





Erich Binder, unser Präsident
konnte es nicht lassen!
Aber anschließend nahm er doch
seine GS wieder zwischen die Beine
und brummte weiter.

Aus dem Inhalt: Vespa-Invasion im Rhein-Lahn-Gebiet
Heini und Karl
Am Tag der Vespa nach Holland:
(320 deutsche Vespen)
Schnee, Hagel und Vespen
Der Vespa ein Denkmal!
Vespatreffen in Trier
Gedanken zur Windschutzscheibe
Vespa-Bundestreffen 1957 in Giessen
Vespa-chic im Vespa-Tip
Vom Reisedurchschnitt und Geldverbrauch
auf der Urlaubsreise
Wild zelten oder campen?

Unser Titelbild: Die „Tre mare“ führte 5 Tage lang
durch Süditalien.
Nr. 25 Clemens Schaaf.

Liebe Vespisten!

Fast möchte ich sagen allerliebste Vespisten, und zwar aus guten Gründen:

Sie haben nämlich in unserem bundesdeutschen Verkehrsjammertal wieder einmal, und diesmal höchst markant, gezeigt, daß Verkehrsdisziplin nicht allein eine schwierige Verhandlungsgrundlage ist, die wir schon seit langem vergeblich zu realisieren versuchen, sondern daß sie ganz exakt zu erzieren ist, wenn der richtige Gemeinschaftswille dahinter steht. Und dieser scheint fraglos beim VCVD in Fleisch und Benzin übergegangen zu sein, wie es nicht nur die folgenden wertvollen Ausführungen erhärten.

Die VCVD-dienstbaren Chefs sagten sich kürzlich sehr richtig, daß auf dem empfindlichen und anfälligen Sektor „Verkehrssicherheit und -erziehung“ etwas Ausführliches demonstriert werden müsse, um dem staunenden Volk vorzuführen, daß man mit der Vespa wenigstens so sicher fahren kann wie im Tigerpanzer, falls die Luft nicht zufällig besonders eisenhaltig ist.

Kaum waren einige Wochen vergangen, da stand der Plan schon beinahe fest, worauf baldhin Westdeutschland eigenmächtig in fünf Zonen aufgeteilt wurde und die innewohnenden Clubs Zielorte empfohlen bekamen, die von ihnen in möglichst großer Anzahl, was auch die teilnehmenden Maschinen betraf, angefahren werden sollten, wobei das Anfahren nur kartographisch zu verstehen ist. Nach einem seltenen, aber gerechten Schlüssel sollten dann Punkte verteilt und für die meisten Pluspunkte wiederum zehn nagelneue GS und neun Tourenmodelle 56 als Preise ausgeschüttet werden. Die Gleichung lautete: Zahl der Maschinen mal Zahl der Orte = Punkte, wobei für bestimmte Delikte Minuspunkte verpaßt werden sollten.

Gesagt — gefahren, die Kolonnen brausten los, und zwar mit einem Aufwand an stillem Idealismus und erheblicher Begeisterung, daß sich ganze Verkehrsministerien davon dicke Scheiben abschneiden könnten. Erschwerend kam hinzu, daß zu dieser Zeit, April—Mai, Hagel, Sturm und Wettertschlag an der Wochenordnung waren und den harten Fahrern einiges zu schaffen machten. Doch weder Unbill noch Mühen und Benzinkosten konnten die Vespa-Reiter durch Nacht und Wind aufhalten, die vorgenommenen Kilometer in bester Haltung herunterzukurbeln. — Die Polizei bescheinigte die gefahrenen Routen.

1854 Maschinen (in Worten: Achtzehnhundertundvierundfünfzig) machten mit und sämtliche Fahrer und Gruppen fielen durch erstklassige Fahrdisziplin besonders auf. **Es passierte kein einziger Unfall!** Wenn das keine vorbildliche Leistung ist, dann könnten verschiedene Institute sofort schließen, wobei ich nichts direkter gegen Verkehrsbehörden gesagt haben möchte. Und wenn man sich jetzt noch die Zahl der gefahrenen Kilometer vor die aufgerissenen Augen hält, dann ist die Rührung nahezu vollkommen.

Es wurden rund 340 000 Kilometer unter die Reifen genommen. Das muß man sich mal leidenschaftslos betrachten. So was bedeutet nämlich nahezu den zehnfachen Erdumfang, das heißt, die Vespisten hätten, rein theoretisch, fast zehnmal die Erde am Wendekreis des Krebses oder des Steinbocks in 23,5° nördlicher bzw. südlicher Breite umrunden können. Oder es wäre ihnen fast geglückt, die Entfernung bis zum Mond zurückzulegen. Ein paar kleine tausend Kilometer fehlen vielleicht noch, aber, wer weiß, ob sich die Leute, die jene Strecke ausgemessen haben, nicht etwas vertan haben. Allerdings legt das Licht diese Strecke in etwa einer Sekunde zurück und darin ist es wohl der Vespa noch um einiges voraus.

Jedenfalls sind das schon ganz stattliche Zahlen, mit denen der VCVD aufwarten kann. Und sie leisten vor allem einen echten Beitrag zur Verkehrserziehung, denn 340 000 unfallfreie Kilometer von 1845 Fahrern nehmen sich ganz wacker und vorbildlich aus. Zumindestens im Vergleich zu den fruchtlosen Verkehrserziehungswochen und zu dem Aufwand an Geld und gedruckten Worten, die so ziemlich in den Wind geschrieben werden.

Erwachsene Leute lassen sich nur ungern erziehen, sie lassen sich allerhöchstens durch gute Beispiele oder böse Strafen beruhigen. Und ein gutes Beispiel ist hier zweifellos gegeben — das Strafen überlassen wir anderen Leuten, wobei es nur wünschenswert erscheint, bei den bestehenden katastrophalen Verhältnissen, so drakonisch wie möglich vorzugehen. Andernfalls werden wir aus dem Dilemma kaum jemals herausfinden.

Sieger der überlebensgroßen Zuverlässigkeitsfahrt in sämtlicher Hinsicht war der VC Borkhorst mit 9962 Punkten und etwa 16 000 km.

Die meisten Kilometer fuhr der VC Frankfurt. Ich glaube, nicht nur wir sind unseren Clubleuten, „Fahrer wie du und ich“, für diese Leistungen, die sich durch die Kolonnenfahrerei noch verstärkt, zu großem Dank verpflichtet. Vor soviel Aufwand an Idealismus, muß man schon mit beträchtlicher Hochachtung den Sturzhelm abnehmen.

Übrigens in der italienischen „Drei-Meeres-Fahrt“ stellte die offizielle Mannschaft des Vespa-Clubs von Deutschland den dritten Sieger. Die teilnehmenden Fahrer: Schaaf, Schlüter und Grob haben eine außerordentlich reife Leistung gezeigt. Bravo, bravissimo!

Wir wollen es nun den vorbildlichen Vespa-Kollegen nachtun, um unseren Beitrag zur Verkehrssicherheit vollständig zu machen. Also, dann gute Reise und hört auf den VCVD — fährt vorsichtig und diszipliniert.

Dr. mot. V. T.

Im VESPA-CLUB-TURNIER für Verkehrsdisziplin und Zuverlässigkeit fuhr der VCVD 340 000 km unfallfrei, das ist fast zehnmal um die Erde gefahren!

Eurpomeister Heinz Krüger, VC Frankfurt, auf der Wippe in Ludwigsburg. Wer ist der Photograph?





Unser Präsident mit seinen Haremsdamen — Verzeihung — Club-sozias des VC Gladbeck.

Mindestens 150 Vespisten schwirrten in den Pfingsttagen durch das Rhein-Lahn-Gebiet. Maschinen der Vespa-Clubs Gladbeck, Köln, Godesberg, Krefeld, Mülheim, Neuss, Rhein-Lahn brummen fröhlich durch die Gegend.

Der Vespa-Club Gladbeck fuhr mit seinem Vorsitzenden und Präsidenten des VCVD (von den Gladbeckern kurz „unser Boß“ genannt) am Pfingstsonnabend von Gladbeck ab, um seinem Ehrenmitglied Alfons Schleimer und dem Vespa-Club Rhein-Lahn einen Besuch abzustatten. Durch strömenden Regen fuhren wir stundenlang und durch das schlechte Wetter und die pfingstlichen Verstopfungen auf der Autobahn und durch einen unserer ganz Schläuen, der vergessen hatte zu tanken, kamen wir mit großer Verspätung an der Autobahnabfahrt Montabauer an. Aber der unentwegte und zuverlässige Alfons Schleimer stand trotzdem noch eisern dort, um uns abzuholen. Große Begrüßung, „unser Alfons“ krenzte einen Umtrunk auf offener Straße, und mancher Autofahrer wird verwundert den Kopf geschüttelt haben, daß triefnasse Vespa-Fahrer so ungeheuer vergnügt sein können.

