Gummistiefel und Erfahrungen. Größtenteils waren es Werksfahrer aber auch eine ganze Reihe alter Sandbahnhasen. Und daneben standen wir, die wir zum ersten Male mit dabei waren. In Rothenburg sahen wir auch den dritten Mann aus unserem Vespastall mit seiner GS stehen.

Nach der Vorabnahme, die für uns um 17.30 Uhr beendet war und bei der wir unsere Vespas bis zum Start stehen lassen mußten, waren wir fertig, und hatten jetzt bis 2.30 Uhr früh Zeit uns Rothenburg anzusehen oder ins Kino zu gehen oder je nach Geschmack die volkspolitischen Beziehungen mit Rothenburg zu fördern. Die letzten Stunden, die uns blieben, schliefen wir drei Vespisten teils mit dem Kopf auf dem Tisch, teils ausgestreckt auf vier Stühlen in einem nahen Gasthaus um um 2 Uhr früh womöglich noch zerschlagener zu erwachen als wir vorher schon waren.

2 Uhr früh — die allgemeine Spannung hatte den Höhepunkt erreicht und ca. 200 Leute stoben mit allem möglichen beschäftigt durch die Gegend. Wir konnten jetzt unsere Fahrzeuge wieder holen — es waren nur mehr wenige Minuten

Ludwig Seiler von den Münchner Vespa-Freunden



bis zum Start. Schnell wurde noch vollgetankt, sicherheits- halber eine neue Kerze eingesetzt, da und dort flammten Blitzlichter und jede Minute ertönte für zwei Maschinen das Zehn - Fünf - Drei - Zwei - Eins - - los! Langsam wurde das Häufchen kleiner, es roch verdächtig stark nach Rennsprit, obwohl das eigentlich laut Ausschreibung verboten war. Auch versicherten uns viele der Fahrer, daß es hier wohl keine unfrierten Maschinen gäbe. Das mag wahr gewesen sein, bis auf die unseren; denn dazu waren wir noch zu neu im Rallyesport. Nach einigen Minuten war auch ich dran. Die anderen beiden waren schon weg und die Trennung war so groß, daß wir uns während der Fahrt auch nicht sehen konnten. Weiter ging's nach Donauwörth zur ersten Zielkontrolle. Von der erstklassigen Organisation der Landpolizei und vom Geruch des Rennsprits geleitet war ich nie im Zweifel, welche Straße ich zu fahren hatte. Fast hätte ich vergessen, daß es ab Rothenburg pausenlos regnete und eisige Seitenböen über uns hinwegfegten. Donauwörth, Kaufbeuren, Hindelang sind die ersten 313 km, bei denen es pausenlos regnete. Wir mußten einen Schnitt von 42 km fahren, um strafpunktfrei zu bleiben. Jede Minute zu früh oder zu spät bei einer Zeitkontrolle durchzufahren bedeuteten 5 Strafpunkte. In Augsburg war als ich durchkam gerade großer Stoßverkehr. Alles fuhr anscheinend zur Arbeit und wir waren an die ortspolizeilichen Vorschriften gebunden. Ca. 7,5 km Straße, Blaubasalt und grüne Welle taten das Übrige, um unseren Schnitt zu erschweren. Durchgefroren, tropfnaß und dreckig erlebten wir den Tagesanbruch. Aber jetzt sollten erst die schönen Seiten einer Wintersternfahrt anfangen. Zollamt Oberjoch hatten wir ca. 25 cm nassen von den vielen Motorrädern zusammengefahrenen Schneematsch und mußten, um überhaupt an unserer Sollzeit zu bleiben ohne Rücksicht rutschend, schleudernd mit 70 Sachen durch die Kurven. Es ging bergauf und bergab durch zahllose Serpentincurven, die eingesäumt waren von schaulustigen Skifahrern, die sich nicht genug über diesen Wahnsinn wundern konnten, der für uns eine Art Spaß war. Bei Reutte ereilte mich dann auch das Schicksal und ich mußte mir die Straße aus nächster Nähe ansehen. Ergebnis: Scheinwerferglas kaputt, ein paar Kratzer und Beulen. Es war noch einmal gut gegangen und ich raffte meine Sachen zusammen und weiter ging's zur Zeitkontrolle Leermoos. Dort kam ich allerdings 4 Minuten zu spät an und konnte damit meine Hoffnungen auf Gold und Silber begraben. Die Grenzstationen nach Österreich konnten wir ohne anzuhalten passieren und auch die österreichische Polizei tat alles in ihren Kräften stehende. Übrigens hatte sich das Wetter auf der anderen Seite der Berge wesentlich gebessert. Aus Eis war trockene Straße und schönster Sonnenschein geworden. Zirlerberg — der Schrecken aller Italienfahrer — war eisfrei und ich durchfuhr ihn mit einer Dauer-Tachometergeschwindigkeit von 43 km von Anfang bis Ende mit dem ersten Gang. Jetzt war die Ankunft in Garmisch nicht mehr fern und langsam bemerkte ich, daß mir alle Knochen wehtaten; denn ich saß ja schon 11 Stunden pausenlos auf dem Schlitten und hatte einen Bärenhunger; denn Zeit etwas zu essen fanden wir die ganze Nacht nicht.

Muß ich erzählen, daß wir nach der Ankunft in Garmisch-Partenkirchen um 2.15 Uhr in unsere bestellten Zimmer mit dem ADAC-Bus gefahren wurden, ins Bett fielen und bis zum nächsten Tag 6 Uhr früh war Bergprüfung Grainau-Eibsee, schliefen.

Am Samstag, dem 15. 2. 1957, sammelten wir uns im Olympia-Skistadion, dort waren auch unsere Maschinen hinterstellt und fuhren in Wertungsklassen nach Grainau zur Bergprüfung. Dort angekommen, besichtigte ich eingehend meine Konkurrenten — DKW, Superfox auch ein Mopedfahrer, dem ich ob seiner Ausdauer und Geduld, denn er fuhr von Anfang an ohne Aussicht auf Erfolg, nur von dem Wunsch erfüllt zu beweisen, daß man auch mit einem Moped so was mitfahren kann, meine größte Bewunderung zolle, nun die Aussichten

waren auch hier nicht rosig, in den Kurven war uns Glatteis angesagt und die Konkurrenz auch sehr beträchtlich. Trotzdem gelang es mir auf den 3 km der Bergprüfung mit 0 Strafpunkten, d. h. einer Bestzeit zu bestehen, was mich eigentlich am meisten freute, war die Bewunderung, die diese alten Renhasen meiner 125iger Vespa zollten. Es wurde mir anschließend schon vor der Zeitverkündung gesagt, daß die Vespas bestens über den Berg kamen.

Samstag war Begrüßungsabend des ADAC. Nach den Ansprachen von Sportpräsident Köhler rollte ein bunter Abend ab, der jeden Vergleich stand hält. Abschließend möchte ich betonen, daß die Organisation sehr gut und in allgemeiner Zufriedenheit die Rallye am Sonntag mit der Preisverkündung beendet war.

Teilnehmer auf Vespa:

Fross Helmut, Wuppertal-Elberfeld,	Start Nr. 81
Grob Werner, München,	Start Nr. 142
Seiler Ludwig, München,	Start Nr. 78

WERNER GROB errang bei dieser ADAC-Fahrt in der **Motorradklasse bis 175 ccm** die Bronzemedaille. Er war der beste teilnehmende Motorrollerfahrer.

Werner Grob, Vespa-Freunde München, beim Zündkerzenputzen



KLEMENS SCHAAF:

5. Nordwestfälische Zuverlässigkeitsfahrt 1957

Regen, Regen, nichts als Regen war am 16. April 1957. Dabei sollten am Abend von Dortmund aus gegen 19 Uhr die Maschinen auf der langen Strecke von 540 km zur Nordwestfälischen Zuverlässigkeitsfahrt starten. Mein Anmarschweg war ca. 85 km. Gegen 14 Uhr machte ich mich auf den Weg nach Dortmund. Ich hatte nun mal gemeldet und wollte auch mitmachen, ohne mich von dem augenblicklichen Wetter beeinflussen zu lassen. Ich hatte die leise Hoffnung, daß sich das Wetter noch bessern würde. Aber Petrus war anderer Meinung. Er ließ es zunächst die ganze Anfahrt hindurch schön regnen. Etwas mißmutig traf ich gegen 18 Uhr am Start in Dortmund ein. Hier in Dortmund war der Start, und das Ziel hatte man sich in der Nähe von Wuppertal, in Hattingen, erdacht. Am Start trafen sich nun die alten westdeutschen Vespa-Sportfahrer: Fross aus W'tal war mit zwei Vespa-Freunden, Schlierkamp, der alte Hase, ebenfalls mit einer Mannschaft aus Borgselt und aus Münster der erfolgreiche Vespa-Sportfahrer Manfred Averbek (seines Zeichens kam, sah und siegte, sagen seine Freunde ihm nach), Rudzinski vom VC Bochum und ich vom VC Düsseldorf. Wir waren insgesamt acht GS, die in der Klasse bis 175 ccm mitmischen wollten. Ein paar trübe Tassen, die zwar gemeldet hatten, wie aus dem Programmheft zu ersehen war, haben sich sicher durch ein paar Liter Wasser abhalten lassen, mit auf die große Reise zu gehen. Die Vespa-Freunde hatten sich schnell besprochen, die Zeit war knapp, der Start erfolgte auch bald und scheinbar meinte Petrus, aber nur scheinbar, es etwas besser mit unserem Wetter, er ließ es um die Startzeit mal eine halbe Stunde aufhören zu regnen. Aber das hat er später in dreifachen Mengen wieder nachgeschüttet. Kurze Zeit nach dem Start hatten sich auch die Rollerfahrer, vor allen Dingen die GS-Fahrer, gefunden. Bei der Jagd zum ersten Kontrollpunkt steigerte der Optimismus sich wieder und ich glaube, jeder dachte: Gold, Gold, Gold. (Das sieht jeder Fahrer zuerst.) Ich erinnere mich einer offenen Redensart eines Neuser Bauern, der vier Wochen vorher schon seinen Goldkranz sieht. Ich möchte hier nicht vergessen, daß beim Start die ersten 100 m ausschlaggebend für den Klassensieg waren. Diese mußten nach dem Startzeichen als Geschwindigkeitsprüfung gefahren werden. Über den vorzüglichen Start der GS brauche ich hier nichts zu schreiben, das bewies der Applaus, der am Start stehenden Zuschauer.

Nun zurück zur Fahrt selbst. Die Straßen waren gut. Mittlerweile hatte es auch wieder begonnen zu regnen. Die Fahrt führte in Richtung Osnabrück — Lingen, Emsland, und dann wieder auf der Südseite Münsters zurück, Richtung Soest — Wuppertal zum Ziel nach Hattingen. Die erste Etappe war mit ca. 110 km angegeben. Aber da hatten sich die Freunde

getäuscht. In der ersten Kontrollstelle nach ca. 70 km, kurz hinter einer Rechtskurve, war unverhofft die erste Kontrollstelle, und die Kameraden und auch wir durften durch unseren Übereifer die ersten Strafpunkte einhamstern. Danach ging den Freunden erst eine kleine Leuchte auf und bald hatten sich kleine Gruppen gebildet, denn von hier ab galt Ankunftszeit gleich neue Startzeit. Mittlerweile wurden von oben die Wassermengen in Eimern nach unten gesandt. Und noch schöner war, daß nun auch die einzelnen Orte, die man durchfahren mußte, noch unbekannter als zuvor waren. Auf der Karte waren sie zum Teil nicht aufgezeichnet und auch die Einwohner des Münsterlandes kannten diese selten. Inzwischen hatten wir uns ein System ausgeklügelt, um genau einen Schnitt von 40 km pro Stunde einzuhalten. Einfach, primitiv, aber es hätte hinhalten können. Wir sind dann für 10 km eine Viertelstunde gefahren, genau nach Tacho und Uhr. Diese vielfachen Vergleiche an Uhr und Tachometer machten die Zeit in der Nacht und bei Regen sehr knapp, so daß wir in den Zwischenzeiten auf regennasser und zum Teil mit münsterländischem Lehm bedecktem Boden ganz nett aufdrehen mußten. Die anderen Kontrollstellen verliefen zum größten Teil bei den Vespafahrern planmäßig. Nur zum Morgen, als uns die Veranstaltung beim Hellwerden auf den letzten 100 km Kleinbasalt servierte und die Fahrt nicht mehr so wie erdacht gefunden wurde, rasselte es von Strafpunkten. Aber immer noch Regen und 12 Stunden waren schon gefahren. Die Unterhose klebte schon an der Haut.

Am Ziel angekommen, überraschte uns dann noch eine Bergprüfung auf der Strecke von ca. 1,5 km auf schlüpfriger, serpentinenartiger Straße. Dann waren die 14 Stunden um; die Maschinen mußten sich dann noch einer Zustandsprüfung unterziehen und alle waren bis aufs letzte bedient.

Was mir an dieser Veranstaltung außer dem Regen mißfallen hat, möchte ich nicht versäumen, an dieser Stelle zu sagen. Nach dieser strapaziösen Fahrt fand keine Siegerehrung statt, sondern die Auswertung bzw. Bekanntgabe der Ergebnisse wurde acht Tage später durch die Post zugestellt. Ich glaube dabei sagen zu dürfen, daß doch für den Fahrer die Siegerehrung mit das Schönste an den Wettbewerben ist. Die Silbermedaille konnte sich unser Vespafreund Averbek vom VC Münster holen, und die Bronzene unser Vespafreund Rudzinski vom VC Bochum. Ich möchte den beiden meinen herzlichsten Glückwunsch zu diesen errungenen Medaillen aussprechen. Es war eine großartige Leistung, denn in den gesamten 3 Rollerklassen sowie einschließlich der Motorradklassen konnten nur 3 Silber- und 2 Bronzemedallien erworben werden.

4. Ravensberger Nachtzuverlässigkeitsfahrt 1957

Kaum waren acht Tage nach der Nordwestfälischen Zuverlässigkeitsfahrt vergangen, trafen sich die Vespa-Sportfahrer des Westens am 23. 3. 1957 um 18 Uhr in Dortmund zu den ersten 166 km nach Versmold zu dem ADAC-Gau-Westfalen-Gaumeisterschaftslauf. Diesmal war das Wetter besser als am vorhergehenden Sonntag, und ich muß schon sagen, der Veranstalter hat zu diesem Rennen eine ausgezeichnete und tadellose Organisation an den Tag gelegt.

Zu dieser Veranstaltung hatten sich scheinbar die Vespa-Clubs des Westens etwas vorgenommen. Schlierkamp kam mit seiner Borgselder Mannschaft, Baumfalk mit seiner Osnabrücker Mannschaft, der VC-Düsseldorfer mit seiner Mannschaft, Münster war wieder durch Averbek vertreten, weiterhin waren noch VC Unna, VC Oberhausen und VC Wuppertal hier am Start. Wie immer, unterwegs bei der Anfahrt nach Versmold trafen sich schon die Vespa-Freunde, herzliche Begrüßungsakte wurden vollzogen, und es wurde schon im großen von der bevorstehenden Nachtfahrt bzw. Geländepflichtfahrt diskutiert. In Versmold angekommen, wurde getankt, die mitgebrachten Helfer eingeteilt, Formalitäten beim Veranstalter getätigt, wozu auch jeder seine Uhr verplombt bekam; also ein Lob dem Veranstalter, es war eine einmalige Veranstaltung.