Ab ging es nach Singhofen, wo Schleimer für die ganze Bande Quartiere besorgt hatte, und das will zu Pfingsten allerhand heißen. Wir saßen in der „Alten Post“ noch bis 3 Uhr zusammen und trübten dann in unsere Betten.

Am nächsten Morgen nach gutem Frühstück lud Alfons Schleimer die ganze Bande zu einem Frühschoppen ein. Nachdem wir diesen hinter uns hatten, trauten wir unseren Augen kaum, Alfons Schleimer hatte „ganz großen Bahnhof“ arrangiert. Die Straße herunter kamen voran die Vespisten des

Clubs Rhein-Lahn auf ihren Maschinen und hinterher marschierte der Spielmanszug der freiwilligen Feuerwehr von Singhofen, machte eine zackige Kehrwendung und begrüßte Binder und die Vespisten mit Musik. Wie begeistert wir waren, kann sich wohl jeder vorstellen.

Die Überraschung war noch nicht zu Ende. Alfons Schleimer wird von den Clubs gern besucht, nun hatte es sich aber noch herumgesprochen, daß Erich Binder in Singhofen war und Maschinen der Clubs Köln, Godesberg, Krefeld, Mülheim kreuzten auf. Die Vespa-Clubs Neuss und Saarbrücken machten sogar bei Balduinstein/Lahn auf Camping.

Überall in der Gegend rollten nun die Vespas. Als einige unserer Junggesellen abends in einem Nachbarort in ein Tanzlokal kamen, waren sie schon so bekannt, daß die Kapelle einen Tusch spielte und ein dreifaches „Vespa-Roll“ schrie.

Da Petrus ein Freund der Vespisten ist, schenkte er uns an beiden Pfingsttagen herrliches Wetter. Alfons Schleimer machte mit der Vespa-Karawane, die sich aus mehreren Clubs zusammensetzte, eine wunderbare Rundfahrt über Forsthaus, Oberlahnstein, Braubach, entlang dem Rhein nach Ober- und Niederlahnstein, lahnauwärts durch Bad Ems, über Nassau zurück nach Singhofen. Wir waren begeistert und hätten uns am liebsten dort für einen längeren Urlaub niedergelassen. Von den Nicht-Vespisten wurden wir bestaunt, denn unsere lange Vespa-Schlange sah toll aus. Unsere Männer alle gleich angezogen und unsere Sozias ebenfalls alle im gleichen Dreß. Ich hörte jedenfalls einen jungen Mann sagen: „Mensch, die sehen aber prima aus.“

Der Spielmanszug der Freiwilligen Feuerwehr Singhofen, der unserem Ehrenmitglied Erich Binder und den vielen Vespa-Gästen vom VC West ein Ständchen brachte.



Der Abend sah uns in ausgelassener Stimmung vereint. Da die Maschinen wohlverwahrt und die Betten nicht weit waren, wurde fröhlich gebechert, der Boß mit dem Brezelorden, Alfons Schleimer mit dem „Hosen“-Orden ausgezeichnet, begeistert „Vespa-Roll“ geschrien, getanzt und viel gelacht. Sogar der Boß hielt sich vor lachen die Seiten. Der VC Gladbeck bekam von Alfons Schleimer einen Talisman geschenkt, und zwar einen süßen Jumbo, den wir jetzt zu jeder Ausfahrt eisern mitschleppen.

Spät, oder eigentlich früh am Morgen gingen wir auseinander und in die Betten. Hier und da hörte man von fern noch klägliche Versuche eines munteren Gesanges, aber nach ein paar Tönen verstummte auch dieser und alles schlief.

Der nächste Vormittag sah uns wieder ausgeschlafen und froh und die Gegend wurde von diesem und jenem auf eigene

Faust untersucht. Gar nicht gern fuhren wir nach dem Mittagessen ab. Warum müssen schöne Tage auch immer so schnell vergehen? Unser Boß blieb in Singhofen, wo sich, als wir weg waren, noch unser schwarzer Vespa-Freund Willi Schloßberg mit seiner Sozia aus Holland einstellte, um mit Erich Binder am nächsten Tag zum Vespa-Treffen nach Basel weiterzurollen. Alfons Schleimer hat mit unserem Besuch viel Mühe und Arbeit gehabt, aber ich glaube, er hat sich wirklich über unseren Besuch gefreut. Er ist ja genau so Vespa-verrückt wie unser Boß und wir. Wir sind jedenfalls von diesen Pfingsttagen im Rhein-Lahn-Gebiet ganz begeistert.

Ist es nicht herrlich, daß wir Vespisten, wenn wir irgendwo treffen, immer so eine fröhliche Gemeinschaft bilden? Bestände doch die ganze Welt nur als Vespisten, es ginge uns bestimmt besser.

G. B.

Heini und Karl

Heini: Mensch, ich sage dir, so ein blödes Treffen. Das ist doch keine Organisation. Ne, nie fahre ich mehr...

Karl: Was ist denn los, Heini? Bist du nicht zufrieden?

Heini: Du fragst du noch, ob ich zufrieden bin. Hier schau mal her, wo ich untergebracht bin, 6 km von hier. Und wenn es nun noch regnet? 5,— Mark Nenngeld! Und was wird dafür geboten? Nicht!

Karl: Das stimmt wohl nicht ganz. Schau mal, da steht doch: Im Nenngeld sind enthalten: 1 Flasche Coca Cola, 1 Picknick-Paket, teilnahmeberechtigt an den sportlichen Veranstaltungen. Freier Eintritt zum Vespa-Ball.

Heini: Nun hör du bloß auf. Wenn ich schon höre eine Flasche Coca. Die bekomme ich umsonst, von wegen Reklame und so. Das Brötchen in dem Picknickpaketchen kostet auch nicht alle Welt. Ne, Karlchen, da ist was faul. Da müßtest du mal woanders hinkommen..., die bieten etwas für das Geld. Wozu überhaupt Nenngeld? 6 Kilometer muß ich fahren, um zu meinem Quartier zu kommen...

Karl: Wann hast du denn deine Nennung abgegeben?

Heini: Nennung? Mensch meinst du ich wäre doof? Ich gebe doch keine Nennung ab. Und wenn's mal regnet? Meinst du dann fahre ich 100 Kilometer und mehr. Ne, Karl, ohne mich.

Karl: Du hast doch gar keinen Grund zu meckern, wenn du dich nicht an die Ausschreibung hältst. Da gibt es doch gewisse Vorschriften, die man...

Heini: Siehst du, da sagst du gerade das richtige Wort. Vorschreiben lasse ich mir schon gar nichts...

Karl: Irgendetwas verstehst du nicht, oder willst es nicht verstehen. Ich werde mir mal die Mühe machen, dir einiges zu erklären. Schau mal, Heini. Ein Club, der beabsichtigt, ein Treffen aufzuziehen, muß doch sehr lange, manchmal monatelang im voraus disponieren. Ist dir eigentlich bekannt mit wieviel amtlichen Stellen Besprechungen aufgenommen werden müssen?

Heini: Nun mach es nur nicht so spannend. So schlimm kann es nicht sein. Man setzt den Termin fest... und dann kommen alle...

Karl: Denkst du! Jetzt schreibe dir mal schön alles auf, ich empfehle dir, einen großen Bogen zu nehmen.

Das Treffen muß polizeilich gemeldet sein, wie du siehst, ist jede Stadtverwaltung daran interessiert. Eine eingehende Rücksprache mit den maßgeblichen Herren der Stadt ist unbedingt erforderlich. Empfang der Ehrengäste und Ausländer im Rathaus usw. Beschaffung eines großen Saales, dieser ist terminlich schon Monate vorher festzulegen. Oder glaubst du, die warten auf den Vespa-Club?

Die Drucksachen müssen rechtzeitig herausgehen. Meistens in zwei bis drei Sprachen. Da muß ein Dolmetscher herangezogen werden. Eine gute Kapelle muß vorher ausgemacht werden. Auftreten von Künstlern muß vorher terminlich festgelegt werden. Für eine Lautsprecher-Anlage muß am Ziel und im Saal gesorgt werden. Beflagung der Anfahrtsstraßen, Ausschmückung des Saales, Ausrichtung des Geschicklichkeitsturniers, Beschaffung der Geräte dafür. Vergnügungssteuer, Gema usw. Für eine Tombola, Beschaffung von Preisen, Lose müssen bestellt werden. Für Korsofahrten Ballons oder Lampions. Festteilnehmer-Abzeichen.

Dann die Beschaffung der Pokale und Preise für die Ziel- und Geschicklichkeitsfahrt. Die Auswertung!

Quartierbeschaffung. Plakettenanfertigung und vieles andere mehr.

Heini: Mensch hör auf, ich werde fast schwindelig. Du kannst aber auch übertreiben.

Karl: Ich übertreibe nicht, mein lieber Heini, ich habe eher etwas vergessen. Das Aufgeführte kostet Geld. Nicht wenig. Nur ein mittleres Treffen verschlingt Tausende DM.

Heini: Aber 5,— DM Nenngeld, was da so hereinkommt! Meinst du vielleicht, ich könne nicht rechnen? Ne, mein Lieber, das kenne ich. So ein Club will nur verdienen — die machen dann 'nen gemütlichen Abend...

Karl: Sag mal, Heini, hat dein Club auch schon mal ein Treffen aufgezogen?

Heini: Bist du verrückt? Meinst du, ich will, wenn so eine Geschichte mal schief geht, dafür gerade stehen? Ne, ne, ohne mich! Da laß ich meine Finger weg.

Karl: Aber in Zukunft wird tüchtig weitergemekert. Wie?

Heini: Ja aber, die anderen... die sagen doch auch...

Karl: Natürlich sind es die anderen, die meckern. Es ist bedauerlich, daß es einige gibt, die grundsätzlich meckern. Das sind diejenigen, die sich schon bei der Ankunft selbst leid tun, daß sie überhaupt gefahren sind.

Bei der Preisverteilung werden dann die Pokale mit einem Zentimetermaß abgemessen. Wehe, wenn da der Pokal vom Club aus Dingsbühl etwas größer ist.

Heini: Ja, was Recht ist, muß auch Recht bleiben.

Karl: Jetzt bin ich ganz deiner Meinung. Die Veranstalter der Vespatreffen, ob diese groß oder klein sind, haben ein Recht darauf, daß ihre Ausschreibungen mit größter Sorgfalt gelesen werden. Die Nennungen sind termingerecht einzusenden und das Nenngeld ist zu überweisen. Mit diesem Geld muß der Club arbeiten und seinen Verpflichtungen nachkommen. Es geht nicht an, daß zu einem Treffen 8 Tage vorher 24 Nennungen vorliegen und da gerade schönes Wetter ist — 600 Teilnehmer angebraut kommen. Das ist alles schon dagewesen, lieber Heini. Man sollte nicht nur meckern, wenn mal etwas schief geht. Nicht immer liegt es an den Veranstaltern, meistens liegt es an den Teilnehmern, die entweder alles besser wissen wollen. Ja, man hätte, man könnte, ich würde... usw.

Jedes Treffen hat für die meisten Vespakameraden auch seine guten Seiten. Sie sind mal wieder zusammengekommen, die aus dem Norden, aus dem Süden, aus dem Westen. Alte bekannte Gesichter aus dem Ausland. Die Freundschaften, die bestanden, werden enger geknüpft. Neue Freundschaften werden geschlossen. Die Vespafamilie wächst von Tag zu Tag. Dieses kann doch niemand abstreiten.

Wenn nun mal ein Treffen durch höhere Gewalt, durch Witterungseinflüsse nicht so ausfällt, wie es der Wunsch aller war, dann sollte man nicht gleich so scharf urteilen und nur meckern.

Unzufriedenheit und nörgeln kann bei der Vielzahl, die Verständnis für alle Dinge haben, sowieso nicht die Stimmung herabmindern.

Mach's gut Heini — bis zum nächsten Treffen in eurer Stadt, dann aber ein Bomentreffen!

Heini: Schönen Dank, Karl, für deine Aufklärungen — aber 5 Mark Nenngeld...

Trotzdem, ich werde mich bessern und sag es auch den anderen.

Boss

Am Tag der Vespa nach Holland: 320 deutsche Vespen

Am 28. April (Tag der Vespa) fand in Sittard (Holland) ein gut gelungenes Vespa-Treffen statt.

Der Präsident des VC Sittard, Herr Theo Steyaert, hatte wochenlang die großen Vorbereitungen für dieses erste Vespa-Treffen in diesem Jahre getroffen. Es ging über seine Erwartungen, wenn 320 deutsche Maschinen über die Grenze rückten.

Präsident Erich Binder, der mit den holländischen Clubs eine gute Bindung hat, kam ebenfalls mit seinem Gladbecker Club an.

Es gab ein allgemeines Händedrücken und frohe Gesichter. War uns der Wettergott doch gut gesonnen.

An allen Grenzübergängen des südlichen Teiles von Holland war Hochbetrieb. Deutsche Clubs, sämtliche aus dem VCL West, rückten mit 15, 20, 25 Maschinen an.

Nachdem die Quartiere bezogen waren, ging es zum Vespa-Ball. Unser Freund Steyaert hatte alle Hände voll zu tun, um alle Teilnehmer unterzubringen. Er schaffte es meisterhaft. Auch seine charmante Frau ist 100%ige Vespistin geworden. Sie hatte für jeden Gast ein freundliches Wort.

Herr Steyaert begrüßte die Gäste aus Frankreich, Belgien und vor allem die in der Mehrzahl erschienenen deutschen Vespa-Fahrer.

Nachdem Präsident Binder und seine Frau als Ehrenmitglieder des VC Sittard aufgenommen wurden, sprach Binder einige Worte.

Er überbrachte die Grüße des gesamten VCVD. Sein Hinweis, daß die deutschen und holländischen Vespakameraden auch in Zukunft den herzlichen Kontakt pflegen würden — über

die Grenzen hinweg — wurde mit spontaner Begeisterung aufgenommen.

In Westdeutschland bestehen tatsächlich Verbindungen der Clubs aus beiden Ländern. Diese besuchen sich nicht nur, wenn mal zufällig ein Treffen ist. Während des ganzen Jahres ist es ein großes Hin und Her an diesem Grenzstreifen. Die Zollbeamten diesseits und jenseits kennen schon die Vespa-Fahrer und begrüßen diese stets freundlichst.

Am Sonntagfrüh ging es nach dem „bekannten“ holländischen Frühstück mit sämtlichen Maschinen zu dem bekannten holländischen Märchengarten. Wir fuhren die 30 km in einer langen Reihe von mindestens 6 km in flotter Fahrt.

Die Gegend war herrlich. In den Dörfern wurden die deutschen Fahrer besonders freundlich begrüßt.

Binder, der diese Strecke selbstverständlich mitfuhr, hatte sich einem holländischen Vespa-Fahrer mit einer GS angehängt und nette Freundschaft geschlossen.

Es war dies der beliebte Vespa-Kamerad, ein Neger aus dem VC Rotterdam mit dem so deutsch klingenden Namen „Willy Schloßberg“. Willy versprach in Kürze Deutschland zu besuchen. Er wird auf deutschen Treffen aufkreuzen und durch seine kameradschaftliche Art viele Freunde gewinnen.

Der Frühschmitten wurde in echter Vespa-Kameradschaft mit allerhand Kurzweil verbracht. Ballonaufstieg mit den Aufschriften der Teilnehmer. Die Picknickpakete wurden gern in Empfang genommen. Theo Steyaert kümmerte sich um alles. Beim Abschied drückte er fast jedem die Hand.

Macht's gut, liebe Vespa-Freunde! Auf Wiedersehen bei deutschen Treffen. Ich bin immer dabei, sagte er.

Erich Binder, Jutta Haas, W. Schloßberg vom VC Rotterdam, ein alter GS-Fahrer, Frau Binder



Manch' freundlicher Zuruf — ein Winken der Holländer verabschiedete dann Club für Club, die eine wirklich gute Erinnerung an ein gutgelungenes Treffen mit nach Hause nahmen.

Es würde uns deutsche Vespisten freuen, auch mal einige Herren vom Präsidium des VC Holland in Deutschland begrüßen zu können. Auch diese sind bei uns herzlich willkommen.