Um die Uhrzeit 0 herum, vor und nachher starteten die Rollerfahrer aller Fabrikationen. Am Start ein Rennfieber wie noch nie, aufgebaute Tribüne, angestrahelter Startplatz, großzügig angelegte Lautsprecheranlage. Für die Roller gab es nur 2 Klassen bis 125 ccm und über 125 ccm. Insgesamt von den 36 startenden Rollerfahrern fuhren 3 in der 125er Klasse (Vespa) und bis 250 ccm 11 GS und T 56. Die Fahrstrecke, die insgesamt 200 km lang war, hatte man in einem Rundkurs angelegt, je Runde 50 km. Es waren zum Teil sehr gute Straßen, leider zu wenig, und der Rest zu $\frac{2}{3}$ der Runde hatte man der Aussicht wegen Gelände gewählt, Wald, Wiese, Schotter und was es sonst noch erdenkliches an Schmutzigkeiten auf dem Gebiet der Geländefahrt gibt. Man kann schon sagen, es wurde für die 15 DM Nenngebühr etwas geboten, wobei Mensch und Maschine ganz nett erhalten mußten. Daß es an verschiedenen Stellen schön durchnäßt war und wiederum an verschiedenen Stellen durch überholende Fahrzeuge ganz schön gestaubt hat, das nur am Rande. Bedingt dadurch ergaben sich auch mehrer Stürze, der eine landete auf dem Bahndamm, der andere die Böschung herunter, aber alles ging noch günstig ab und niemand ist zu Schaden gekommen. Die 200 km, die zu fahren waren, bzw. die in jeder Runde anzufahrenden Kontrollstellen, waren zeit-

lich auch nur so eben zu schaffen. Es wurden an Fahrer und Maschinen starke Anforderungen gestellt. Am Morgen nach der Fahrt trafen sich die Vespa-Fahrer nochmals kurz zu einem kleinen Drink entsprechend der Atmosphäre des in der Nähe liegenden Dorfes Steinhagen. Bald verkrümelte sich alles zum Teil in ihre Quartiere und einige, die es nicht weit hatten, bis nach Hause. Gegen 14 Uhr zur Preisverkündung trafen alle Vespa-Fahrer mit frisch gewaschenem Gesicht an einem Tisch im Saale zusammen und harhten in fideler Runde auf die Verlesung der Auswertung.

Ich durfte dann bei meiner Begrüßungsrunde Zeuge einer Unterhaltung sein, wobei sich einige Herren, die zu dem Veranstalterkreis gehörten, über die Leistung und vorzügliche Geländegängigkeit der Vespa ausließen. Sie konnten es kaum begreifen, daß unser Roller die vorgeschriebene Zeit einhielt.

Auch einige erfahrene Moto-Cross-Hasen brachten nach der Fahrt ihr Erstaunen über die Geländegängigkeit der Vespa zum Ausdruck. Mehrere erwähnten des öfteren, daß ihnen im Gelände das Überholen einer Vespa schwergefallen sei. Dazu kann ich nur sagen, Gott sei Dank, u n s e r e V e s p a ! Über die Bedeutung dieser Veranstaltung möchte ich nur sagen, daß der UKW-Sender Nordwest am selben Abend die Ergebnisse bekanntgab.

Die Goldmedaille erhielten:

Mach, VC Borkseim
Schlüter, VC Borkseim
Blomeyer, VC Osnabrück
Baumfalk, VC Osnabrück
Anstütz, VC Düsseldorf
SchAAF, VC Düsseldorf

Die Silbermedaille erhielten:

Averbek, VC Münster
Böcker, VC Münster

Die Bronzemedaille erhielten:

Meeuvissen, VC Düsseldorf
Immenkamp, VC Oberhausen

Der VC Düsseldorf konnte den bronzenen Mannschaftspreis noch gewinnen.

Den Gold-, Silber- und Bronzegewinnern meinen herzlichen Glückwunsch zu diesem Erfolg! Es möge ihnen beschieden sein, daß sie in diesem Jahre noch mehrere Erfolge aufweisen können.



SOLITUDE 24. 3. 1957

Bei der Prüfungsfahrt auf der Solitude am 24. März 1957 wurden ein weiterer Klassensieg und 2 Goldmedaillen errungen:

Klassensieg:

Hermann Husel,
VC Augsburg

Goldmedaille:

Hermann Husel,
VC Augsburg

Anton Feuchtinger,
VC Augsburg

KOMBURG - PRÜFUNGSFAHRT

Schwäbisch-Hall

In der Nacht zum 7. April brummen aus allen Himmelsrichtungen Motorfahrzeuge mit und ohne Dach auf zwei, drei und vier Rädern in Richtung Schwäbisch Hall in Württemberg. Darunter fünf Vespa-Fahrer vom Vespa-Club München, drei aus Augsburg und einer aus Bad Cannstatt. Das Wetter war, wie es eben ist, wenn Engel reisen. Der tiefere Grund und das Ziel des nächtlichen, motorisierten Fremdenverkehrs war die Komburg-Prüfungsfahrt des ADAC Schwäbisch Hall. Bei mittlerem Schnürlregen trafen sich 270 Gleichgesinnte am Startplatz. Inzwischen weichte der Kurs, der über 106 km ging, und nur teilweise asphaltiert war, schön gleichmäßig auf. Frierend und angefeuchtet, aber mit konkurrenzlosen Witzen auf den blauen Lippen, warteten die Vespa-Fahrer auf das Zeichen der Startflagge. Dann brausten sie davon — und die Leute schauten.

Die Zuverlässigkeitsfahrt hatte mehrere Etappen. Sie enthielt eine Brems- und Beschleunigungsprüfung, eine Zuverlässigkeitsstrecke, eine Fahrprüfung am Berg, eine Bergprüfung und zum Abschluß eine Zustandsprüfung. Die Zuverlässigkeitsstrecke war durch 6 Zeitkontrollen unterteilt, die in einer Sollzeit mit einer Karenzzeit von einer Minute plus oder minus gefahren werden mußte. Die Bergprüfung führte über 2 km. Die Wertung hierfür richtete sich nach dem Mittelwert der 4 besten Zeiten. Die Vespa-Fahrer kamen nicht nur in der Wertung sehr gut über den Kurs, der über Straßen I., II. und III. Ordnung sowie über Waldwege führte; sie kamen auch verhältnismäßig sauber durch's Ziel, während die meisten Motorradfahrer nur noch von ihren nächsten Verwandten erkannt werden konnten. Die Leute schauten wieder.

Die Siegerehrung im Solbad Schwäbisch Hall mit vielen prominenten Gästen und vielen frisch gewaschenen Gesichtern hatte es dann in sich. Den Vespa-Fahrern auf Grand Sport und Touren fielen der Klassensieg, drei Goldmedaillen, zwei Silbermedaillen und drei Bronzemedailles zu. Eine weitere sichere Medaille hat ein Hammel auf dem Gewissen, der einen Vespa-Fahrer aus der Spur und um die Kontrollkarte brachte. Dem ADAC, Ortsclub Schwäbisch Hall, kann man eine ausgezeichnete Organisation bescheinigen.

Bernhard Peschka, Münchener Vespa-Freunde



Komburg: Vespa-Freunde München am Ziel; vorne lachend Hans Meyer, rechts daneben Klaus Grünbeck, rechts daneben Bernhard Peschka

Das Ergebnis in Schwäbisch Hall:

Klassensieg:	Hermann Husel, VC Augsburg
Goldmedaille:	Hermann Husel, VC Augsburg
Goldmedaille:	Bernhard Peschka, Münchener Vespa-Freunde
Goldmedaille:	Josef Magyari, VC Augsburg
Silbermedaille:	Werner Grob, Münchener Vespa-Freunde
Silbermedaille:	Helmut Kober, VC Bad Cannstatt
Bronzemedaille:	Klaus Grünbeck, Münchener Vespa-Freunde
Bronzemedaille:	Hans Meyer, Münchener Vespa-Freunde
Bronzemedaille:	Peter Winter, Münchener Vespa-Freunde

Helmut Kober, Bad Cannstatt



Von Bordwerkzeugen und Ersatzteilen auf großer Fahrt

Ilsekind will mit ihrer Vespa heuer im Urlaub nach Spanien fahren und dabei macht sie sich neben anderen Dingen selbstverständlich auch Gedanken über das mitzunehmende Werkzeug und Ersatzteile, die man gegebenenfalls bei der Hand haben sollte. Da sie selbst in technischen Dingen völlig unbedarft ist, erkundigt sie sich kurzerhand in ihrem Vespaclub bei allen männlichen Vespafahrern nach der Zusammenstellung von Bordwerkzeug und Ersatzteilen, die dazugehören. Sie hätte das besser nicht tun sollen, denn erstens ist Ilse sehr hübsch, bekam also eine Menge von Begleitangeboten, die sie aber nicht brauchen konnte, da sie mit ihrem Verlobten fährt und zweitens gingen die Meinungen sehr stark auseinander. Der eine meinte, eine Ersatzkupplung und Zündspule und so weiter sei das Mindeste was man dabei haben müßte, andere dagegen meinten, das serienmäßige Bordwerkzeug und eine Zündkerze reichten vollkommen aus.

Ilse war also so klug wie zuvor. Dabei ist die Sache gar nicht so schwierig. Wollen wir doch einmal vernünftig überlegen: Wer heute auf Urlaubsreise geht, Weltreisende sind als Extremfall ausgeschlossen, der bewegt seine Vespa in irgend-einer Gegend von Europa herum. Nun sage mir aber einer das Fleckchen in Europa, wo keine Vespawerkstatt zu finden wäre. Für ernstere Reparaturen brauchen wir uns also gar nicht einzurichten, die überlassen wir besser der Spezialwerkstatt, die bestimmt auch eventuell notwendige Originalersatzteile vorrätig hat. Weiter: Es ist ein Unding Werkzeuge mitzunehmen, für deren Verwendung die handwerkliche Fertigkeit fehlt. Dasselbe gilt für Ersatzteile. Wer ein Aggregat nicht demontieren kann, braucht dafür kein Ersatzteil mitnehmen. Wenn Ilsekind also einen Unterbrecher einpackt, so ist das ein Unding, weil sie diesen in ihrem Leben nicht auswechseln kann. Was man aber an Werkzeug und Ersatzteilen mit sich führen sollte, sind all diese Dinge, die man braucht, um die Vespa bei all den Pannen, die auf freier Strecke schnell wieder behoben werden können, wieder flott machen zu können. Nun brauchen wir uns nur die möglichen Defekte überlegen, dann wissen wir auch gleich, welches Werkzeug und welche Ersatzteile in Frage kommen.

Da wäre in erster Linie einmal die Reifenpanne, denn gegen einen Nagel im Reifen ist niemand gefeit. Das Werkzeug zum Radwechsel ist im serienmäßigen Bordwerkzeug drin, macht also keine Kopferbrechen. Wer ein Reserverad besitzt, ist fein heraus. Er braucht nur das Rad zu wechseln und den defekten Schlauch bei nächster Gelegenheit vulkanisieren zu lassen, um wieder über ein einsatzbereites Reserverad zu verfügen. Wer kein Reserverad hat, sollte sich dafür wenigstens einen zweiten Schlauch mitnehmen. Das ist besser als das beste Flickzeug, denn: Schlauchwechseln geht schneller als Schlauchflicken und zweitens ist die Flickerei bei Nacht und Regen gar nicht so einfach, vor allem ist bei so widrigen Umständen gar keine einwandfreie Arbeit möglich, der Erfolg also in Frage gestellt. Wichtig ist, daß der Ersatzschlauch schneefest verpackt ist, liegt er nur lose im Werkzeugkasten herum, dann reißt er sich an irgendeiner scharfen Kante auf und ist im Ernstfall nicht zu gebrauchen. Der Schlauchwechsel ist bei Rädern mit einer geteilten Felge, wie sie die Vespa hat, ganz einfach, auch dazu reicht das Bordwerkzeug vollkommen aus. Nur eines müssen wir uns besorgen und das ist eine kleine Luftpumpe. Es gibt kleine Ausführungen, die in den Gepäckraum der Vespa passen und für unsere Zwecke vollkommen genügen.

Eine weitere Panne könnte die Zündkerze betreffen, die, da sie weiblichen Geschlechtes ist, hin und wieder Launen zeigt, verölt, verrußt oder aus einem sonstigen Grunde streikt. Abhilfe schafft die Reservekerze, der Vorsichtige hat sogar zwei. Kerzenwechsel ist wirklich kein Problem, der notwendige Kerzenschlüssel findet sich im Bordwerkzeug. Auch hier sollte man auf gute Verpackung der Reservekerzen achten, denn sie sind gegen Stoßen und Schütteln empfindlich. Zu leicht wird eine Elektrode verbogen oder der Isolatorstein beschädigt. Die Originalverpackung ist nicht die wahre Liebe. Es gibt für wenig Geld Gummibehälter für Zündkerzen, in denen sie absolut stoßsicher ist. So sollte sie auch transportiert werden.

Ein Kapitel, das sich grausig anhört, sind die elektrischen Pannen. Gegen durchgebrannte Lampen müssen wir uns mit Ersatzbirnen sichern, eine Biluxbirne und ein Lämpchen für das Schlußlicht genügt. Für alle Fälle ergänzen wir das Bordwerk-

zeug noch um einen kleinen elektrischen Schraubenzieher, um locker gewordene Madenschrauben wieder festziehen zu können und gegen eine defekte Leitung sichern wir uns mit einem Stück Ersatzkabel. Wenn wir noch mit einer Rolle Isolierband ausgerüstet sind, kann uns auch der elektrische Kram nichts mehr anhaben. Alte Bastler, die in dem ganzen Leitungsgewirr zuhause sind, haben vielleicht noch eine Prüflampe, um einen „Kurzen“ suchen zu können. Das gehört aber schon nicht mehr hierher, weil diese Leute selbst am besten wissen, was sie mitnehmen wollen.

Ab hier wird es Ernst, denn jetzt ist der Vergaser an der Reihe. Wird nämlich einmal schlechtes Benzin getankt, was in fremden Ländern schon einmal vorkommen kann, dann dürfen wir uns über eine verstopfte Düse nicht wundern. Das bedingt dann Vergaserausbau mit Düsenreinigung. Wahrscheinlich wird Ilse diese Reparatur nicht schaffen, aber sie ist wie schon gesagt hübsch und so hält wahrscheinlich ein Ritter der Landstraße, um ihr zu helfen. Das notwendige Werkzeug findet er in der Werkzeugtasche, sofern Ilse noch alle sieben Sachen des Bordwerkzeuges ordentlich beisammen hat.

Für Ilsekind ist damit die Werkzeug- und Ersatzteilzusammenstellung schon beendet, denn erstens ist sie damit gegen die normal vorkommenden Pannen gut gerüstet, alle anderen Defekte fallen unter „seltene Pannen“ und zweitens könnte sie mit einem mehr doch nichts anfangen, weil ihr einfach die technischen Voraussetzungen fehlen. Fernlastkapitäne sind zwar sehr hilfsbereit, aber die wenigsten sind geschulte Mechaniker und verstehen sich auf die Vespa, so daß sie zwar viel guten Willen beweisen, im Endeffekt aber mehr oder weniger doch nicht helfen können, wenn es einmal schwierig wird. Hier verläßt man sich doch besser auf eine Vespawerkstatt, die sich bestimmt in der Umgebung finden läßt.