So war es in Frankfurt . . .

15 Uhr Treffpunkt Kolpinghaus! . . . so stand es im letzten Rundschreiben. Vespa auf Vespa rollte an. Man sah Vespisten, die man im Club schon abgeschrieben hatte, „Neulinge“, die sich nicht so recht trauten und selbstverständlich war die alte Garde, der Stamm, restlos vertreten.

Nach einer Korsofahrt durch die Straßen Frankfurts landete man, wie im vorigen Jahr, in Bischofsheim/Hanau.

Jubel, Trubel, Heiterkeit war Trumpf. Für die Jüngeren hatte man eigens eine „Band“ amerikanischen Einschlages verpflichtet.

Preise waren sogar zu gewinnen beim lustigen Spiel „Raten Sie mit“. Drei Mannschaften standen sich hier gegenüber. Die meisten Punkte gab es für die besten „Organisierer“.



Von jeder Mannschaft wurde ein Mann losgeschickt eine Katze zu besorgen, natürlich eine vierbeinige! Selten hat man einen Vespafahrer zu Fuß so schnell laufen sehen . . .

Bereits am frühen Morgen leiteten die „Punktesammler“ für das Vespa-Club-Turnier den Tag der Vespa ein. In Neu-Isenburg wurde der Ortsclub Neu-Isenburg gegründet, der weiterhin dem VC Frankfurt angeschlossen bleibt. Der Grundsatz für beide Teile: Getrennt marschieren, vereint schlagen! Wieder einmal war der Tag der Vespa ein Erfolg in jeder Beziehung! Wagebach

So war es in Augsburg . . .

Am Sonntag, dem 28. April 1957, starteten wir zu der geplanten Ausfahrt nach Wasserburg am Bodensee, welche in Verbindung mit dem Club-Turnier durchgeführt wurde und an der sich 15 Maschinen, meistens mit Sozia, beteiligten. Die Fahrt ging über Kaufbeuren, Kempten, Immenstadt bis Buhl am Alpsee. Die dort eingelegte Pause wurde zu einer anständigen „Brotzeit“ benutzt. Dann führte uns der Weg weiter über die Queralpenstraße zum Bodensee, wo nach einem ausgiebigen Mittagessen noch Gelegenheit zu Spaziergängen oder zum Sonnenbaden geboten war.

Die Rückfahrt führte über Leutkirch, Memmingen, Schwabmünchen, um möglichst viele Zielorte anfahren zu können.

Bei der Ausfahrt, die sehr harmonisch und ohne störende Zwischenfälle verlief, und die für jeden Teilnehmer insofern ein Erlebnis war, als die anderen Turnierrfahrten entweder bei Schnee und Kälte oder Regen durchgeführt wurden, legten wir ungefähr 390 km bei schönstem Wetter zurück.

Nicht nur beim Vespa-Club-Turnier, sondern auch bei einem Geschicklichkeitsfahren, das vom Motorsportclub Augsburg



v. l. n. r.: Rath, Betzenhofer, Schönfeld, König, Schneider, Fock, Metzner, Kreis, Pietsch, Müller, Stauch, Maly, Hager, Schmidt, Rose, Zettler.

anlässlich der Sportwettbewerbwoche durchgeführt wurde, zeigte sich unser Club sehr aktiv. So konnten in der Klasse für Motorroller die ersten drei Plätze von uns errungen werden:

1. Werner Pretsch, Fischach, auf GS mit 0 Strafp., Zeit: 1:28,0
2. Rainer Maly, Augsburg, auf T 56 mit 3 Strafp., Zeit: 1:33,0
3. Rudolf Rauch, Augsburg, auf GS mit 4 Strafp., Zeit: 1:31,8

Um den Vespa-Gedanken innerhalb des Clubs weiter zu festigen und uns von den Strapazen des Vespa-Turniers zu erholen, wollen wir die Pfingstfeiertage für eine Gesellschaftsfahrt in das Lechtal (Tirol) verwenden. W. Pietsch

. . . und so in Giessen

„Tag der Vespa“ und „Fünf Jahre Vespa-Club Giessen“ — das war das Motto vom 28. April 1957.

Um 14 Uhr sollte es losgehen, aber schon eine Stunde vorher kamen die ersten Unentwegten zum Startplatz, um mit dem Schmücken der Maschinen zu beginnen. Petrus ließ noch einen kleinen Regenschauer niedergehen, damit wir nicht zuviel Staub aufwirbeln sollten und dann lachte die Sonne wieder. — Nach und nach erschien dann alles, was nicht krank, oder sonstwie verhindert war. Vespas aller Modelle und in allen Farben schwirrten heran; die älteste mit über 100 000 km und die jüngste mit 25 km Tachostand.

Pünktlich starteten wir dann; vornweg der Vizepräsident gefolgt von dem Rudel seiner Vespas. Zuerst eine Stadtrundfahrt durch Giessen, wo die Bevölkerung schon ungeduldig wartete und in den Straßen Spalier stand, um uns zu begrüßen. Dann fuhren wir nach Lollar und auch hier wurde eine Stadtrundfahrt gemacht und die Bewohner winkten uns freudig zu. Aber noch war das Endziel nicht erreicht. Weiter summten die Motoren durch viele Dörfer, in denen man uns überall gebührend bestaunte und begrüßte. Dann tauchte Marburg am Horizont auf und eine Korsofahrt führte uns kreuz und quer durch die Straßen und Gassen dieser alten Universitätsstadt an der Lahn. Dichtgedrängt standen alt und jung an den Straßen und nahmen das nicht alltägliche Bild mit Begeisterung auf. Nachdem wir die Stadt verlassen hatten, erklimmen wir — wie konnte es auch anders sein — den Frauenberg, wo wir eine Kaffeepause einlegten.

Bald ging es in flotter Fahrt wieder zurück nach Giessen, wo im Clublokal noch eine besondere Überraschung wartete. Anlaß dazu war das fünfjährige Bestehen des Vespa-Clubs Giessen. Nach einem Festschmaus begrüßte Herr Wesche die Vespisten und Ehrengäste und gab einen Bericht über die Gründung des Clubs im Jahre 1952. Damals fanden sich die ersten Giessener Vespa-Besitzer zusammen und gründeten einen der ersten Vespa-Clubs in Deutschland. Viel hat sich in diesen fünf Jahren ereignet und der Vespa-Club ist stolz auf die Erfolge, die er in dieser Zeit erringen konnte. Von den Mitgründern sind auch heute noch Frau Duda sowie die Herren Wesche, Braun, Duda und Keiner aktiv im Club tätig und wurden mit einer besonderen Ehrengabe ausgezeichnet. Man saß noch lange gemütlich beisammen und spät klang der Tag aus.



Der durchnässte Sportwart Sass mit Sozia behält trotzdem Humor.

Eins, zwei, drei, ... sechs Vespas, aber ein Fahrer fehlt noch. Komisch, natürlich unser Friseur. Es ist schon 16.30 Uhr, und ausgerechnet heute muß er länger arbeiten und den Damen die Dauerwellen legen. Na, da kommt er endlich. Kurze Begrüßung und Besprechung und ab geht's im „Gänsemarsch“ durch die Stadt, dann zur Autobahn in Richtung Eutin. Mich macht das Blitzen von etwas Weißem bei unserem Friseur neugierig und erkenne beim Halten vor einer Bahnschranke, daß er sich nicht einmal die Zeit genommen hat, seinen weißen Kittel abzulegen.

Mit 6 Vespas, dazu 3 Sozias, beginnen wir eine große Fahrt, die bisher längste. Wir sind ja immer erst noch 6 Fahrer, die schon einige Punktefahrten hinter sich haben, Kameraden geworden sind und manche Erfahrung gesammelt haben.

Zu dieser Jahreszeit ist man gewiß ein sommerankündigendes Wetter gewöhnt, doch heute? Es ist kalt wie im milden Winter, und der Nordwest läßt uns nichts Gutes hoffen. Eutin-Plön, je einen halben Punkt mal 100, denn hier waren wir schon dreimal, das ist schon etwas. Doch plötzlich hält eine Vespa an und will einfach nicht mehr weiter. Wir warten und stellen fest, daß die Kupplung nicht faßt. Der Bowdenzug und das Schaltsegment sind in Ordnung. Vor einer Reparaturwerkstatt montiere ich das Hinterrad ab und lege die Kupplung frei, verstopfe die Öffnungen in den Motor mit Lappen, so daß die Walzen nicht hineinfallen können und sehe schon die Beschörung: der große Sperring ist aus der Kupplungsschale gesprungen, die sich erweitert hatte, sie muß schleunigst erneuert werden. Der Einbau dauert noch 20 Minuten, dann setzen wir unsere Fahrt über Preetz nach Kiel fort. Der Wind macht uns viel zu schaffen, die Straßen sind hier aus dem Blaupflaster und sehr rund. Hinter der Levensauer Hochbrücke, die jetzt ihrer verspielten Schießschartentürme beraubt ist und uns über den Nord-Ostsee-Kanal führt, wird es langsam dunkel. Und zum Gegenwind und der Kälte beginnt es auch noch zu regnen. Einige Kameraden ziehen ihre Wettermäntel über. Wir fahren wegen des Blaubasaltplasters recht langsam. Vor Eckernförde blendet ein Straßenkreuzer nicht ab. Hund! Wir blinken auf und ab, na, da wird uns erst weiß vor den Augen. Er zeigte seine ganze Leuchtkraft. Wir müssen tatsächlich anhalten, man kann nichts mehr sehen. Da zischt er vorüber und bespritzt uns zum Hohn noch mit Pfützenwasser. Schräg liegende Eisenbahnschienen lassen uns beinahe ausrutschen. Es regnet Bindfäden. Vor Schleswig bekommen wir den ersten Hagelschauer, wir kommen nicht recht voran, der Matsch erinnert uns ans Tauwetter. An der Tankstelle in Schleswig sind wir aber wirklich durchgefroren.

Schnee, Hagel und Lübecker Vespas

Bis zur Schlafstelle sind es noch 18 km, und es ist schon 22 Uhr. Durch Händeschlagen und Hüpfen sowie gutes Zureden machen wir uns wieder mobil und setzen die winterliche Fahrt fort. Es hört auf zu regnen. Wir erreichen über holperigste Feldwege Jübeck und unser Gasthaus. Hier sieht es traurig aus. Das ganze Haus ist dunkel, ob die schon alle schlafen? Da hilft kein Klopfen, Rufen noch Hupen. Hier geht man wohl mit den Hühnern ins Bett! Es ist noch vor 23 Uhr, und wir sind doch angemeldet. Oder nicht? Doch, doch. Im Hause gegenüber brennt noch Licht. Nach kurzer Bitte telefonieren wir von hier nach gegenüber und haben Glück. Uns wird aufgetan, und bald liegen wir in kalten Betten, die dann mollig warm werden, und wir träumen dem Sonntag entgegen.

Sonntag. Weihnachten? Draußen ist alles weiß, doch die Sonne lacht, und das ist ein kleiner Trost für die kommenden Stunden. Nach kräftigem Frühstück, Vespa-Ankicken und Photographieren verlassen wir Jübeck, biegen nach Eggebeck ab und geraten dem Hauptweg eines Feldweges folgend wieder auf die Teerstraße Jübeck-Gammelund. Von dort fahren wir dann eine gute Straße entlang nach Eggebeck.

Hierdurch erklärt sich die gesunde Gesichtsfarbe der Lübecker. Das waren Geschosse.





Wieder einmal schießt Petrus scharf, alles sucht Deckung!

und Tarp. Hier sind die Neumünsteraner und Kieler auch schon gewesen, an Sonntagen vorher. Ja, wir kassieren hier jedesmal ganze hundert Punkte, weil wir relativ alle Maschinen auf den Rädern haben. Eben vor Flensburg merke ich, daß meine Vespa immer langsamer läuft, obwohl ich den Gaszug ganz aufgedreht habe. Da gibt es nun vier Fehlermöglichkeiten, die Zündkerze kann unsauber sein, die Luftzufuhr kann unterbrochen sein (nach beiden hört es sich aber nicht an), die Gaszugschraube kann verrutscht sein oder die Kupplung ist verschlissen. An der nächsten Tankstelle in Flensburg entdeckte ich, daß die Stellschraube am Gaszug verrückt war. Danach läuft die Vespa wieder, als wäre sie nicht 7 Jahre alt. Von unseren 6 Maschinen sind 2 ganz neu, davon eine G.S., doch auch die alten laufen noch ihre 70 km. Hinter der nördlichsten Stadt Deutschlands beginnt es wieder zu regnen, und der Wind läßt uns schwer voran kommen. Die Wettermäntel werden angezogen, und bald überrascht uns der zweite Hagelschauer. Beinahe übersehen wir in dem dunstigen Regenwetter den Wegweiser nach Wallsbüll 1 km. Nach verzweifelterm Aufblenden und Winken kehren alle um und holen im Ort die hundert Punkte ab.

Hochdonn am Nord-Ostsee-Kanal. Landesvorsitzender Rahn trifft mit seinen Neumünsterern den VC Lübeck.



Ein Aprilscherz!

Ein Aprilscherz, lose Zungen behaupteten es. Als dann die Startkarte kam, waren alle Zweifel beseitigt und die erste Sonntagstour konnte los gehen. Samstagabend arbeiteten unsere beiden Tourenwarte die Niederrheinstrecke aus. Sonntags startete der VC Krefeld vorm. Moers eine Strecke von 355 km. 8 Touren-, 3 GS- und 1 Hoffmannmaschine. Schon nach wenigen Kilometern stellten wir fest, daß die Hoffmann unserer Fahrweise nicht gewachsen war. Maschinen stoppt, Roller auf einem Parkplatz abgestellt, aus der Fahrerin wurde eine Sozia und ab ging es mit 11 Maschinen. Erste Polizei-

Wie nasse Pudel, weitab von Lübeck, setzen wir unsere Fahrt fort. Hinter Schafflund erleben wir harte Hagelschauer, so daß wir anhalten müssen. Auf dem Sturzhelm trommeln die Körner in eigenartigem Rhythmus, auf dem Blech des Rollers klickern sie in hellen Tönen. Die Damen kriechen unter mitgenommene Faltgaragen, es sind fröstelnd schöne Anblicke.

Bis nach Leck hat es geleckert in den Halsausschnitt und in die Handschuhe. Nachher hört es auf zu regnen. Hinter Niebüll haben wir nun guten Seiten- und Rückenwind, es geht wieder nach dem Süden. Zwischen Langenhorn und Bredstedt konnten wir den silbernen Strich der Nordsee darüber dunkle Wolkenmassen sehen. Nach Löwenstedt über Joldelund bekommen wir (auf den Holperstraßen) beinahe Schüttelfrost, kein Wunder, daß ich plötzlich so viel Öl verliere. Eine Schraube hat sich gelockert und selbständig gemacht. Was tun? Da hilft nur ein Holzstück, das ich in das Gewinde drehe, und es hält (heute noch). In Löwenstedt gibt es keine Tankstelle noch eine Polizei, da muß eben der Bürgermeister seinen Stempel auf die Startkarte drücken. Gegen Mittag erreichen wir Husum, wo wir essen. Da die Nordsee gerade eine Sturmflut hat, fahren wir durch die Heimatstadt Theodor Storms mit vorsintflutlichem Pflaster an die Deiche. Hier



v. l. n. r.: G. Menze, R. Zenker, K. Meinke, D. Sass, C. Müller.

tummeln sich Lämmer und weiße Möven schreien in der Luft, ja hier heult der Wind ganz besonders.

Wir rollen in die Stadt zurück. Überall erregen unsere Clubbänder an den Frontblechen Aufsehen. Im Sausewind geht es dann nach Schleswig. Die Hüttener Berge liegen im weißen Winterkleid, denn es hat wieder tüchtigen Hagel geschüttet. Wir fahren genau in eine Regenwolke hinein. Wir müssen wieder halten, denn diesmal sind die Hagelkörner so groß wie dicke Kirschen, ungelogen. Hm, Kirschen, die Bäume blühen erst und erfrieren vielleicht. Wir haben alle kalte Nasen und Hände, und viele Leute bedauern uns zu recht auch gar nicht. Am meisten tun mir die jungen Damen leid. Die ganze Umgebung ist weiß, als wenn es dick geschneit hätte. In Rendsburg stehen wir eine halbe Stunde vor der kuriosen Drehbrücke, die erst die Schiffe im Kaiser-Wilhelm-Kanal passieren läßt.

Entgegenkommende und uns überholende Autos überschütten uns mit Hagelmatsch. Und das im Mai. Über Neumünster erreichen wir um neun Uhr unsere Heimatstadt Lübeck. Diese Fahrt ging über 480 km. Nun haben wir endlich insgesamt 5000 Punkte. Und doch war die Fahrt schön.