Viele wird es noch interessieren, was denn gewiegte Vespaspezialisten noch mitnehmen, um sich gegen alle Möglichkeiten und Unmöglichkeiten zu sichern. Dazu sieht man sich am besten die Ausrüstung eines Vespazuverlässigkeitsfahrers an, denn diese Leute vollbringen nicht nur Wunder an Reparaturen am Straßenrand, sie wissen auch durch bittere Erfahrungen am besten, was einem Pechvogel alles passieren kann. Neben den obengenannten Pannen gilt ihr erstes Augenmerk den Bowdenzügen, von denen schon mal einer reißen kann. Das Verlegen auf freier Strecke ist natürlich viel zu schwierig, so wird einfach das Ersatzkabel bereits zu Hause verlegt, bei Bedarf müssen die Nippel des Ersatzzuges nur umgehängt werden. Der Urlaubsfahrer, der sich in gleicher Weise sichern möchte, braucht natürlich nicht so weit zu gehen, es genügt, wenn er den Ersatzzug im Gepäckkasten hat und diesen provisorisch verlegt bis er zu der nächsten Werkstatt kommt. Wirklich notwendig sind nur Gas und Schaltungszug, denn ohne Kupplung und Handbremse kann man sich schon bis zum nächsten Vespakundendienst weiterhelfen. Kramt man im Ersatzbeutel eines Wertungsfahrers weiter, so findet man meistens noch einen Unterbrecher und einen Kondensator, ja selbst eine Zylinderkopfdichtung und Zündspule ist nicht allzu selten. Doch kommen diese Dinge mehr als Tradition als aus Notwendigkeit in die Bordwerkstatt. Für den Durchschnittsfahrer besteht wirklich kein Anlaß sich mit diesen Dingen zu belasten.

Was die Werkzeugausrüstung betrifft, so findet man bei diesen Leuten fast immer zwei Werkzeugstücke, die zwar nicht im serienmäßigen Bordwerkzeug enthalten sind, die aber bei vielen Reparaturen gute Dienste leisten können. Es sind dies eine Polygrippzange und ein Seitenschneider. Mit ihnen das Bordwerkzeug zu ergänzen ist beileibe keine Überflüssigkeit, denn es findet sich bestimmt die eine oder andere Gelegenheit, bei der man sie gut gebrauchen kann.

Wenn man eine größere Reise macht, ist es wohl selbstverständlich, daß man vorher die Vespa vom heimatischen Kundendienst durchsehen läßt. Dann hat man auch bestimmt keinen Grund ängstlich zu sein, denn genauso wie die Vespa zu Hause nach der Durchsicht ein paar tausend Kilometer läuft, ohne daß eine Schraube angefaßt werden muß, genauso wird sie dies irgendwoanders tun. Selbst um dann eine kleinere Panne zu erleben, muß man schon ein Pechvogel sein und selbst diese ist schnell behoben, wenn man sich nach den oben aufgeführten Ratschlägen gewappnet hat.

Schlauchlose Rollerreifen

ein schwieriges Problem

Was dem einen recht ist, ist dem andern billig. Wir haben in der letzten Zeit soviel Loblieder über den schlauchlosen Reifen singen gehört, daß es kaum verwunderlich ist, wenn viele Vespafahrer hörbar auf den Tisch klopfen und fragen: Wie ist denn das eigentlich, wenn diese schlauchlosen Reifen wirklich so gut sind, wie man überall hört, dann möchten wir auch auf unserer Vespa schlauchlos fahren. Die erste Frage, die hier geklärt werden muß, lautet: Beweist der schlauchlose Reifen seine zweifellos vorhandenen guten Eigenschaften auch bei der Verwendung an Rollerrädern und mit welchen Schwierigkeiten muß man bei der Verwendung von schlauchlosen Reifen an Rollerrädern also



Zur Verwendung schlauchloser Reifen sind Tiefbettfelgen erforderlich.

auch an Vesparädern rechnen? Dazu Folgendes: Die grundsätzlichen guten Eigenschaften des schlauchlosen Reifens wie seine erhöhte Federungswirkung bei gleichem Luftdruck, geringere Erwärmung durch Fehlen der Reibung zwischen Schlauch und Mantel und damit auch erhöhte Kilometerleistung, nicht zuletzt schließlich die einfachere Reparatur bei Pannen, sind natürlich auch beim Rollerrad vorhanden. Trotzdem kämpft man bei der Verwendung von schlauchlosen Reifen am Rollerrad mit nicht geringen Schwierigkeiten. Die erste Schwierigkeit besteht darin, daß der schlauchlose Reifen auf der üblichen teilbaren Flachbettfelge nicht verwendet werden kann, weil eine exakte Abdichtung des Mittelstückes der teilbaren Felge nahezu unmöglich ist. Es müßte also das Fahrzeug von der Flachbettfelge auf die Tiefbettfelge umgestellt werden. Bei der Vespa sieht das so aus: Die Vespa T 56 ist mit der Reifengröße 3,50-10 bestückt. Diese Reifen werden auf eine Flachbettfelge in der Größenordnung 2,50 C x 10 montiert. Will man nun einen schlauchlosen Reifen montieren, so muß diese Felge gegen eine Tiefbettfelge in der Größenordnung 2,50 x 10 ausgetauscht werden. Da die Tiefbettfelge um einiges teurer ist als die Flachbettfelge, kann man gut verstehen, wenn sich wohl das Herstellerwerk, wie der einzelne Fahrer die Umstellung auf schlauchlos reichlich überlegen. Zumal damit die Schwierigkeiten noch keineswegs behoben sind. Eines der größten Probleme ist die Erwärmung der Felge durch die Bremsstrommel. Beim Bremsen erwärmt sich die Bremsstrommel ziemlich stark und diese Wärme wird zwangsläufig auf die Felge, die ja mit der Bremsstrommel verbunden ist, übertragen. Nun ist es ein altes physikalisches Gesetz, daß sich Metall bei Erwärmung ausdehnt, beziehungsweise bei Abkühlung zusammenzieht. Bei der relativ kleinen 10-Zoll-Felge ergeben sich dadurch Toleranzen, die hart an der Grenze des bei schlauchlosen Reifen vorgeschriebenen Maßes liegen. Der schlauchlose

Reifen erlaubt nämlich, um einwandfreie Abdichtung zu gewährleisten, nur ganz geringe Abweichungen vom vorgeschriebenen Felgenmaß. Bei einigem Nachdenken wird in diesem Zusammenhang gleichzeitig einleuchten, daß sich damit auch gewisse Schwierigkeiten in der Felgenreparatur ergeben. Eine Serienherstellung hat zwangsläufig gewisse Toleranzen in den Fertigungsmaßen zur Folge. Je geringer diese Toleranzen sein dürfen, und der schlauchlose Reifen verlangt ein Minimum an Abweichung, desto mehr Präzision wird bei der Herstellung verlangt. Präzision kostet aber Geld und so leuchtet wohl jedem ein, daß Felgen dieser Art nicht ganz billig sein können. Das ganze läuft letztlich auf eine Preisfrage hinaus und ist somit zu bewerkstelligen. Eine weitere Schwierigkeit ergibt sich durch das Fehlen eines Schlauches. Entweicht beim schlauchlosen Reifen aus irgend einem Grunde die Luft (z. B. Ventilschaden), so besteht die Gefahr, daß der Reifen sofort von der Felge abspringt, da er ungehindert ins Tiefbett der Felge fällt. Bei Reifen mit Schlauch füllt dieses Tiefbett der luftleeren Schlauch aus, beziehungsweise gibt es bei der teilbaren Felge gar kein Tiefbett. Die unweigerliche Folge wäre ein Sturz des Fahrers. Doch ist dieses Problem durch Einlegen eines dicken Gummibandes, die das Tiefbett vollständig ausfüllt, unschwer zu lösen.



Das Ventil sitzt direkt in der Felge. Es hat keine Verbindung mit dem Reifen selbst.

Ein schlauchloser Reifen in der Größe von 10 Zoll, wie er auch für die Vespa in Frage kommt, wird bereits serienmäßig hergestellt, auch die passende Tiefbettfelge dürfte käuflich zu erwerben sein, so steht rein theoretisch einer Bestückung der Vespa nichts mehr im Wege. In der Praxis bedarf es noch einiger Geduld, bis die Reifen- und Felgenreparatur die noch bestehenden Schwierigkeiten gemeinsam beseitigt haben. Im jetzigen Stadium stehen die großen Reifenfabriken dem schlauchlosen Reifen für Roller noch etwas skeptisch gegenüber, soweit es die Bestückung großer Serien betrifft, denn der schlauchlose Reifen ist wie schon gesagt eine schwierige Geburt, aber er wird über kurz oder lang kommen, darauf können Sie sich verlassen.

Nun gibt es ja nicht nur Vespas mit 10-Zoll-Reifen, die älteren Modelle laufen alle mit einer 8-Zoll-Bereifung. Hier scheint es mehr als fraglich, ob man in dieser Reifengröße an die serienmäßige Herstellung von schlauchlosen Reifen herangeht, da sich die meisten Rollerfirmen vom 8-Zoll-Reifen abgewandt haben und zu einer größeren Dimension übergegangen sind.

Eine Bitte:

Wenn Sie an die Vespa-Tip-Redaktion schreiben und gleichzeitig an das VCVD-Sekretariat, dann verwenden Sie bitte zwei Briefbogen mit getrennter Anschrift. Dann kann Ihr Schreiben sofort an die jeweils richtige Stelle geleitet werden und wird noch schneller bearbeitet. Und wenn Sie Bilder einsenden, hinten drauf den Clubnamen und die Namen der Abgebildeten, natürlich nur soweit man sie noch erkennen kann. Und bitte deutlich schreiben (auf jeden Fall so wie unser Vize Bernhard Wesche)!



In Marseilles gibt es Verkehrsampeln wie in jeder anderen Stadt. Aber ich muß das unbedingt vorausschicken, weil daran das ganze Abenteuer aufgehängt ist. Und wenn ich euch nun diese wahre Geschichte aus meiner Vespa-Fahrten-Praxis erzähle, dann zieht für eure nächste Tour bitte daraus eine Lehre: Vorher darüber reden! Worüber, das werdet ihr erst weiter unten erfahren...

Das ganze spielte sich voriges Jahr ab und ist heute ein nettes Erlebnis geworden, über das wir noch oft lachen. Damals war es bitter ernst und jeder von uns beiden war ziemlich blaß und abgekämpft, als wir uns in Cannes wieder trafen. Aber nun mal der Reihe nach und ins Reine geschrieben: Ich startete also letztes Jahr zwei Tage vor Ostern mit meinem Spezi Jim, meiner hochbeladenen Vespa und frohen Mutes in Richtung Schweiz. Die Fahrt ging über Zürich bis kurz vor Genf und da passierte Teil eins: Jim — der ein alter und gegen meine Fahrpraxis bereits „ergrauter“ Motorspezialist ist — fuhr voraus, ich kam etwa 30 m nach ihm. Die Kurve ging scharf nach links und bog in eine Eisenbahnunterführung ein. Und auf der Strecke winkten drei entzückende Mädchen —! Der „alte Routinier“ Jim (er sagte das etwas schamhaft von sich selbst, bevor wir in München starteten) dreht sich im Sattel um, rief mir etwas Unverständliches zu und während ich noch im Vorbeirasen die Mädchen „erfaßte“ und dem vom Winde verwehten Klang von Jims Stimme lauschte — landete jener mit einem leichten Aufschrei im Straßengraben. Denn der versierte Vespa-Fahrer hatte ganz vergessen, daß ja eine Linkskurve... Aber Schwamm drüber! Jedenfalls war nichts Schlimmes passiert und wir schworen uns, daß auf dieser Tour — die uns übrigens über Lyon, Marseilles, Genua bis nach Rom führen sollte — kein Unfall mehr vorkommen dürfe.

Unfall passierte dann auch keiner mehr, dafür aber eine andere unangenehme Sache. Und zwar in Marseilles, wo es Verkehrsampeln gibt. Wir saßen am Hafen und hatten genau noch 31 Stunden Zeit — denn am anderen Tag lief unser Visum für Frankreich ab und wir mußten in Italien sein. Schaffen wir leicht — schließlich wollten wir am selbigen Abend noch nach Cannes und dann am anderen Morgen schon in Monte Carlo unsere Reisekasse auffrischen. Wollten wir — aber es kam anders. Zunächst sagte ich ganz harmlos „alter Routinier“ zu Jim. Nämlich, als er seine Vespa am Hafen von Marseilles genau viermal antreten mußte. Daraufhin war jener verschnupft (was auch unter Männern vorkommen soll!) und brauste ab — Richtung Stadt und Richtung Nizza. Ich hinterher. Aber da war ein großer Platz mit Kreisverkehr und vielen Verkehrsampeln — Jim brauste rücksichtslos darüber, erwischte Grünlicht und ich — stand ruckartig vor dem Rotlicht! Jim war weg... Im weiteren Verlauf entdeckte ich dann einen großen Richtungspfeil, auf dem angeschrieben stand, daß nach Nizza zwei Wege führen — eine am Meer entlang und der andere über das Gebirge. Welchen nimmt der Vespa-Tourist —?

vespa ... verloren

Den Weg „sur mer“ natürlich — und so schwenkte ich in die rechts abbiegende Straße ein, drehte mächtig auf, raste etwa 15 km wie ein Verrückter los — kein Jim! Also wieder zurück und kurz gewartet, dann die andere Straße losgezittert — nach 20 km gab ich es auf! Kein Jim — eigentlich nicht tragisch, aber peinlich, wenn man sich vergegenwärtigt, daß zu meinem Gepäck zwar eine komplette Zeltausrüstung, „Bade-Utensilien“, die guten Anzüge, vier Paar Schuhe, das gesamte Werkzeug inklusive Ersatzschlauch und Bowdenzüge gehörte, ich aber außer 200 Francs, sieben Zigaretten und zwei verknipsten Leicafilmen nichts mehr bei mir hatte — von Sonnenbrille und einem Taschenmesser abgesehen. Jim hatte in seinem Gepäck unsere gesamten Papiere inklusive Carnet, Pässe, Ausweise, Karten, Geld und Fahrzeugpapiere. Außerdem hatte er zwei Schlafsäcke, einen Koffer mit Fressalien und das übrige Kleinzeug! Und am anderen Tag lief unser Paß ab — und in meinem Tank waren noch knappe 3 Liter! Und mein Französisch ist so gut wie das unseres Dackels in München. Und außerdem hatte ich Hunger und gräßliche Vorstellungen von den kommenden Dingen...

An jenem Abend raste ich die herrliche Straße an der Riviera entlang bis der Tank trocken war. Dann bettete ich an einer Esso-Säule 5 Liter Sprit und „bezahlte“ mit meiner Adresse (aus München habe ich vier Wochen später dann dem freundlichen Mann ein kleines Paket geschickt). Als es dunkel war, befand ich mich kurz vor Cannes — und dort stellte ich unser Zelt auf, verkroch mich unter zwei Bademänteln und rauchte die letzte Zigarette. Es wollte nicht hell werden... Am anderen Morgen startete ich hungrig und leicht verwirrt in Richtung Cannes — es mag gegen 7 Uhr früh gewesen sein. Unterwegs kamen mir allerlei Gedanken: Was sollte ich sagen, wenn man mich kontrollierte, wie würde sich die Sache an der Grenze abspielen, wer wollte mir die tolle Geschichte glauben —? Im Geiste sah ich mich schon hinter Gittern und in Sicherheitsverwahrung, die Vespa beschlagnahmt und mein Gepäck von räuberischen Horden ausgeplündert. Und dazu dann noch verzwickte diplomatische Verwicklungen mit Konsulat und so. Jedenfalls wollte ich bis zur Grenze, wo auch Jim irgendwo sein mußte, oder doch zumindest durchgefahren sein mußte...

Ich erreichte die ersten Häuser von Cannes und schon — stoppte mich ein martialisch aussehender Polizist mit umgehängter Maschinenpistole, wuchtigem Sturzhelm und hellgelben Stulpenhandschuhen. Der Mann saß auf einer rasigen Maschine, sprach ausschließlich Französisch und besah sich eingehend das Nummernschild an meiner Vespa! Aus — dachte ich — Feierabend, geschnappt! Und dann sagte der andere laut und deutlich meinen Namen und bedeutete mir kurz und bestimmt, daß ich mitzukommen habe — das entsprechende Handzeichen ist international und eindeutig! Ich fuhr dem Polizist nach — erstaunte Gesichter blickten dem seltenen Gespann nach. Wahrscheinlich war ich ziemlich blaß...