Günter Menze

Erlebnisse des VC Krefeld vorm. Moers

stelle: „Guten Tag, wir befinden uns auf einem Turnier. Würden Sie so freundlich sein, uns einen Stempel auf unsere Startkarte setzen.“ Langes Anstarren. „Einen Stempel? Tut mir leid, sonntags nicht.“ „Schön, dann geben Sie uns wenigstens Ihre Unterschrift.“ „Tut mir leid, dann müssen Sie schon zu dem Ordnungsamt auf dem Bürgermeisteramt gehen.“ „Aber da ist ja zu, hören Sie mal...“ Und dann wurde Palaver, wieso, warum, wofür? Nach zehn Minuten war es so weit, alle Maschinen waren gezählt und wir konnten weiter. Das konnte ja heiter werden. Im nächsten Ort eine Tank-

stelle, Karte heraus, vorgezeigt. „Jawohl, bitte schön, gute Fahrt“ und fort waren wir. Das war schon besser. Zwischen Emmerich und Bocholt tauchten die ersten Maschinen vom Vespa-Club Gladbeck auf. Bremsen quietschten, Sirenen heulten, dann gab es ein Händeschütteln. Mit einem kräftigen „Vespa-Roll“ grüßte der VC Krefeld 56 vorm. Moers seinen Präsidenten, Herrn Erich Binder, und den Vespa-Club Gladbeck. Mit einem lauten „Aus Puff“ wurden wir bedankt. Ein paar kurze Worte und nochmals Händeschütteln und schon surrten unsere Vespen weiter. Noch dreimal begegneten wir anderen Clubs, hupen, winkten, vorbei waren sie. 100, 200, 300 km, die Zeit flog dahin. Wir hatten die letzte Station erreicht. Dorsten, hier wurde nochmals eine Tasse Kaffee getrunken, dann ging es nach Bottrop zur Autobahn und nach Hause. Abends um 20.15 Uhr landeten wir wieder in Krefeld. Noch erwähnt sei, daß wir einen Berliner Gast hatten. Er fuhr für uns, unter der Schärpe Berlin, die ganze Strecke mit. Nächsten Sonntag soll es weitergehen.

Zweiter Sonntag: Fröstelnd stehen wir mit 9 Maschinen morgens um 7 Uhr am Parkhofplatz und es ist saukalt. Hat es überhaupt Zweck zu fahren? Werden wir etwas gewinnen? 14 Orte waren es letzten Sonntag, heute sollen es 15 werden. 7.15 Uhr wurde der Start freigegeben. Auf geht es über Hattungen, Langenberg, Unna, Brilon und Brilon-Wald. In Brilon treffen wir die ersten Maschinen. Wir glauben, es war Ruhrtal. Wir sausen vorbei, wir haben keine Zeit. An der Tankstelle Brilon-Wald gibt es ein großes Hallo. Wanne-Eickel kommt mit lautem Geheule angebraut. Es schneit wie im Winter. Der Tankwart macht einige Aufnahmen. Er wollte sie uns zuschicken. Leider warten wir bis heute vergebens. Sollten sie noch kommen, werden wir sie nach Wanne-Eickel weitergeben. Unser nächstes Ziel ist Winterberg. Der Schnee macht uns sauer. Unsere Brillen sind zugeschnitten, die Hände sind steif und kalt, also stopp. Eine anständige Tasse Kaffee, einen großen Punsch und dann geht es weiter. Schnee, Regen, Hagel, es ist zum verrücktwerden. In Arnsberg erleben wir die erste unangenehme Überraschung. Der Tankwart erzählt uns, daß kurz vorher eine Maschine ohne Schärpe eine Karte stempeln ließ. Auf unsere Frage, wieso nur eine, es müßten doch fünf gewesen sein, meinte er, er hätte gesagt, die anderen kämen noch nach. Das konnte ja heiter werden. Hoffentlich bekommen wir heraus, welcher Club es war.

Abends um 9 Uhr sind wir wieder in Krefeld. 530 km bei Eis und Schnee. Es war wohl die härteste Strecke, die wir gefahren haben. Hoffentlich hat es sich gelohnt.

Ostern: Unsere Ostertour wollen wir mit dem Turnier verbinden. Am Karfreitag starteten die ersten drei Maschinen. Sie haben keine Startkarte mit, denn sie sollen nur Quartier besorgen. Ihr Ziel ist das Brohltal. In Oberlützingen wollen wir uns treffen. Am Samstagmorgen starteten nochmals drei Maschinen. Am Sonntag fuhren die letzten fünf Maschinen von Krefeld über Köln, Euskirchen nach Oberlützingen los, denn Montagmorgen sollte vom Quartier aus die Fahrt beginnen. Außer einer Panne ging alles gut. Mittags trafen wir in Oberlützingen ein, es war nicht zu verfehlen. Ein großes Pappschild am Ortseingang mit der Aufschrift: „VESPA HALT, Standquartier des VC Krefeld 56 vorm. Moers“ zeigt uns, daß unsere Quartiermacher gut gearbeitet haben. Mit einem Riesenhallo wurden wir empfangen. Haben Sie schon einmal einen Vespa-Club in einem Gasthof alle unter ein Dach gebracht? Nachdem alle Maschinen gut versorgt im Stall standen, ging unser gemütlicher Teil los. Wir überlassen es allen ihrer eigenen Phantasie, sich vorzustellen, was alles vor sich ging. Als wir am anderen Morgen aufstanden, hatten wir das Gefühl, gerädert worden zu sein. Montag ging es dann über eine Strecke von 400 km zurück. Es waren schöne Tage.

28. April, Tage der Vespa.

Wir benutzen den Tag mit einer Mannschaft von 26 Maschinen nach Sittard (Holland) zu fahren. Das Nenngeld wurde aus der Clubkasse vorgestreckt. Wir hoffen, daß wir dieses vom VCvD zurückbekommen. Zwei Pokale konnten wir in Sittard in Empfang nehmen. Einmal als Sieger in der Zielfahrt, den anderen für den Club mit den meisten Maschinen. Hier erfahren wir, daß das Turnier um acht Tage verlängert wurde. Die Verlängerung konnten wir leider nicht mehr in Anspruch nehmen, unsere Karte hatte ich inzwischen gefüllt und wir steckten alle in den Vorbereitungen für unser Vespa-Rallye. So schickten wir am 8. Mai die Startkarte ab. Am 11. und 12. Mai 1957 hielten wir unser Vespa-Treffen ab, worüber wir im nächsten Heft berichten.

Mit freundlichen Vespa-Roll!
Vespa-Club Krefeld 56 vorm. Moers e.V.
R. Reideck, Schriftführer

Der Vespa ein Denkmal!

Ganz neu zur Vespa-Idee hatte der Vespa-Club Düsseldorf einen Einfall... „Enthüllung des Vespa-Denkmal auf der Königsallee“... Für Düsseldorf eine neue Attraktion, für den Club eine Riesen-Gaudi!

Die Vespa-Freunde des Vespa-Club Düsseldorf trafen sich am Sonntag, dem 28. April, zum „Tag der Vespa“ zwischen 7 und 8 Uhr (aber diesmal in der Frühe) auf Düsseldorfs Kö in der Nähe des Graf-Adolf-Platzes. Viele der Sportfreunde waren noch aus ihrem nächtlichen Einsatz übriggeblieben. Demnach war die Stimmung schon am frühen Morgen sehr gehoben. Ganz gegensätzlich der Gewohnheiten der Fahrer wurde Kognak ausgeschenkt und getrunken. Wenn man heute bedenkt zu welcher Tageszeit, stehen einem die Haare zu Berge! Aber wir hatten letzten Endes einen Anlaß und sogar einen sehr feierlichen.