In der „Rue de Grasse“ stoppten wir vor einem verwachsenen Haus, an dem ich von der Inschrift nur die Worte „Criminelle“ und „Departement“ verstand — Kriminalpolizei also! Ich war völlig gebrochen — denn auf nüchternem Magen ein Verhör in den Stuben der französischen Kriminalpolizei, ohne Papiere, ohne Führerschein, Carnet und Paß, das war zuviel! Vorsichtig stellte ich meine Vespa ab und da — sah ich um die Ecke Jims Maschine! Jawohl, das war die Vespa meines Freundes! Ich war gerettet! Wo

sein „Rumpelstilzchen“ stand, da mußte auch er selbst sein, er — und die Ausweise, das Geld, die Pässe, die Führerscheine, das Lexikon — wir waren gerettet! Freudig und erleichtert betrat ich mit meinem drohenden Begleiter die düsteren Gänge der Kriminalpolizei...

Und dann sah ich Jim. Klein und häßlich, bleich und übernünftig saß er da auf einem Stühlchen vor einem schnauzbärtigen Herrn in Uniform. Jim hob nur müde die Hand und dann ließ er seiner Verzweiflung wieder freien Lauf. Ich wußte allerdings nicht warum. Zunächst blieb alles stumm — der vernehmende Schnauzbart sah fragend auf mich, mein schwerbewaffneter Begleiter verschwand, ich starrte auf Jim — „Was ist denn los —?“

Was war los gewesen —? Man hatte Jim in der Nacht beraubt! Und nun saßen wir auf der Polizei. Denn Jim hatte schon Verlustanzeige aufgegeben: einen Freund nebst Vespa verloren, irgendwo auf der Strecke zwischen Marseilles und Cannes, einen Koffer gestohlen und einen Schlafsack entwendet!

Diese unwahrscheinliche Meldung hatte er in dreistündiger Verhandlung mit dem sprachgeduldigen französischen Kommissar inzwischen zu Protokoll gegeben. Ich kam gerade noch recht, um ihm bei dem Versuch, den Kofferinhalt ins Französische zu übersetzen, behilflich zu sein. Denn das wollte der Kommissar genau wissen —! Aber übersetzen Sie mal „Erbswurst“ ins Französische —!

Zwei Stunden später waren wir entlassen. Man gab uns ein bedauerndes Lächeln, je eine Zigarette und einen Durchschlag des Protokolls mit auf den Weg. Und nach weiteren zehn Minuten erfuhr ich von Jim die näheren Einzelheiten...

Zuerst sagte er leise „Idiot!“ zu mir, dann wurde er deutlicher und schließlich legte er mir die Lage klar: In Marseilles war er vorausgefahren — „sur mer“. Dann hatte er etwa nach fünf Kilometern getankt (und ich fuhr an der Tankstelle nichtsahnend vorbei!) und dann war auch er umgekehrt, hatte in Marseille bis zum Abend auf mich

gewartet (wo denn —?! Na am Hafen natürlich!) und war dann losgebraut bis Cannes, wo er lange nach Mitternacht ankam. Weil aber kein Hotel mehr aufmachte und die Campingplätze auch schon geschlossen hatten, verzog er sich einige Kilometer vor den Ort, stellte dort seine Vespa unter die Bäume, rollte sich in seinen Schlafsack und — schlief ein. Wenn er auch dabei unsere Papiere mit in den Schlafsack genommen hatte, er konnte doch nicht verhindern, daß am anderen Morgen — der zweite Schlafsack und unser Fressalienkoffer weg waren. Verschwunden — geklaut! Und deshalb schlich er dann völlig gebrochen zur französischen Kriminalpolizei, um den Verlust eines Koffers, eines Schlafsacks und eines Reisegefährten im gestenreichen Französisch zu schildern...

Wir haben dann nicht „gespielt“ in Monte Carlo und die verschwundenen Fleischbüchsen wurden durch stramme Haltung und vierzehn Tage wiederkehrende Tomatensuppen ersetzt. Aber bis Rom sind wir doch gekommen. Und sogar ohne weitere Zwischenfälle...

Nun sei mir noch eine Nachschrift erlaubt: Die Moral von der Geschichte nämlich heißt: Wenn ihr mit mehreren Maschinen auf Reisen geht, dann rechnet nicht nur mit Plattfüßen, verrußten Zündkerzen und gerissenen Bowdenzügen, rechnet bitte auch mit den „unvorhergesehenen Fällen“ einer unbeabsichtigten Trennung. Und macht bereits vor Antritt der Reise genau aus, wo man sich wieder trifft, wenn man sich verloren hat. Am besten sind Abmachungen wie: In der letzten zurückliegenden Ortschaft beim Bürgermeister, am Bahnhof oder der Kirche — oder besser noch am Bahnhof des letzten Ortes. Und dann klappt der Laden auch. Daß jeder seine Papiere, sein Geld und das Carnet selbst einsteckt und dabei hat, ist selbstverständlich und sicher überall üblich. Nur uns „Greenhorns“ konnte so etwas passieren. Na ja, jedenfalls haben wir beide daraus gelernt und sind inzwischen wirklich zu „alten Routiniers“ geworden. Auch wenn ich diesen Ehrentitel Jim zuweilen noch abspreche, was dann jedesmal zu einem freundschaftlichen Geräusche führt...

TAGUNGSGEDANKEN

SELTEN, ja ganz selten, ist ein Tagungstiger, nennen wir ihn einfach „Tager“, nicht der Meinung, daß Tagungen furchtbar wichtig sind. Ihr Kalender, übrigens auch furchtbar wichtig, ist vollgepfropft mit natürlich wiederum furchtbar wichtigen Terminen. Sie fühlen sich gar nicht mehr wohl, wenn sie nicht in irgendeiner Tagung stecken, obgleich sie, wenn sie darin stecken, stöhnen und behaupten, ein Außenstehender könne gar nicht ermessen, wie anstrengend so eine Tagung ist.

Da wird zu Hause erst einmal Frau, und soweit vorhanden, Hausangestellte völlig aus der Fassung gebracht, indem der Tager plötzlich abends erklärt, in der Nacht müsse er noch verreisen, da in Dingskirchen eine wichtige Tagung anstehe. Wenn er erst am nächsten Morgen losfahren muß, hat man direkt das Gefühl, es sei des Entgegenkommens zuviel, einem sooo viel Zeit zu lassen. Schnell muß das Tagungsgepäck zusammengestellt werden, aber darin hat die Frau inzwischen Erfahrung, sie weiß schon, was der etwas angemanagte Mann und Tager dazu braucht. Er schreit zwar immer, an seine Akten dürfe niemand rühren, wünscht aber gleichzeitig, daß die Frau immer weiß, wo er diese oder jene Unterlage gerade verlegt hat. Und oh Wunder, sie weiß es. Komischerweise hat sich der Tager noch nie darüber Gedanken gemacht, woher sie das immer weiß, wenn sie doch gehorsam, wie sie ist, niemals an seine Schriftstücke drangeht.

SO ist dann endlich der Tager mit kleinem Tagungsgepäck und Akten verschwunden und reist den wichtigen Dingen entgegen. Jeder der Tager macht sich natürlich schon vorher schwere Gedanken über die Verantwortung, die gerade ihn und nur ihn beschwert und trifft, daß das Ergebnis, oder besser gesagt überhaupt ein Ergebnis dabei herauskommt.

Dann sitzen die Tager beisammen, der mit der Eröffnungsrede hat es am schwersten, denn während selbiger eröffnet

und redet, wo noch nichts los ist, ruhen sich die anderen aus und holen sich später die Rosinen aus der Rede heraus. Dann geht es los, es wird hin und her beraten und geredet, also getagt. So klingt es dann: „Gestatten Sie, daß ich einige Ausführungen zu diesem wesentlichen Punkt...“, „Ein Jahr liegt hinter uns, auf das wir mit Stolz...“, „Viel Arbeit, große Erfolge...“, „... Idealismus und die Idee...“.

Was nicht geklärt werden kann, meistens ist das so ziemlich alles, wird zur nächsten Tagung verschoben. Sonst gäbe es ja nicht so viele. Zum Schluß wird noch dieser oder jener mit wohlgesetzten Worten ob seiner Tätigkeit geehrt und die Tager blicken ernst und gesammelt. Alles furchtbar wichtig! Dann ist endlich der offizielle Teil erledigt.

Es wird nun bei geselligem Beisammensein die großartige Leistung der Tager untereinander bewundert und plötzlich ist dann die Tagung vergessen und man gibt sich fast in fröhlicher Runde wie ein ganz normaler Mensch, also wie ein „Nicht-Tager“. Eine oder auch mehrere Bars werden aufgesucht, es wird geschertzt und besichtigt (nicht nur das tote Inventar der Bar) und man ist sich darüber einig, daß man in Kürze unbedingt für die noch schwebenden Fragen die nächste Tagung anberaumen muß.

Wenn der Tager dann nach Hause kommt und seiner Frau nur kurz, denn er ist ja völlig erschöpft, berichtet, „diese Reise und Tagung war wirklich keine Freude und kein Vergnügen, sie war aber furchtbar wichtig, gerade ich mußte dabei sein, denn sonst wäre natürlich nichts bei der Sache herausgekommen“, dann ist die Frau ganz ergriffen ob seiner Tüchtigkeit.

Ich bin gar nicht ergriffen, denn ich habe mal heimlich bei einer solchen Tagung gelauscht und meinen Tager, als er mir davon berichten wollte, herzlich aus-GELACHT.

G. B.



Auch der Herr will an heißen Tagen möglichst leicht angezogen sein. Hier eine kragenlose Sportjacke, die mit jeder Hose kombiniert werden kann.

(WWM-Foto Tobias)

Besonders reizvoll für nicht so warme Tage ein Vetrax-Bleyle Pullover mit Legefalten-Plisseerock. Die Art der hübschen Zusammenstellung dürfte wohl sehr zeitlos und darum auch sehr beliebt sein.

(Foto Lautenbacher)



Vespa-chic im Vespa-Tip

Na, den heuer so sehr launischen April hätten wir nun hinter uns gebracht. Wenn Sie soviel Vespa gefahren sind wie ich, — denn endlich bin ich wieder stolzer Besitzer eines fahrbaren Untergestells — sind Sie nicht oft trocken nach Hause gekommen. Mein Vorschlag, den Klepper immer bei sich zu haben, fand doch gerade während der letzten Wochen volle Berechtigung.

Können Sie sich noch an das Ultimatum erinnern, das ich mir gestellt habe? Ich fahre wieder Vespa, die T 56 in Saharagelb, mit brauner Sitzbank — verrückte Farbe, nicht wahr — aber toll, so richtig aufsehenerregend für mich weibliches Wesen. Aber das „Auffallen“ finden wir Damen doch irgendwie nett. — Ich stehe nicht nur im Mittelpunkt der Vespa-Freunde, nein, selbst den bedachten Fahrern gefalle ich anscheinend auch. Mein Freund, der „gute Peter“, sieht das zwar gar nicht gerne, mir aber macht das riesigen Spaß. Es fährt sich ja wirklich rasant auf der T 56, in der Stadt hänge ich so wieso alle Autos ab, denn ich kann mich so schön zwischen den vierrädrigen Fahrzeugen hindurchzwängen und brause dann allen voran vorn weg. Manche „Blick“ muß ich dabei zwar hinnehmen, aber einer Dame auf dem Roller ist eine Sekunde später ihre Untugend schon wieder verziehen. Peter nennt so etwas einfach „froh“ und lacht sich eins dabei. Natürlich ist er nicht immer mein Begleiter, das geht ja doch auch nicht! Solo-fahren ist oft sehr interessant!

So sehr verliebt ich in die Farbe meiner Vespa bin, nun kommt das große „Aber“, ich muß ewig daran putzen, sonst ist es vorbei mit der Schönheit der modischen Farbe! Wollen wir hoffen, daß uns in diesem Sommer mehr regenfrie Tage erwarten, wie das letzte Jahr, — ich denke an das Gelb meiner Maschine. — Oh, ich weiß, Sie werden sagen, ich sei verrückt, — nein, ich denke doch auch an unsere Mode, die ich heute mit lauter Vespa bald vergessen hätte.

Ich würde am liebsten den Farbton meiner Garderobe ganz auf meinen Roller abstimmen. Hatten Sie auch schon manchmal solche Ideen, oder habe die nur ich? — Auf alle Fälle glaube ich, diesmal wieder für jeden etwas mitgebracht zu haben, mit meinen immer besonders ausgesuchten Modellen. Ich dachte sogar schon an einen reizvollen Vorgeschmack für die kommende Badesaison! —

Aus meiner diesmal mitgebrachten Serie können Sie eigentlich wieder erkennen, wie elegant auch wir uns auf dem Roller kleiden können, denn die Schöpfung der Mode ist doch grenzenlos in ihrer Vielseitigkeit.

Zum Schluß darf ich Ihnen noch sagen, wie sehr es mich freut, so viele Briefe zu bekommen, die alle eine Freude darüber zum Ausdruck bringen, daß den Lesern des Vespa-Tips jetzt auch eine Ecke für die Mode eingeräumt wurde.

Herzlichen Dank für alle lieben Briefe!

Mit feschem Vespa-Roll hinein in den Maienmonat
Eure

Gisela

Rechts: Na, wenn das kein wirklich jugendlicher Badeanzug ist...? Gummigeraffter Popeline ist hier im Can-Can-Stil geschneidert. Die Musterung ist auf ein Dessin beschränkt.

(Foto Latar, Modell Vetrix-Bleye)

Unten links: Da-Capo, ein Damenkleid aus Valora-Uni mit angeschnittenen Ärmeln, breitkantig eingesteppter gestrickter Hals- passe sowie weitgeschnittenes Rockteil, das in der Taille ringsum in Falten gelegt ist. Nicht zu übersehen ist dabei der Leder- gürtel, der natürlich zum hellen Kleid in einer persönlich beliebigen grellen Farbe da- zu bestimmt werden kann.

(Foto Lautenbacher, Modell Vetrix-Bleye)

Unten rechts: Praefekt, die modische, lange und glatte Damenhose aus einem mit Persermuster bedruckten Cretonne, dazu ein aufgesetzter Bund mit zwei Schließen. Sehr praktisch die beiden eingearbeiteten Taschen. Natürlich toll, aber verrückt!

(Foto Latar, Modell Vetrix-Bleye)



Kampf dem Verkehrstod

Fast 15 000 Verkehrstote in einem Jahr und Hunderttausende von Verletzten in einem Jahr ist eine traurige Bilanz und sie läßt jede Maßnahme begrüßenswert erscheinen, deren Zweck es ist, diese Unfalzziffern zu senken.

Im Rahmen der diesjährigen Dieselringverleihung, die in den Fordwerken stattfand, zeigte Ford einen Unfallhilfswagen, der durch die Möglichkeit weitgehender Hilfe an Ort und Stelle zu geben einen wesentlichen Schritt zur Bekämpfung des Verkehrstodes darstellt.