An Stelle des „Bergischen Löwen“, der im letzten Krieg als Kanonenfutter sein Leben lassen mußte und von dem uns nur der mächtige Sockel blieb, sollte heute das Vespa-Denkmal enthüllt werden. Zu dieser „schmutzigen Idee“ war von den Kameraden alles gut vorbereitet. Die Parade-Vespa unseres Clubs, mit allen Orden- und Ehrenzeichen, viel Chrom, fast neu, wurde auf den etwa 1,5 m hohen Sockel gehievt und mit einem Bettlaken vor den morgendlichen Spaziergängern und heimkehrenden Bardamen verdeckt. Ein in der Nähe befindlicher Taxi-Stand war bereits unbemannt und wir lachten uns eins ins Fäustchen über die Neugierde der Außenstehenden. Dabei stieg die Stimmung der Vespa-Fahrer immer mehr, wobei zu unserer Entschuldigung immer wieder der „feierliche Anlaß“ erwähnt werden muß. Nachdem die erste Flasche leer war, hatten sich schon eine Anzahl

Zuschauer eingefunden. Einige Kommunion-Kinder mußten daran erinnert werden, daß sie sich auf dem Wege zur Kirche befänden. Alles in allem die Spannung war groß.

Gegen 9 Uhr mitteleuropäischer Zeit ergriff unser 1. Vorsitzender auf einem kleinen improvisierten Podium das Wort zur Enthüllung. Er sprach ausnahmsweise einmal nicht von der völkerverbindenden Idee der Vespa-Organisation, sondern vom Liebesleben der Sport- und Touren-Vespa. Auch über die Zukunft der Vespa. Über die Entwicklung der Vespa-Roller, die unter Umständen in zwei bis drei Jahren als Unterseeboot für die Überfahrt von Düsseldorf nach Neuss benutzt werden können. Wir hatten unseren Spaß und alle anderen wußten nicht so recht worum es ging... bis zu jenem spannenden Moment, wo der Vorhang gelüftet wurde. Unser 1. Vorsitzender stand vor Begeisterung Kopf, alle Vespa-Fahrer brachen in ein lautes „Aaah“ aus und die unbeteiligten Zuschauer in ein lautes Gelächter. Sie hatten bestimmt an alles gedacht, nur nicht auf diesem gewaltigen Sockel eine Vespa zu sehen. Für uns war es jedenfalls ein erhebender Anblick, die zweite Flasche wurde leer und die Vespa-Fahrer allmählich voll.

Leider mußten wir gegen 10 Uhr unser Monument wieder abbrechen. Gottfried, der stolze Besitzer des Parade-Pferdes, wollte nämlich dem Gros zum Wanderclub nach Mettmann folgen, wo die eigentliche Feier stattfand. Im Stammlokal der Vespa-Fahrer „bei Peppo“ gab es erst einmal Kaffee, um alle Fahrer wieder fitt zu machen und dann ging die Fahrt bei herrlichem Sonnenschein los.

Unser Club hat auf jeden Fall eins erreicht: „Düsseldorf hatte für eine Stunde eine neue Sehenswürdigkeit, das Vespa-Denkmal auf der Kö.“



**VCVD Mannschaft
erringt auf der internationalen
»TRE MARE«
den III. Preis**



(Der uns vom Sportreferenten Schaaf
versprochene Bericht liegt leider
noch nicht vor.)

VESPA TREFFEN IN TRIER

11. und 12. Mai 1957

Die lachenden Gesichter alter und neuer Freunde, und das herzliche „Auf Wiedersehen“ waren Dank und Anerkennung für eine gelungene Veranstaltung, deren Erlebnis noch lange bei uns nachklingen wird. Wochen intensiver Vorbereitung und mühevoller Überwindung aller bürokratischen Hindernisse endeten mit einem Erfolg, dessen Ausmaß auch die Optimisten unter uns kaum erwartet hatten.

Ununterbrochen rollten in den Nachmittagsstunden des 11. Mai die buntgeschmückten Maschinen aus allen Himmelsrichtungen zum zentralen Sammelpunkt unserer Moselmétropole und verstreuten sich nach herzlichem Empfang und Unterrichtung über den Veranstaltungsverlauf in die vorbereiteten Quartiere. Der wolkenverhangene Himmel tat der erwartungsvollen Stimmung keinen Abbruch.

Der Weinhof Petrisberg sah am Abend, trotz strömenden Gewitterregens, eine überbesetzte Runde von Gästen und Freunden unseres Clubs, kameradschaftlich betreut von un-

ebenso auf dem Tanzparkett wie auf ihrer Maschine „zu Hause schienen“! Schade, daß es so schnell zu Ende ging... Der frühe Sonntag sah die übernächtigen Geister in erstaunlicher Frische zur Stadtbesichtigung wieder, die unter berufener Führung vor sich ging und die Geschichte des 2000-jährigen Trier als älteste Stadt Deutschlands vor ihnen lebendig werden ließ. Von nachhaltigem Eindruck für unsere Gäste: die römischen Monumentalbauten unserer historischen Stadt. Auf die Minute pünktlich um 12 Uhr erfolgte der Start zum großen Vespa-Corso durch die City, mustergültig organisiert und mit vorbildlicher Disziplin gefahren, ein farbenprächtiges, viel bestauntes Bild, das den zahlreichen spalierten Zuschauern eine Demonstration von der Arbeit unserer Vereine vermittelte. 260 Maschinen aus Frankreich, Belgien, Luxemburg, dem Saarland und der Bundesrepublik rollten in geschlossener Formation durch Trier's Straßen.

Der Nachmittag brachte als sportlichen Höhepunkt Orientierungsfahrten mit nachstehenden Ergebnissen:



Auf der Fahrt nach Bernkastel



Beim Spießbraten Drehen



An einer Kontrollstelle

seren Aktiven. Nach der offiziellen Begrüßung durch unsern 1. Vorsitzenden Otto Barthen brachte Herr Oberinspektor Müller im Namen der Stadt Trier den Wunsch zum Ausdruck, daß alle Teilnehmer gute Eindrücke von der alten Augusta Treverorum mit nach Hause nehmen mögen. Im Namen des Landes-Club Süd-West sprach der Landesvorsitzende B. Wesche herzliche Grüße. Hervorragend das Programm nahmhafter Künstler als Auftakt der geselligen Veranstaltung und jeweils mit herzlichem Beifall verabschiedet.

Der Clou des Abends jedoch: Das Jump-Sextett Horst Göberts mit seinen „Flamingos“ aus Wiesbaden, die mit wahren Raketen von Rhythmus und Melodie die Stimmung schier aus dem Rahmen sprengten. Eine Augen- und Ohrenweide, diese sympathischen sechs Burschen, wahre Meister ihrer Instrumente und wahre Zauberer der guten Laune. Furios ihr Auftakt mit „rock around the Glock“ und weiter ging's als musikalische Non-stop-Revue mit wirbelnden Paaren, die

- | | |
|------------|---------------------|
| 1. Homburg | 6. Nancy |
| 2. Homburg | 7. Homburg |
| 3. Homburg | 8. Nancy |
| 4. Nancy | 9. Überherrn (Saar) |
| 5. Nancy | 10. Wiesbaden usw. |

Einen zusätzlichen Preis für den diszipliniertesten Vespa-Club bei der Corso-Fahrt durch Trier erhielt der Vespa-Club Homburg.

Die Siegerehrung und Preisverteilung fand im historischen Schiefferkeller unter Teilnahme aller Clubs statt.

Am Abend traf man sich noch einmal zum Ausklang im Clublokal zu kameradschaftlichem Beisammensein mit Spießbratenessen. Noch einmal wurde in Gespräch und Diskussion alte freundschaftliche Bande gefestigt und neue geknüpft, und das vergangene Ereignis und sein Erfolg gefeiert, der so bald wie möglich seine Wiederholung finden wird.

Dank zum Schluß all unseren Freunden und Gästen.

Gerhard Strang:

Vespen brummen am Nato-Hauptquartier

Um 14 Uhr standen die Männer der Vespa-Freunde M.-Gladbach an der Kaiser-Friedrich-Halle bereit, um die Teilnehmer der Vespa-Zielfahrt nach M.-Gladbach, in Empfang zu nehmen. Aber alles blieb ruhig. Nur die VCvD- und die Europa-Flagge wehten müßig im Winde hin und her, als wären auch sie ungeduldig, da noch keine Teilnehmer zu sehen waren.

Da, gegen 15 Uhr brummte es. Eine Maschine vom VC Düsseldorf ging durchs Ziel. Und wieder große Pause. Abermals traf eine Maschine ein. Pause. Allmählich fingen wir nun doch an zu Schwitzen, da es mittlerweile 16 Uhr geworden war. Während wir uns über diese Pleite unterhielten, traf abermals eine Maschine, und zwar eine ganz besondere Vespa ein. Schwarze Vespa, der Fahrer im schwarzen Dreß und weißem Sturzhelm. Wer konnte das sein? Es war der Präsident des VCvD, Erich Binder. Nun war bei uns der Bann

gebrochen. Wo Erich ist, da ist etwas los oder es wird etwas los. Und es wurde etwas los.