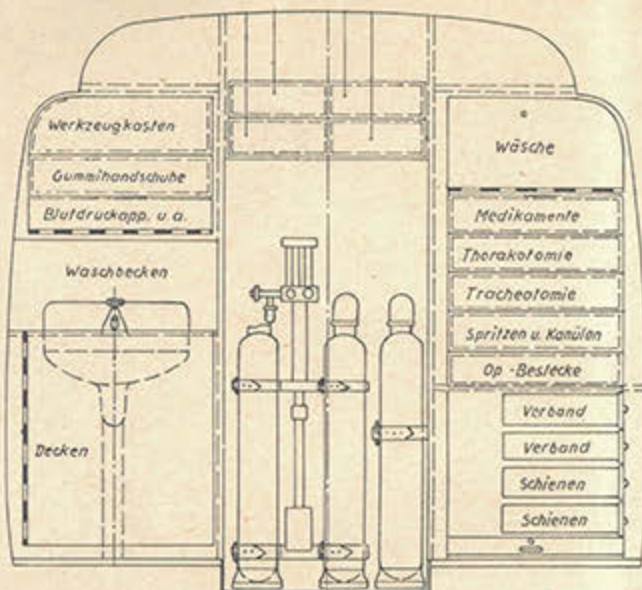
Bevor näher auf diesen neuen Krankenwagen eingegangen werden soll, kurz noch ein Wort zum Dieselring; der ebenfalls zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dienen soll. Der Dieselring, der vom Verband der Motorjournalisten gestiftet wurde, wird alljährlich einer Persönlichkeit verliehen, die sich besondere Verdienste auf dem Gebiet des Verkehrswesens erworben hat. Somit stellt dieser Ring einen Ansporn dar, mit allen Kräften an einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zu arbeiten und damit letzten Endes auch die Verkehrsunfälle zu bekämpfen.

Anläßlich der Verleihung des Dieselringes wurde den Pressevertretern ein Spezialunfallwagen vorgestellt, der in diesem Werk in Zusammenarbeit mit der Universitätsklinik Köln entwickelt wurde. Man ist dabei von dem Gedanken ausgegangen, daß viele Verkehrstopfer auf dem Wege zur Klinik sterben, die aber gerettet werden hätten können, wenn eine entsprechende Behandlung am Unfallort möglich gewesen wäre.



Das Fahrgestell wurde vom Ford FK 2500 übernommen, als Antriebsaggregat dient ein 8-Zylinder-Ford-Motor mit 100 PS. Bei einer Gesamtlänge von 6,28 m und einer Gesamthöhe von 2,83 m ist der Wagen schnell und wendig genug, um auch auf Wald- und Wiesenwegen sicher den Einsatzort zu erreichen. Selbstverständlich sorgt eine Spezialfederung für einen schonenden Transport der Verletzten. Die notwendigen Voraussetzungen für den Einsatz schaffen Funksprengeräte, Martinshorn, Blaulicht usw.

Die Inneneinrichtung entspricht den Anforderungen, die gestellt werden müssen, um den Tod auf dem Transport zu verhindern. Dazu sind notwendig: Sauerstoffversorgung, Schockbehandlung, Bluttransfusionen, weiterhin dringliche Eingriffe wie Luftröhrenschnitt, verschließen einer offenen Thorax-(Brustkasten-)Verletzung. In der Mitte des Wagens befindet sich eine Spezialkrankentrage, die gleichzeitig als Operationstisch dient. Das Kernstück des Wagens ist ein dreiteiliger Schrank hinter dem Fahrerhaus, dessen Mittelteil eine Spezialanfertigung eines Kreislaufnarkoseapparates mit Sauerstoffsatzflaschen und Absaugevorrichtung aufnimmt. In den Schubfächern des Schrankes befinden sich Operationsbestecke, Narkosegeräte, Verbandsmaterial, Schienen und Intubationsbesteck. 12 Blutersatzflaschen sind in Schaumgummi gelagert. Unter dem Fahrzeug, von außen greifbar,



befindet sich ein weiteres transportables Sauerstoffgerät. Um im Notfall auch mehrere Verletzte transportieren zu können, ist der Wagen mit weiteren zwei Tragbahnen ausgerüstet.

Nach dem Urteil führender Chirurgen genügt die klinische Ausrüstung des Wagens allen Anforderungen und nach Angaben von Ford bewegen sich seine Anschaffungskosten in einem tragbaren Rahmen. Bleibt also nur zu hoffen, daß dieser Wagen möglichst schnell und in großer Anzahl zum Einsatz kommt.

In diesem Zusammenhang ist es erwähnenswert, daß auch der VCVD sein Schärfflein zur Hebung der Verkehrssicherheit und Unfallbekämpfung beibringt, steht doch das große Clubturnier des VCVD im Zeichen der Verkehrssicherheit und der Unfallbekämpfung. Schließlich kann mit Recht behauptet werden: Besser als der schönste Unfallwagen ist es doch, wenn gar kein Unfall zustande kommt. Eine der wichtigsten Maßnahmen des VCVD ist, seine Mitglieder zu einer Fahrweise zu erziehen, die den heutigen Verkehrsansprüchen gerecht wird und damit Unfälle so weit wie möglich ausschließt. Gerade aus diesem Grund wurde das obengenannte Leitmotiv für den diesjährigen Clubkampf gewählt. Und es gäbe keine schönere Anerkennung für den Club, als dieses Ziel zu erreichen.

„Ich fahre mit Unfallschutzkarte“

steht auf der runden Abzieh-Plakette, die in Zukunft immer mehr Autorückfenster und immer mehr hintere Schutzbleche von Motorrädern, Mopeds und Fahrrädern zieren wird.

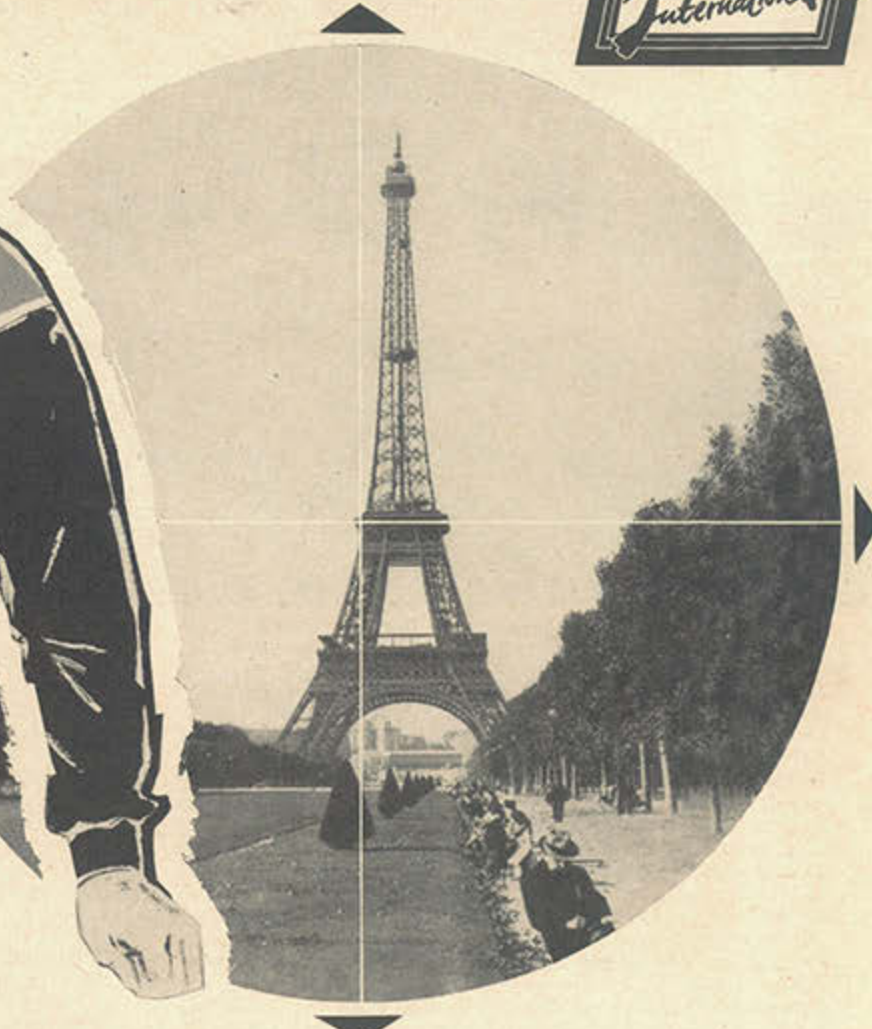
„Ich fahre mit Unfallschutzkarte“

sagt die Plakette, wenn ein Unfall passiert ist und der Träger der Unfallschutzkarte bewußtlos schwer verletzt daliegt.

„Ich fahre mit Unfallschutzkarte“

auf der Blutgruppe und Rhesusfaktor eingetragen sind, Angaben, die der Unfallarzt wissen muß, wenn er eine Blutübertragung vorzunehmen hat, um das Leben eines Schwerverletzten zu retten.

UNFALLSCHUTZKARTE DES DEUTSCHEN GRÜNEN KREUZES



Dieses Hemd trägt „man“ in 13 Ländern

... „man“, d. h. der Herr, der sich bequem und doch nicht zu salopp kleiden will oder muß. Eigens zu diesem Zweck wurde das *Melbourne-Hemd* geschaffen von „SIR'S International Fashion Council“. Darum zeigt es einen Stil, der auf dem Golfplatz oder auf dem Motorroller ebenso angebracht ist wie zur abendlichen Plauderstunde am Kamin oder bei Bastelarbeiten mit Ihrem „do it yourself kit“.

Das Melbourne-Hemd ist das Freizeithemd internationaler Note. In Deutschland wird es nur aus NINO-TRUX hergestellt. Das bedeutet modische Exklusivität und Stoffgarantie.

Bevorzugen Sie die langärmelige Form ETRUSK oder die kurzärmelige Form SPRINT?



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



(13b) Passau



(21a) Bielefeld



(21a) Bielefeld



(16) Dillenburg



Alle Jahre wieder:

CAMPING- AUSSTELLUNG DÜSSELDORF

Wenn man wie der Chronist selbst ein alter Zeltler ist, dann kann man die Besichtigung der diesjährigen Campingausstellung in Düsseldorf nur mit einem leisen Bedauern quittieren. Denn das an sich überraschend große Angebot an Artikeln und Neuheiten entfernt sich von Jahr zu Jahr mehr vom Boden des Campinggedankens, was bleibt, ist ein Aufgebot von Artikeln, die Reichbegüterten wohl zur Unterhaltung dienen können, wobei ihr praktischer Wert dabei noch mehr als fraglich ist. Zweiradfahrer, also auch wir Vespisten, Hochalpinisten und Wasserwanderer, alles in allem die Gilde der zünftigen Zeltler können nur mit traurigem Herzen durch diese Ausstellung gehen, denn ihre Wünsche wurden nur am Rande vermerkt oder gar vergessen. Nun, viele Firmen, die dem Hang zum Supermodernen huldigen, werden an Hand der Verkaufszahlen in diesem Jahr sehen, wo eigentlich die Masse der Campinganhänger zu finden ist und auf diese Art die Quittung für ihr Tun erhalten.

Bevor auf die ausgestellten Erzeugnisse der Campingausstellung selbst eingegangen werden soll, kurz ein paar grundsätzliche Worte zum Zelten aus der Perspektive der Vespafahrer gesehen: Die Vespa bietet keine unbegrenzte Transportmöglichkeit für Campinggepäck. Also muß die Campingausrüstung auf die wirklich notwendigen Stücke begrenzt werden. Dabei wird von jedem Einzelteil verlangt, daß es neben geringem Gewicht und kleinstem Raumbedarf in verpacktem Zustand auch wirkliche Qualität und lange Lebensdauer besitzt. Das bedingt, daß diese Campingartikel einmal nur von anerkannten Firmen, die über die nötige Erfahrung verfügen hergestellt sein sollen, zum anderen kann aber eine Qualitätsausrüstung dieser Art nicht ganz billig sein, bei besonders preiswerten Angeboten sei man also ebenso besonders vorsichtig. Wenig aber Gutes muß die Parole sein und es lohnt sich, einen Blick zu den Hochalpinisten zu tun, denn diese Leute haben in weit größerem Maße als Vespafahrer Transportprobleme, der Einsatz im Hochgebirge stellt extreme Belastungen dar, erfordert also beste Qualität, vor allem aber verfügen die Bergsteiger über langjährige Erfahrung, die von ihnen erprobten Gegenstände haben längst die Feuerprobe hinter sich. Wer in einem Sportgeschäft einkauft, das die Ausrüstung von Bergsteigern und Expeditionen zusammenstellt, kann sicher sein, daß er gut beraten wird.

Die Grundausrüstung zum Zelten besteht aus Zelt, Schlafsack und Luftmatratze. Hier ist das Beste gerade gut genug. Ein Zelt, das nicht dicht ist, ein Schlafsack, in dem man friert und eine Luftmatratze, auf der man nicht liegen kann, sind eine Katastrophe. Dagegen ist ein Tischchen, das wackelt, zwar unangenehm, aber kein Beinbruch. Ein Kocher, der streikt, kann die Laune beträchtlich senken, zumal wenn das Wirtshaussessen aus diesem oder jenem Grunde verschmäht wird. Das wäre also das Grundsätzliche. Und nun zurück zur Campingausstellung:

Beginnen wir mit den Zelten. Immer mehr schälen sich die zwei Richtungen, hier Spitzzelt und auf der anderen Seite das Hauszelt in altbewährter Form heraus. Neben den immer mehr in Mode kommenden Bungalows gibt es eigentlich nicht viel neues. Rund- oder Spitzzelte, die der Chronist den Vespafahrern besonders empfehlen möchte, weil sie bei geringen Gewicht und kleinen Verpackungsmaßnahmen ein Optimum an Innenraum ergeben, werden von den meisten namhaften Zeltfirmen angeboten. Ein Zwischending zwischen Haus- und Rundzelt stellt das Klepper-Sonnlandzelt dar, das zu den beachtenswertesten Neuheiten im Zeltbau der letzten zwei Jahre gezählt werden kann. Pionier verkörpert mit seinem Iglu die Urform des Spitzzeltes, dieses Zelt hat sich bei großen Expeditionen schon bestens bewährt. Hauszelte werden in allen Größen angeboten.

Das Angebot an Luftmatratzen ist schier unerschöpflich. Da lassen sich aus dem ein oder anderen Typ Managersessel bauen, andere wieder können in einen Liegestuhl eingeknüpft werden, bei all diesen Manipulationen wird mehr und mehr die Hauptaufgabe der Luftmatratze, nämlich gut darauf liegen zu können, vernachlässigt. Natürlich ist es angenehm, wenn die Matratze zum Sessel umgebaut werden kann, weil sie dann tagsüber gleichzeitig als Stuhl dient, daneben muß aber verlangt werden: Unterteiltes Kopfteil damit der Kopf nicht schwabbelt, erhöhte seitliche Wulste, um beim Schlafen nicht ständig herunterzurollen und schließlich eine Längsunterteilung, damit sich die verschiedenen Luftkammern der jeweiligen Körperform anpassen können.

Weiter der Schlafsack. Auch hier gibt es kaum Neues. Der Kapuzzensack muß dem Steppdeckenschlafsack mehr und mehr weichen, nicht ganz zu Recht, denn der Schlafsack in Mumienform gibt bei geringstem Gewicht und Verpackungsmaßen immer noch die größte Wärmewirkung. Die Kunststoffasern als Füllung wie Dralon, Perlon, Bayer Acryl und so weiter hat sich zwar endgültig durchgesetzt, konnte aber die Daunenfüllung nicht verdrängen. Wildseide und Schafwolle als Schlafsackfüllung führen in der mittleren Preisklasse. Letztlich entscheidet der Geldbeutel bei der Auswahl, allzu große Sparsamkeit rächt sich aber bestimmt.

Schließlich kommen wir noch zum großen Feld des Zubehörs. Wenn man all die guten Dinge, die da angeboten werden, mitnehmen wollte, so würde ein Dreitonner-Lastwagen kaum genügen. Zweiflammiger Propangasbrenner, Campinggrill und so weiter sind bestimmt entbehrliche Dinge. Wichtig ist dagegen ein guter Kocher. Die Firma Enders hat neben ihrem Enders Baby, das neben seiner Kleinheit durch Leistungsfähigkeit glänzt, einen Supersportkocher herausgebracht, der in Sekundenschnelle einsatzbereit ist und mit einer automatischen Düsenreinigung aufwartet. Kochgeschirre und unzählbare Esßgeschirre wird in kaum überschaubarer Stückzahl angeboten, man kann beim Einkauf nur zur weisen Beschränkung mahnen.

Am Rande sei noch auf die verschiedensten Sportartikel verwiesen, die ebenfalls mit zum Camping gehören. Also Federball, Bogenschießen und schließlich der Wassersport. Federball hat sich zum richtigen Volkssport entwickelt und Platz für die zwei Schläger findet sich auf einer Vespa immer noch. Wer nur zur Unterhaltung spielt, ist mit Kunststoffschlägern gut bedient, die obendrein noch vollkommen unempfindlich gegen Witterungseinflüsse sind. Für ernsthafte Ausführung des Federballs sind dagegen Holzschläger oder Schläger mit Stahlschaft notwendig. Der Bogensport ist in Deutschland gerade im Kommen, auch hier kann das Sportgerät noch auf der Vespa transportiert werden, wenn es auch neben dem Campinggepäck schon eine große Belastung darstellt. Bogensport als Spielerei ist nicht teuer, wer aber ernsthaft mit Pfeil und Bogen üben will, braucht ein erstklassiges Gerät und das ist nicht gerade billig. Erfreulich die große Anzahl von Badebooten, bei denen das Metzelerboot Neptun und Poseidon besonders erwähnenswert wäre. Diese Boote haben neben dem Urlaubsgepäck natürlich kaum mehr Platz, zum Sonntagsausflug an irgend einem See können sie aber auf der Vespa jederzeit transportiert werden.

Das ist so ungefähr die Quintessenz bei einem Rundgang durch die Ausstellung. Wenig neues, vor allem für den kleinen Zeltler, das Altbewährte hält sich eben, viel zu viele Firmen möchten sich an dem großen Kunden, den heute das Campingzubehör darstellt, sattessen. Für Sport und Spiel wird dagegen eine Menge getan. Begreiflicherweise kann hier nicht jeder Artikel besprochen werden. Wer aber bei der Zusammenstellung seiner Campingausrüstung nicht zurecht kommt, der gehe ruhig zum Deutschen Camping Club. Dort wird man ihm bestimmt mit Rat und Tat zur Seite stehen. Geschäftsstellen befinden sich in allen größeren Orten. Viele Sportgeschäfte sind dem Club sogar als Berater angeschlossen.

VC Wülfrath meint:

Nach Vatertag ist der Tag der Vespa der wichtigste. Nur mit dem Unterschied, daß beim Tag der Vespa nur die Maschine ihren Tank gefüllt bekommt. Von allen Seiten kamen Vespas mit bunten Girlanden angefahren. Am Sammelplatz wurden Fähnchen verteilt, mit denen sie noch zusätzlich geschmückt wurden. Um 9.30 Uhr war alles fertig und ein langer Zug von Vespa-Girlanden-Flaggen-Schiffen setzte sich in Bewegung. Nach 20 km Fahrt konnte man jedoch nur noch von Vespas sprechen, das andere war vom Winde verweht. Unsere Fahrt ging von Wülfrath über Tönisheide nach Langenberg zum Sender. (Sollten um 10 Uhr Störungen im Radio gewesen sein, so waren es die Vespas, die den Berg zum Sender in den höchsten Tönen hinaufnahmen.) Die Vespas wurden unter dem Sender abgestellt. Diesem schien so etwas ungewohnt, denn er wankte bedrohlich hin und her. Jedoch schien er sich zu beruhigen, als Aufnahmen von den Vespas und ihm gemacht wurden. Wesentlich leichter war die Abfahrt vom Sender. Von Langenberg ging die Tour nach Velbert, Heiligenhaus bis zur Wuppertaler Grenze und zurück nach Wülfrath. Hier machte unser Boß am Sammelplatz noch einige Aufnahmen, danach zerstreuten sich die Fahrer zum wohlverdienten Mittagessen. Trotz des heftigen Windes, gefiel allen die Fahrt. Wir legten eine Strecke von 100 km zurück, wobei keine Vespa ausfiel. Den Kindern konnten wir durch die Fähnchen Freude bereiten.



Lothar Häusler, VC Remscheid, schafft es auch ... mit Einspritzung!! Sie haben unseren Aprilartikel bestimmt erkannt (Nr. 10 Seite 2 und 3). Der Witz auf Seite 8 mit dem Lastwagen war auch klar, ebenso das Biedermeiermodell von Gisela. Aber sonst war nichts faul. Bis zum nächsten April!

In Sachen: »CLUB TURNIER«

Reinfall in Gummersbach

Der VCVD, das muß man schon sagen, hat allerhand geleistet in den letzten Tagen.

Ne große Sache ist das mit dem Vespa-Turnier, wie kriegen wir bloß 'nen Preis nach hier?

Es wurden Fahrten festgelegt und hin und her erwogen, unsere Hoffnung ist klein, das ist nicht gelogen.

Trotzdem der erste Sonntag nahte mit einer Kältewelle, waren sieben Vespas mit Sozia pünktlich zur Stelle.

Was man uns doch in Gummersbach tat sagen, hat beinahe dem Faß den Boden zerschlagen.

Zum Polizeirevier ging's um 'nen Stempel zu bekommen, ein Bild noch für'n VCVD hätten wir gern mitgenommen.

Doch da wurde das Fenster aufgerissen, ein Polizist brüllte uns an,

„Habt ihr nichts anderes zu tun, ich werde den Film beschlagnah'm.“

Noch nicht mal 'nen Stempel hatten sie auf dem Revier (so sagte man)

Ne, sowas unfreundliches, da sagt man nun Freund und Helfer für.

Was nun, na fahren wir zur Bundesbahn, da müssen sie bestimmt so 'nen Stempel hab'n.

Typischer Fall von denkste auch dieses Mal zur Tankstelle, war nun unsere letzte Wahl.

Dort endlich tat man uns den Gefallen, ob da wohl noch andere Clubs sind reingefallen?

Das war doch in Gummersbach noch nicht genug, jetzt riß einen Vespisten auch noch der Zug.

Der Himmel wurde dunkel, die Sonne verschwand, nur schnell repariert, wir mußten noch weiter im Berg. Land.

Nach Siegburg wurde nun eiligst gefahren, damit wir da noch vor dem Regen waren.

Hier klappte das Stempeln bei der Tankstelle gut und nach Berg.-Gladbach ging es mit frohem Mut.

Der Magen schon hing uns bis auf die Knie, zum Essen, da reichte die Zeit uns nie.

In Gladbach war's, wir zitterten nur noch, die Kälte drang bis ins kleinste Loch.

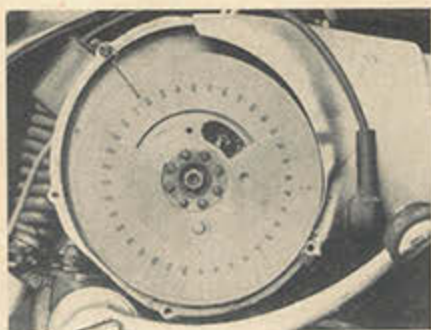
doch fahren — da hatten wir Pech gehabt, weil bei dem einen das Licht nicht mehr klappt.

Die Werkzeuge raus und nichts wie ran, die Schnatternden gaben den Takt dazu an.

Ich selbst hatte ein Gesicht wie blauer Kohl (so gefroren), in Halzenberg endlich sorgte man für's leibliche Wohl.

Das war unsere erste Fahrt zum Vespa-Turnier, was steht uns noch alles bevor, bis wir den Preis haben hier?

Anneliese Häusler, VC Remscheid



1



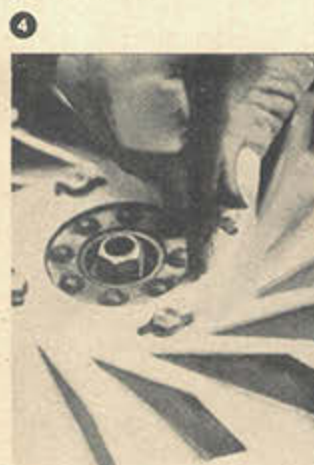
2



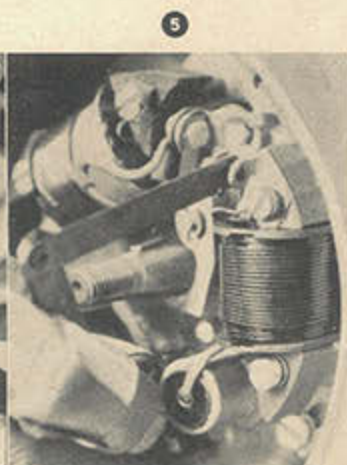
3

Die Kontrolle des Zündzeitpunktes ist grundsätzlich auf zwei verschiedene Arten möglich. Einmal mit Hilfe einer Gradscheibe, die an die Kurbelwelle angelegt wird (Abb. 1). Auf diese Weise werden die Zündungen in den Vespawerkstätten eingestellt. Da man sich aber eine solche Gradscheibe bei einiger Geschicklichkeit leicht selbst anfertigen kann, kurz die dazugehörigen Einstelldaten. Zur Einstellung der Vorzündung muß der Motor um soviel weiter gedreht werden, daß sich die Gradscheibe um einen bestimmten Winkel entgegen dem Uhrzeigersinn verstellt. Der Winkel hat bei Vespa 125 33 Grad, bei Vespa 150 T 31 Grad, bei Vespa 150 GS 28 Grad.

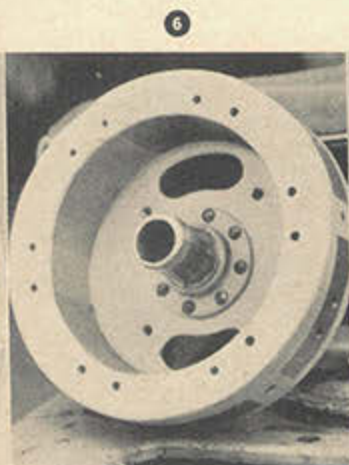
Um die Grade genau ablesen zu können, muß ein Stück Draht wie im Bild ersichtlich am Gehäuse befestigt werden, der dann als Zeiger dient. Selbstverständlich gelten die Gradangaben vom oberen Totpunkt aus. Dieser muß also ermittelt werden. Dazu gibt es ein eigenes Einstellgerät, an dem die Frühzündung auch gleich in Millimetern abgelesen werden kann (Abb. 2). Auf dieses Gerät kann man gut verzichten, wenn man sich die Mühe macht und den Zylinderkopf zur Bestimmung des oberen Totpunktes abnimmt. Diesen nur durch ein Stück Draht zu bestimmen (Abb. 3) ist falsch, da es meist zu ungenauen Ergebnissen führt.



4



5



6



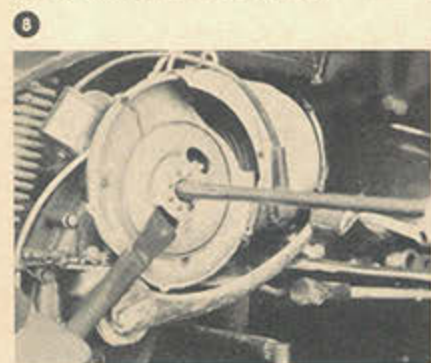
7

Man kann die Frühzündung auch am Kolbenweg kontrollieren, indem man die Millimeter mißt. Am Kolbenweg gemessen muß die Vespa 4,5 mm Vorzündung haben. Gemessen wird mit einer Schublehre (Abb. 7). Der Zündzeitpunkt selbst wird durch die Kontrolle des Unterbrechers vorgenommen. Die Zündkerze zündet im Moment des Abreißen des Unterbrechers, das heißt, wenn dieser sich abzuheben beginnt. Man kann das Abheben des Unterbrechers leicht feststellen, wenn man ein Zigarettenpapier zwischen den Unterbrecher klemmt. Nun dreht man solange am Motor bis sich das Papier gerade herausziehen läßt; damit hat man den Punkt des Abhebens. Die Kontrolle des Unterbrechers kann nur bei aufgesetzter Schwungscheibe vorgenommen werden, da an dieser die Nocke für den Unterbrecher sitzt (Abb. 6). Die genaue Zündeneinstellung bedingt auch eine genaue Einstellung des Unterbrecherabstandes. Dieser wird mit einer Fühllehre gemessen (Abb. 5). Der Unterbrecherabstand muß 0,4 mm betragen.

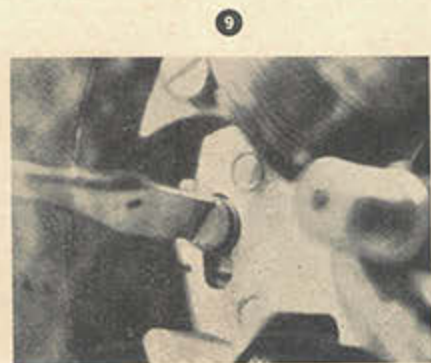
Der Zündzeitpunkt wird eingestellt und kontrolliert

Von der genauen Zündzeitpunkt-Einstellung des Vespamotors hängt nicht nur Leistung, sondern auch Benzinverbrauch, Startfreudigkeit, unter Umständen sogar die Lebensdauer ab. Man sollte also nicht versäumen, den Zündzeitpunkt von Zeit zu Zeit überprüfen zu lassen oder ihn selbst zu überprüfen. An sich ist diese Arbeit Sache der Vespawerkstätte, aber: Der halbwegs geübte Bastler nimmt diese Arbeit oft gern selbst aus Freude an der Sache vor, der Sportfahrer wird versuchen mit exakter Zündeneinstellung größtmöglichen Leistungsgewinn zu erzielen.

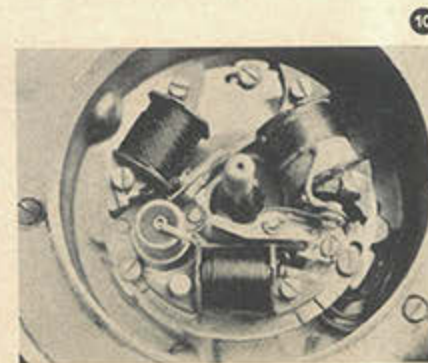
Ergab die Kontrolle einen falschen Zündzeitpunkt, dann muß zur richtigen Einstellung die Schwungscheibe abgezogen werden (Abb. 8). Dabei ist darauf zu achten, daß die Schwungscheibe in der selben Lage wieder montiert wird, denn sie ist ausgewuchtet. Am besten markiert man sich die Stellung der Schwungscheibe vor der Demontage durch einen Körnerschlag am Gehäuse und an der Schwungscheibe (Abb. 4). Die Befestigungsschrauben der Statorplatte müssen gelöst werden (Abb. 9). Da die Befestigungslöcher der Statorplatte zu Schlitten ausgebildet sind, kann diese zur Zündzeitpunkteinstellung gedreht werden. Verstellmöglichkeit etwa 10 Grad. Sollte dieser Bereich zur Einstellung nicht genügen, so ist anzunehmen, daß der Keil am Kurbelwellenzapfen der die Schwungscheibe mitnimmt, abgescheert ist (Abb. 10). Dieser muß dann ersetzt werden. Eine erfolgreiche Zündungseinstellung kann nur durch genaue Arbeit erreicht werden. Darum sollte der ungeübte Bastler diese Arbeit besser der Fachwerkstätte überlassen oder diese Arbeit zum erstenmal nur unter der Anleitung eines Fachmannes ausführen.



8



9



10

VC Lörrach

Der Vespa-Club Lörrach im VCVD veranstaltet am 9./10. Juni 1957 die III. Internationale Vespa-Schwarzwald-Zuverlässigkeitsfahrt, wozu alle Vespa-Fahrerinnen und -Fahrer des In- und Auslandes herzlich eingeladen sind. Diese Zuverlässigkeitsfahrt, die ja vergangenes Jahr vom Vespa-Club Freiburg/Breisgau gleichfalls mit Erfolg durchgeführt wurde, ist vor zwei Jahren vom VC Lörrach ins Leben gerufen worden und erfreut sich seither bei allen sportlichen Vespa-Fahrern großer Beliebtheit. Die Lörracher Vespa-Freunde kennen sich ja in sportlichen Dingen bestens aus und es ist aus diesem Grunde gewiß, daß es diese Zuverlässigkeitsfahrt am 9./10. Juni 1957 wieder in sich hat.

Die markierte Strecke führt durch den südlichen Schwarzwald mit seinen landschaftlichen Schönheiten über eine Distanz von ca. 115 km. In die Strecke sind Durchgangs- und Zeitkontrollen eingebaut; außerdem haben sich die Fahrer Sonderprüfungen zu unterwerfen, wie Zustandsprüfung der Maschine vor dem Start, Startprüfung, Ohne-Halt-Prüfung und Zustandsprüfung der Maschine nach der Fahrt. Die Durchschnittsgeschwindigkeit beträgt ca. 30 km. Jeder Fahrer erhält eine Kontrollkarte, auf die er die Durchgangs- und Zeitkontrollen sowie die Sonderprüfungen eintragen lassen muß. Der Start erfolgt am 10. Juni 1957 ab 7 Uhr morgens in Minutenabständen. Das Nenngeld beträgt 10,— DM und ist Reuegeld. Im Nenngeld ist der Preis für die Plakette, eine kostenlose Zwischenverpflegung sowie ein Benzingutschein inbegriffen. Nennschluß ist der 20. Mai 1957.

Die besten Fahrer werden mit Gold-, Silber- und Bronzeplaketten ausgezeichnet. Außerdem stehen wertvolle Sachpreise zur Verfügung.

Wir glauben, daß der Vespa-Club Lörrach zu dieser Zuverlässigkeitsfahrt mit einer großen Zahl Vespa-Fahrern rechnen kann und wünschen allen Teilnehmern recht viel Erfolg.

Vespa-Freunde Wiesbaden

Clubausfahrt einmal anders

Schon bei unserer Gründung im September 1956 überlegten wir uns, ob man die Ausfahrten nicht einmal anders, als wir bisher gewohnt waren, durchführen könnten. Zeit hatten wir ja zum Nachdenken den ganzen Winter über. Endlich war der Augenblick gekommen, in dem wir uns der Öffentlichkeit das erste Mal bei einer Ausfahrt zeigen konnten. Wir hatten unseren Mitgliedern versprochen, daß diese Ausfahrt etwas Besonderes sein würde und keinem verraten, wohin es ging. Am 7. April 1957 ging es nun zusammen mit unserem Patronatsclub, dem Wiesbadener Motorclub im DMV, los. Nach ziemlichem Kilometern, die uns durch die nähere Umgebung führten, wurden wir plötzlich auf einen freien Platz eingewiesen, wo unsere Freunde schon zu unserer Freude und Überraschung fleißig beim Ochs am Spieß braten waren, um unseren Hunger zu stillen. Doch die Überraschungen gingen weiter, denn nun mußten alle Teilnehmer sich einer Geschicklichkeits- und Hindernisfahrt unterziehen, die, welcher Schreck, heimlich gewertet wurde. Nachdem an-

schließend der Ochs am Spieß allen wunderbar geschmeckt hatte; übrigens ein Lob für die große Mühe mit dem Braten, versammelten wir uns in einem Lokal, wo dann der Sieger der Hindernisfahrt für die gute Leistung mit einer kleinen Anerkennung belohnt wurde. Sogar eine große Torte fand den Weg noch zu uns. Bald hieß es aber, trotz froher Stimmung, aufbrechen, um die Heimfahrt anzutreten. Für alle war diese erste Ausfahrt ein nettes Erlebnis und alle äußerten den Wunsch, daß es bald wieder eine solche Veranstaltung geben müsse.

VC Braunschweig

Vespa-Jahrbuch 1957 dankend erhalten und in der letzten Clubversammlung gezeigt, wie die Vespa, auch das Jahrbuch 1957 eine Wucht!

Ein recht frohes Osterfest und freundlichen Vespistengruß

Artur Lietz
Vespa-Club Braunschweig 1951

VC Remscheid

Frieda Gräf macht in Werbung



VC Wanne Eickel

feierte fünfjähriges Bestehen

Großes Geschicklichkeitsturnier war der Auftakt zu den Feierlichkeiten

Es war nur ein kleines Jubiläum, aber für den Wanne-Eickeler Vespa-Club dennoch ein denkwürdiger Tag.

Am 30. März 1952, an einem matschigen Schneesonntag, bahnten sich etliche Vespa-Roller mühsam ihren Weg zur Gaststätte Altevogt-Sassenhoff. Es galt, den Vespa-Club Wanne-Eickel aus der Taufe zu heben.

Bereits nach zwei Jahren zählte der Club 40 aktive Mitglieder. Wanderfahrten, Vespa-Treffen, Geschicklichkeitsturniere, Weihnachtsfeiern und Sommerfeste gehören seit langem zum festen Programm.

In der am 10. März 1957 stattgefundenen Jahreshauptversammlung gab der Vorsitzende einen interessanten Rückblick auf die fünfjährige Vereinstätigkeit.

Aus Anlaß des fünfjährigen Bestehens veranstalteten die Mitglieder am Gründungstage, dem 30. März 1957, ein großes Geschicklichkeitsturnier auf einem der Sportplätze der Stadt. Die Presse hatte gebüh-



rend auf das Ereignis hingewiesen, so daß zahlreiche Zuschauer die Platzumrandung belagerten.

Die offizielle Feier begann mit der Siegerehrung in den Räumen des Clublokals. Als Preise gab es nennenswerte Vespa-Zubehörteile, gestiftet von den Vespa-Händlern Schützdecker, Wanne-Eickel, und Seitz, Gelsenkirchen. Die fünfjährige Treue zum Club wurde mit der Ehrennadel belohnt. Der gemütliche Teil sah eine große Vespa-Familie bei Musik und Tanz noch viele Stunden beisammen.



VC Dortmund



Otto Bauer und der Gaumeister auf Vespa 1956, Willi Dorendorf

Der Dortmunder-Vespa-Club hatte sich am 4. April 1957 zu einem Kameradschaftsabend im Clublokal zusammen gefunden. Der Grund hierfür war, daß der Dortmunder-Vespa-Club sein fünfjähriges Bestehen vom vergangenen Jahr nachholen wollte. Jedes Clubmitglied bezahlte einen Unkostenbei-

trag von 1 DM. Durch das Bundes-Treffen war es uns leider nicht eher möglich, solch einen Kameradschaftsabend vorher zu veranstalten. Es waren ca. 48 Personen anwesend und so stand uns nichts mehr im Wege diesen Abend feierlich zu begehen. Der Vorsitzende dankte allen Anwesenden für ihr Erscheinen, und so fing der Abend mit einem Essen (prima kalte Platte), welche uns unser Vespa-Wirt herstellte, an. Nach dem Essen dankte der 1. Vorsitzende unseren Clubkameraden Willi Dorendorf für die Erringung der Gaumeisterschaft 1956 und überreichte ihm einen Teller mit einem Strauß Nelken, welche ihm im Namen des Clubs überreicht wurde. Es kamen noch verschiedene Spiele im Laufe des Abends zum Ablauf wie Luftballon aufblasen um die Wette, Wettessen usw. Nebenbei spielte



v. l. n. r.: Hannelore Schmidt, Otto Bauer, Georg Meyer

Hein zum Tanz und so saßen wir bis spät in der Nacht mal wieder einmal recht gemütlich zusammen. Es fiel jedem Clubmitglied schwer, ein Ende zu finden. Zwischen 1—2 Uhr gingen alle Vespa-Freunde vergnügt nach Hause und dieser Abend wird jedem Dortmunder-Vespa-Fahrer in angenehmer Erinnerung bleiben.

Neu für uns:

Dr. Friedrich Springorum, Die Stilsfer-Joch-Straße und ihre Zubringerstraßen im Norden und Süden

40 Seiten Text, 32 Kunstdrucktafeln, 2 Federzeichnungen von Otto Klar, 1 Panoramakarte von Hans Holzappel, 1 Kartenskizze und ein Beitrag von Dr. Franz Grabler, „Bergfahrten rechts und links der Stilsfer-Joch-Straße“, kartoniert DM 3,80. Neuerscheinung 1956. Bergverlag Rudolf Rother, München 19.

Der Band gibt eine eingehende Beschreibung der Stilsfer-Joch-Straße von Sponding nach Bormio, sowie den Zufahrtsstraßen zwischen Innsbruck und dem Veltlin. Der Verfasser weist auf die Sehenswürdigkeiten und landschaftlichen Schönheiten in diesem Gebiet hin. Im Anhang werden kurz einige besonders lohnende und leicht erreichbare Bergfahrten vorgeschlagen. Der Text wird ergänzt durch ausgezeichnete Fotos in dem reichhaltigen Bildteil.

VC Hagen

Beiliegend überreichen wir Ihnen 4 Bilder von unserer Werbefahrt anlässlich der Premiere des Films „Schütze Lieschen Müller“.

Die Fahrt hat allen Mitgliedern riesig Spaß gemacht, zumal unsere Damen von dem Geschäftsführer des Lichtspieltheaters „Viktoria“ einige Kostüme der Darsteller erhielten. Mit dieser Kostümierung und den lustigen Plakaten an unseren Maschinen erzielten wir ziemliches Aufsehen. Das



Schönste war aber dann der „Unkostenbeitrag“, den wir von der Theaterleitung erhielten. Wir teilten ihn mit unserem Nachbarclub „Ruhrtal“, der auch bei der Fahrt mitmachte. Den Abschluß des vergnügten Abends bildete der Besuch des Films selbst.

Nun noch eine kleine Frage: Der Sportreferent des VLC West, Walter Pree, sprach noch von einem Zuschuß vom VCVD von 30,— DM für diese Werbefahrt, stimmt das? Mit freundlichen Vespa-Grüßen!

Vespa-Club Hagen

H. Wittehard, 1. Vorsitzender

VC Lingen / Nordhorn



1/2 Jahr Vespa-Club Lingen/Nordhorn Der BENJAMIN meldet sich!

Ein halbes Jahr ist nun verflossen, seitdem der Vespa-Club Lingen/Nordhorn aus der Taufe gehoben wurde. Trotz des ungünstigen Zeitpunktes der Gründung, verliefen die sechs Monate recht erfolgreich. Über die Arbeit der Vespa-Freunde aus den beiden Emsland-Städtchen Lingen und Nordhorn will ich nun kurz berichten.

Im Anschluß an die recht harmonisch verlaufene Gründungsversammlung, an der sich auch die Vespisten des Nachbarclubs Meppen beteiligten, stand am ersten Clubabend ein lehrreicher Vortrag eines Lingen-Fahrlehrers auf dem Programm. „Wie fahre ich vorbildlich?“ lautete das Thema, und die vollzählig erschienenen Mitglieder konnten durch diesen interessanten Vortrag ihr Wissen und die Kenntnisse wesentlich erweitern. Über die „Vorfahrt“, das „Verhalten im öffentlichen Straßenverkehr“ und die „Verkehrsdziplin“ wußte der Referent in packenden Worten zu berichten. An einem weiteren Clubabend hatte man den Sachbearbeiter der Triptikausgabestelle des ADAC eingeladen, der über „Grenzdokumente“ und das „Verhalten im Ausland“ sprach. Der nächste Referent, ein Versicherungsvertreter, gab Auskunft über Versicherungsfragen usw. Auch der Vortrag über die neuen Verbots- und Gebotschilder fand starken Anklang. Auf den übrigen Clubabenden wurde über die Ems-

landzielfahrt 1957 im August beraten und mit den vorbereitenden Arbeiten begonnen.

Natürlich beteiligt sich der Vespa-Club auch am „Vespa-Club-Turnier für Verkehrsdisziplin und Zuverlässigkeit“. Die ersten Punkte wurden bereits gesammelt. Die nötige Unterstützung durch die Presse haben wir uns zugesichert. So schrieb die „Emsländische Rundschau“, ein Zeitungsorgan, das im gesamten Emsland vertreten ist, „Lingener Vespas schwärmen aus — Der Aufruf des Vespa-Clubs von Deutschland zum großen Klubturnier wirkte bei den Lingenern Mitgliedern wie ein Stich ins Wespennest. Sofort schwärmten sie aus und sammelten die ersten wertvollen Punkte“.

Ja, die ersten Punkte wurden im Rahmen eines Treffens, zu dem uns die Vespa-Freunde aus Oldenburg eingeladen hatten, gesammelt. Leider fielen einige Maschinen aus, so daß nur eine kleine Vertretung mit



dem Gastgeber Oldenburg im schönen Museumsdorf Cloppenburg zusammentraf. Gemeinsam wurde der Clubnachmittag „begangen“ und es wurde ein schönes Erlebnis. Nach einer Korfahrt fand das Treffen seinen Abschluß. Die „**Lingener Tagespost**“ schrieb anschließend „Eine Vespeninvasion erlebte das kleine oldenburgische Städtchen Cloppenburg am vergangenen Sonntag. Vespa-Fahrer aus Oldenburg und Lingen/Nordhorn veranstalteten hier einen Clubnachmittag.“

So, ich glaube, genug aus unserem Clubleben berichtet zu haben. Bis zu einem späteren Zeitpunkt verbleibe ich Euer Vespa-Kamerad Otto Lukaschewski.

VC Bremen

Protokoll

Hierdurch bestätigen wir, daß auf der Jahreshauptversammlung 1956, im Januar 1957, der Vorstand des Vespa-Clubs Bremen wie folgt neu gewählt wurde:

1. Vorsitzender: Dr. W. Plate, Bremen, Wilsederbergstr. 3
 2. Vorsitzender: K. Rosenboom, Bremen-Huchting, Obervieländerstr. 156
 - Schriftführer: Fr. I. Lange, Bremen, Bossdorfstr. 14
 - Tourenwart: G. Schröder, Bremen, Leher-Heerstr. 233
 - Techn. Leiter: H. Gässner, Bremen, Am Wall 58/60
 - Kassenwart: H. Gumprecht, Bremen, Römerstr. 11/12
- Dr. Plate, 1. Vorsitzender
Rosenboom, 2. Vorsitzender
Lange, Schriftführer
G. Schröder, Tourenwart
H. Gässner, Techn. Leiter
Gumprecht, Kassenwart

Welcher Vespist hat Ende September 6 bis 7 Wochen Zeit, um eine Spanienreise mit einem Abstecher nach Marokko zu unternehmen? Evtl. Heimreise über Algerien, Italien. Interessenten schreiben bitte an Peter Pilters, im Vespa-Club Krefeld e.V., Krefeld, Von-Beckerath-Straße 16.

VCVD Sport

PROTOKOLL

der
Sportleitertagung zur Präsidialsitzung
am 18. Februar 1957 in München

Am 17. Februar 1957 trafen ausschließlich alle Sportleiter der einzelnen Landesclubs zwischen 14 und 18 Uhr in die von Generalsekretär, Herrn Strauch-Stoll, gut vorbereitete Unterkunft ein.

Anwesend waren:

- Sportreferent Herr Klemens Schaaf, Düsseldorf
- Sportleiter Herr Christoph Hohm, Bayern
- Sportleiter Herr Günther Nägele, Schwäbischer Vespa-Ring
- Sportleiter Herr Hans Oswald, Schwarzw.
- Sportleiter Herr Walter Free, West
- Sportleiter Herr Werner Wagner, Süd-West
- Sportleiter Herr Günther Knope, Nord
- Sportleiter Herr Norbert Ehrke, Berlin

Alle anwesenden Herren waren sich einig, am 17. Februar 1957 gegen 20 Uhr, mit der Tagung zu beginnen und zu den einzelnen Punkten der Tagesordnung kurz Stellung

zu nehmen. Es wurden für den nächsten Tag folgende Punkte festgelegt:

1. Aufteilung des Sportetats
2. Ausweisungspflichtige Veranstaltungen
 - a) Meldungen der Veranstaltungen
 - b) Zeitraum
3. Landesclubmannschaften
4. Meisterschaften
 - a) Turniere
 - b) Straßenmeisterschaften
 - c) Tourenmeisterschaften
 - d) Sport- und Tourenbuch
5. Vespa-Veranstaltungen
6. VCVD-Sportabzeichen
7. Verschiedenes

Die Aufteilung des Sportetats wurde zum Schluß der vorgesehenen Punkte besprochen und festgelegt, da erst aus den anderen Tagesordnungs-Punkten sich Punkt 1 ergab.

Festgelegt wurde dann, daß der Landesclub eine Landesclubmannschaft, einschließlich Reservefahrer bestellt und diese zu den Veranstaltungen des ADAC beschickt wird.

Bayern: Nordbayerische Zuverlässigkeitsfahrt am 12. 5. 1957

Berlin: Grunewaldfahrt am 22. 9. 1957

West: Rheinlandfahrt am 25. 8. 1957

Schwarzwal: Hochschwarzwaldegelände-fahrt am 27. 9. 1957

Nord: Deister-Rollerfahrt am 17. 6. 1957

Süd-West: Herrenfahrt am 18. 8. 1957

Schwäbischer Vespa-Ring: Ludwigsburg am 4. 5. 1957

Zu den ausländischen Veranstaltungen lagen zur Zeit keine Termine fest.

Die Geschicklichkeitsturniere werden in diesem Jahr genau wie im Vorjahr durchgeführt. Der Landesmeister wird in jedem Landesclub ermittelt und später bei dem Endlauf der Bundesmeisterschaft anlässlich des Bundestreffens in Giessen zugelassen, wo der Bundesmeister sich qualifizieren kann.

Die Vorläufe und die Endläufe der jeweiligen Landesmeisterschaften werden noch frühzeitig bekanntgegeben. Die Turnierbundesmeisterschaft wird in diesem Jahr, anlässlich des Bundestreffens in Giessen ausgetragen.

Für die Bundesstraßen- und Tourenmeisterschaften ist ein Sport- und Tourenbuch für 1957 vorgesehen. Dieses Buch kann jeder Vespa-Fahrer des VCVD erhalten. In demselben sind alle Vespa-Veranstaltungen aufgeführt und mit Gutpunkten versehen. Der Vespa-Fahrer, der die Meistertgutpunkte in diesem Jahr herausfährt, kann Bundesmeister für Sport oder Touren werden. Das Sekretariat läßt das Buch in Kürze drucken und steht dann jedem Vespa-Fahrer zur Verfügung.

Die in diesem Jahr stattfindenden Vespa-Veranstaltungen werden in Kürze vom Präsidium veröffentlicht.

Für die Einführung des Sportabzeichens, welches so getragen werden soll wie das D-Sportabzeichen an der linken Brustseite, waren sich die Sportleiter alle einig; Entwürfe lagen hierfür auch bei. Das Präsidium hegte allerdings Bedenken, auch in bezug auf die Kostenfrage. Es soll nun zuerst erkundet werden, wieviel, einschließlich Entwurf, das Sportabzeichen in Gold, Silber und Bronze kosten soll.

Am 18. Februar 1957, 14.30 Uhr, trafen dann Präsidium und Sportleiter zusammen. Dem Präsidium wurde das Ergebnis der Sportleiter-Tagung vorgetragen und zu allen Punkten erklärte sich das Präsidium einverstanden.

Klemens Schaaf
Sportreferent des VCVD

CV Neuss

Das war 'ne Schau

Man munkelte überall, daß heute etwas los sein sollte. Ja, bei wem? Nun beim Vespa-Club Neuss. Die Spannung lief auf Hochtouren, als sich ein Aufgebot von elf Maschinen in der Service-Werkstatt H. Dencke mit schwarzem Anzug und Zylindern trafen. Als alle geschlossen durch die Straßen der Stadt Neuss fuhren, blieb jeder stehen, denn das war 'ne Schau. Nun wir hatten eine Taufe, das heißt, eine richtige Vespa-Taufe. Unser Schriftführer sollte eine neue T 56 bekommen und zu diesem Anlaß wurde er von uns abgeholt. Es sollte ganz feierlich begangen werden. Vor dem Hause unseres Schriftführers wurde sie in Paradeform aufgebaut und unserem Willi blieb der Mund offen stehen, als er dieses festliche Bild sah, denn so etwas hatte er nicht erwartet. Willi sagte sich: Ihr habt nun alle Zylinder auf und ich soll ja schließlich im Mittelpunkt stehen, also ziehe ich einfach noch einen höheren auf, einen mit rotem Band. Gesagt und getan, es ging



wieder mit „Halli und Hallo“ zur Werkstatt zurück. In der Toreinfahrt war feierlich eine Maschine aufgebaut und verhüllt. Da dieselbe auf den Namen „Vagabund“ getauft werden sollte, wurde ein selbstgedichtetes Vagabundenlied vorgetragen und unser Willi strahlte über alle Backen. Doch als er sie enthüllen durfte, seine Backen wurden schmaler und auch die anderen alle starrten hin, oh Schreck, oh Graus, es war eine alte Maschine darunter, die man von 14 Tagen aus dem Hafen gefischt hatte. Nun wogte das Gelächter durch die Einfahrt und unser Willi fühlte sich angeschmiert. Doch als sein echter neuer Vagabund vorgefahren wurde, da war alles wieder im Lot. Die Taufe wurde vollzogen mit einer



Flasche Sprudel. Sekt war leider für diesen Zweck abgelehnt worden, er soll angeblich Flecken hinterlassen, das heißt, auf der Maschine und in der Geldbörse. Das Vagabundenlied in Urkundenform wurde unserem Willi mitüberreicht. Alles klappte wie am Schnürchen, sogar die Korfahrt durch die Hauptstraßen von Neuss. Die Polizei gestattete uns sogar die sonst für Kraftfahrzeuge gesperrte Hauptgeschäftstraße zu befahren, natürlich unter Ihrer Begleitung. Im ganzen gesehen, es war die Schau! Siegfried Schmude, Pressewart

Düsseldorfer Vespa-Club 52

Am 3. April 1957 fand im Clublokal „Stettiner Hof“ die Jahreshauptversammlung statt.

Der 1. Vorsitzende, Herr Werner Kellerweßel, gab den Rückblick auf das Jahr 1956, das wieder sehr erfolgreich für die Clubgemeinschaft verlaufen war. Der Club beteiligte sich an vielen Vespa-Treffen und gesellschaftlichen Veranstaltungen und konnte auch viele Erfolge für sich buchen.

Nachdem der Kassier, Herr Günter Vogel, den Kassenbericht gegeben hatte, wurde dem Vorstand von der Versammlung die Entlastung erteilt.

Bei der Neuwahl wurde der alte Vorstand für das neue Jahr in seinem Amt bestätigt. Der Vorstand setzt sich wie folgt zusammen:

- 1. Vorsitzender: Herr Werner Kellerweßel
- 2. Vorsitzender: Herr Helmut Conrad
- Schriftführer: Frau Elsbeth Dietermann
- Kassier: Herr Günter Vogel
- Sportwart: Herr Paul Klemme

Die Clubabende finden wie bisher jeden Mittwoch im Restaurant „Stettiner Hof“ statt.

Mit freundlichen Vespa-Grüßen!

Düsseldorfer Vespa-Club 52
vorm. Benrath e.V. i. ADAC
Der Vorstand:
Dietermann, Schriftführerin

VC Unna

Mit beiliegender Aufnahme stellen wir Ihnen Wandelt jun. als unseren jüngsten Vespa-Fahrer vor. Schon jetzt ist es unsere vornehmste Aufgabe, den Nachwuchs heranzubilden, damit auch 1977 noch die Vespa-Treffen gut angefahren werden.



Der VC Unna konnte schon im ersten Quartal des Jahres 1957 einige Erfolge buchen und auch die Clubarbeit wurde alles andere als vernachlässigt. Während bis Ende April noch der Kegelsport vorherrschend ist, wird ab Mai wieder aktiv dem Vespa-Sport gedient. Bereits im Februar nahm der VC Unna mit 3 Vespas an der Wintergleichmäßigkeitsfahrt des VC Ruhrtal teil. Manfred Wandelt konnte hier den 3. Preis erringen. Bei der 4. Ravensberger-Nachtsicherheitsfahrt des ADAC-Automobilclubs Versmold errang Manfred Wandelt die Bronze-Plakette, trotzdem er den gesamten Kurs mit einem gebrochenen Lenker fuhr. Am 7. April veranstaltete der ADAC-Motorsportclub Holzwickede seine Fuchs-

jagd in Form einer Zuverlässigkeitsfahrt. Der VC Unna wurde um seine Mitarbeit zur Besetzung der Kontrollstellen gebeten und hier wurde natürlich mit kompletter Besetzung eingesprungen.

Den vorliegenden Ausschreibungen wurde Folge geleistet. Bereits Ostern starteten die ersten Fahrer zum Vespa-Treffen Tirlmont/Löwen/Brüssel und Anfang Mai nach Ludwigsburg.

Herzliche Vespa-Grüße!
Manfred Wandelt

Neue Clubanschriften

VC Weingarten, Herr Rist, Weingarten,
Württemberg, Gerbersteig 4

VC Lübeck, Ing. Rolf Zenker, Lübeck,
Marlring 12

VC Delmenhorst, W. Warneke, Bremen,
Friedrich-Ebert-Straße 119

VC Hof, Karl Kuchenreuther, Bayreuth,
Bayern, Nailaerstraße 38/0

VC Godesberg, Klaus Lüert, Godesberg,
Bürgerstraße 5

VC Oberberg, Peter Eisenhauer, Gummers-
bach, Gimbörnerstraße 48

VC Düsseldorf, P. Priester, Düsseldorf-
Eller, Jägerstraße 11

VC Niederrhein, H. J. Lenz, Krefeld,
Voltastraße 60

VC Gütersloh, Richard Adler, Gütersloh-
Hannover, Gutenbergstraße 2

VC Krefeld 56 e. V.

Bericht über die Nachtorientierungs- fahrt am 9. März 1957

Vespas schwirren durch die Nacht, Vergaser knallen, verd... in den Dreck gefallen, Licht will nicht brennen, Fahrer maulen, Sozia flennen, Katze überfahren, auch noch falsch gefahren, Brett auf dem Lenker montiert, einen Plan mit Uhu aufgeschmiedet, Taschenlampe an die Brust gehängt, Bleistift zwischen die Zähne geklemmt. Kennen Sie so einen Salat? Mit einem Wort: Nachtorientierungsfahrt!

Am Samstagabend, dem 9. März 1957, startete der VC Krefeld 56 e.V. vorm. Moers eine Orientierungsfahrt. Bei strahlendem Mondschein ging es um 20 Uhr los. Im Abstand von 1 Minute starteten rund 20 Maschinen über eine Strecke von 56 km. 8 Kontrollstellen waren anzufahren. 2/3 der Strecke waren gute Straßen, das andere „mein Gott“, das konnte man nur als ein Schlammbad bezeichnen. Tagelang hatte es vorher geregnet, so daß wir diese Fahrt bald verschoben hätten. Erst die letzten beiden Tage meinte es die Sonne wieder gut mit uns. Strahlende Laune war dann auch die Bilanz, als wir uns am Samstagabend trafen. Es herrschte Hochspannung. Niemand hatte die geringste Ahnung, in welcher Richtung es überhaupt ging. In mühevoller Arbeit hatten unsere Vespa-Kamera-

den, Sportwart Heinz-Josef Kreuz und Dr. Pelsner diese wunderbare Strecke ausgearbeitet. Ihnen sei unser Dank. 145 Minuten sollte es dauern. Nach 187 Minuten kamen die ersten an. Innerhalb von 30 Minuten war dann alles im trauten Heim unseres Clublokales versammelt. Die Laune war noch genau so gut. Aber Schuhe und Hosen hatten für die nächsten Tage ausgedient, und erst unsere Vespas. Schlamm und Dreck hatten sie zu einer formlosen Masse gemacht und am anderen Morgen sollte es schon wieder losgehen. Aber was macht dies schon einem richtigen Vespisten aus. Die Hauptsache, man hatte eine schöne Fahrt mit allen Schikanen und Finessen hinter sich. Die stolzen Sieger in diesem Rennen waren:

Goldplakette: Heinz Kreutzer

Silberplakette: Werner Vogel

Bronzeplakette: Willi Wiebus

Sie wurden anschließend gebührend gefeiert. Als wir uns in den frühen Morgenstunden trennten, wußten wir, daß bald eine neue Fahrt gestartet würde.

Am Sonntagmorgen war dann alles mit frischgeputzten Maschinen versammelt. Anschließend ging es nach Urdingen zum Film-Matinee der BV-Aral-Gesellschaft. Sie zeigten uns den Film: „Wie vor 100 Jahren“.

Zum Schluß sei noch erwähnt, daß sich mittags um 15 Uhr nochmals 10 Maschinen zu einer gemeinsamen Fahrt nach Schloß Burg einfanden.

Mit Vespa-Roll!

Heilmanns, 1. Vorsitzender

Dieser Ausgabe liegt ein Prospekt der Firma Max Braun, Radio- u. Elektrogerätfabrik, bei, den wir der besonderen Beachtung unserer Leser empfehlen.

VC Hannover

Sehr geehrte Herren!

Seit einem halben Jahr bin ich aufmerksamer Leser Ihres Vespa-Tips.

Ich bin seit drei Jahren glücklicher Besitzer einer Vespa und habe da natürlich auch einige schöne Fotos aufgenommen. Um mich auch einmal aktiv an dieser netten Zeitung zu beteiligen, lege ich Ihnen einige Fotos bei, die doch bei näherer Betrachtung zeigen, wie eine Maschine nach drei Jahren noch aussehen kann.



Es grüßt Sie mit einem Vespa-Roll!

Fritz Hasselbrink



Tag und Monat der Vespa

Wir danken allen, die uns Grüße ge-
schickt haben, herzlich.

Bitte seien Sie nicht böse aber alle
Grüße können wir unmöglich veröffent-
lichen.

Ihr VCVD-Sekretariat

Bitte vergessen Sie nicht uns Bilder und
Berichte von Ihren Ausfahrten zu sen-
den. Die Bilder sollten mit Unterschrif-
ten versehen sein, damit wir auch wis-
sen, wer gezeigt wird.

Ihre Vespa-Tip-Redaktion

Änderungen im Internationalen Kalender:

25. Mai	Paris	Fällt aus
9./10. Juni	Bexbach, Saar	Fällt aus
13./15. August	Salzburg, Österreich	Fällt aus

Neu genannte Treffen:

17. Juni	Bork-Selm	Geschicklichkeitsturnier
19. Mai	Recklinghausen	5jähriges Stiftungsfest



*Diese junge Dame heißt Iris und würde Sie gerne einmal spazieren fahren.
Wollen Sie wissen, wo sie wohnt?*