Als wäre mit der Ankunft des Präsidenten das Startsignal gegeben worden. Club auf Club, Vespa an Vespa so trudelten sie ein, und abermals kamen wir zum Schwitzen. Diesmal aber nicht aus Angst, sondern daß der Laden rollte.

Infolge des späten Eintreffens der Teilnehmer und Ausgabe des Abendessens konnte der Festabend erst gegen 20.45 Uhr eröffnet werden.

Nachdem der Vorsitzende die Vespisten des In- und Auslandes und auch die Ehrengäste begrüßt hatte, unter anderem Verkehrsdirektor Balve, den Vertreter des Oberbürgermeisters, Herrn Stadtrat Kleinen, den Präsidenten des VCvD, Herrn Erich Binder, den aus Niederländisch Guayana stammenden Ehrengast Willi Scholzberg, und die Künstler des

Stadttheaters M.-Gladbach, richtete der Präsident des VCvD herzliche Worte an seine Getreuen. Er sprach vom Sinn und Zweck der Vespa-Idee, wie man mit der kleinen Vespa Grenzen überwinden und Freundschaften binden kann. Viel Beifall erhielt während des Programms der feurige Operettenbuffo Manfred Lichtenfels, Fräulein Mohamed als sprudelnde Soubrette und der New Yorker Opernsänger Donald Grobe. Gespannt wartete man nun auf das Ergebnis der Zielfahrt. Sieger des Inlandes wurde der Vespa-Club Salzuflen mit 24 Maschinen mit insgesamt 5257 km. Sieger des Auslandes wurde der Vespa-Club Amsterdam mit 24 Vespen und einer Kilometerzahl von 4608. Viele weitere Preise wurden noch ausgegeben. Sieger als Einzelfahrer wurde Günter Kuhn vom VC Oberhausen, der am 22. Mai 1957 von Södertäule, Schweden, startete und bis M.-Gladbach mit seiner Vespa 1052 km zurücklegte. Als Preis für seine Leistung erhielt er die Goldmedaille der Stadt M.-Gladbach mit Urkunde.

Noch lange blieb man in gemütlicher Runde bei Musik und Tanz zusammen. Sonntag gegen 9.30 Uhr wurde zu einer Korsofahrt gestartet. Zwischendurch wurde dem bunten Garten, der leider noch nicht in voller Blüte stand, ein Besuch abgestattet. Nach einer Fahrt durch das Zentrum der Stadt, ging es zum Hardterwald, wo die Geschicklichkeitsfahrt stattfand. Und immer trafen zwischendurch noch Vespen ein. Unter ihnen befand sich Herr Simon B. Wetzels vom Vespa-Club Nr. 22 Thames Valley (England).

73 Vespa-Fahrer starteten zu der Geschicklichkeitsfahrt, und man sah recht schöne Leistungen. So zum Beispiel der junge

Hike vom Vespa-Club Bork-Selm, der ruhig und sicher die Hindernisse wie Spurbrett, Karusell, Wippe und Slaloms nahm. Oft gab es auch etwas zu lachen. So zum Beispiel als der Schwarze, Willy, fast sämtliche Hindernisse wegfegte und hinterher sagte: Serr leicht, in Holland viel schwerer.

Nach Beendigung der Geschicklichkeitsfahrt holte englische Militärpolizei die Vespa-Fahrer zu einer Besichtigung des NATO-Hauptquartiers ab. Nach dieser Rundfahrt ging es wieder zum Festlokal Haus Baues, wo die Siegerehrung und Preisverteilung für die Sieger der Geschicklichkeitsfahrt stattfand.

Sieger der Geschicklichkeitsfahrt wurden:

- | | |
|-------------------------------|----------------------------|
| 1. Hamann, VC Bork-Selm, | mit 0 Fehler, in 1,08 Min. |
| 2. Hike, VC Bork-Selm, | mit 0 Fehler, in 1,15 Min. |
| 3. Schlierkamp, VC Bork-Selm, | mit 1 Fehler, in 1,39 Min. |
| 4. Bungadick, VC Gladbeck, | mit 4 Fehler, in 1,09 Min. |
| 5. Lux, VC Recklinghausen, | mit 4 Fehler, in 1,16 Min. |

Den Damenpreis erhielt Frl. Blum vom VC Hagen.

Neue Freundschaften wurden auf diesem Treffen geschlossen und wiederum hat sich der Geist und die Vespa-Idee bewiesen.

Die Vespa-Freunde M.-Gladbach wünschen und hoffen, daß es allen Teilnehmern in der alten Mönchsstadt am Gladbach gefallen hat.

Man verabschiedete sich bis zum nächsten Wiedersehen irgendwo im In- oder Ausland.

Bis dahin aber weiter Töff, Töff, Töff und Vespa-Roll!

Über die Fahrdisziplin

Das Thema „Fahrdisziplin“ anzuschneiden, wird wohl ein heikles sein.

Sagt doch der § 1 der Straßenverkehrsordnung: Jeder Teilnehmer am öffentlichen Straßenverkehr hat sich so zu verhalten, daß der Verkehr nicht gefährdet werden kann; er muß ferner sein Verhalten so einrichten, daß kein anderer geschädigt oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

So wird alleine dieser Paragraph seine besondere Bedeutung haben.

Jeder Vespa-Club wird des Sonntags oder auch an anderen Tagen zu irgendwelchen Veranstaltungen fahren mit mehr oder weniger Maschinen.

Die Clubs haben im Laufe des letzten Jahres und im Frühjahr 1957 starken Zuwachs an jungen Mitgliedern gewonnen. Ein schönes Vorzeichen für den Vespa-Gedanken.

Das Vorstandsmitglied eines Clubs möchte wirklich nicht immer mit erhobenem Zeigefinger auf die Schnitzer hinweisen, die sich leider manche Vespa-Fahrer erlauben.

Bei einem Geschicklichkeitsturnier kann der Fahrer seine Kunst des Fahrens zum Ausdruck bringen, aber bei einer normalen Ausfahrt soll sich der Vespa-Fahrer gütigst der würdigen Fahrweise erinnern.

Je mehr Maschinen eines Clubs eine Ausfahrt machen, je mehr Verantwortung trägt auch der Ausfahrtsleitende, Hin- und Rückfahrt, ohne Unfall, so soll jede Ausfahrt verlaufen. Es ist doch so, daß jeder Vespa-Club mit der Stadtkreispolizei und dem jeweiligen Straßenverkehrsamt guten Kontakt hat. Beide Behörden sind nun einmal dafür da, ihr Einverständnis zu so manchen Veranstaltungen zu geben.

Wenn sich aber ein Vespa-Fahrer ob zu einem Club gehörig oder nicht, sich im Straßenverkehr nicht diszipliniert verhält, wird nach bekannter Binsenweisheit immer auf den jeweiligen Vespa-Club Bezug genommen. Die Behörden ziehen dann meistens ihre Rückschlüsse, wenn ein undiszipliniertes Verhalten vorgelegen hat.

Die Schnitzer, sie mögen hier nicht genannt werden, da dieselben bekannt sind, mögen zum Teil aus Geltungsdrang oder aus Übermut begangen worden sein.

Fahren Sie vernünftig, — mit Kopf — wie eine bekannte Kraftstofffirma berechtigter Weise vor Jahren schrieb und alle werden am Fahren Freude haben und durch gute Fahrweise Freunde gewinnen. Und das ist ja mithin einer der guten Gedanken des Vespafahrens.

Lothar Methfessel

Vorgesehener Durchführungsplan

Samstag, den 15. Juni 1957, 14 bis 18 Uhr:

Eintreffen der Teilnehmer in Kempten, Allgäu.

Sonntag, den 16. Juni 1957, 9 Uhr:

Start in Kempten zur 1. Etappe der Fahrt.

Streckenführung: Immenstadt — Oberstaufen — Bregenzerwald — Warth am Arlberg.

Montag, den 17. Juni 1957, 9 Uhr:

Start in Warth zur 2. Etappe der Fahrt (Tag der Deutschen Einheit).

Streckenführung: Flexenpaß — Arlbergpaß — Bludenz — Silvretta Hochalpenstraße (Paßhöhe).

Dienstag, den 18. Juni 1957, 9 Uhr:

Start auf der Paßhöhe der Silvretta-Straße zur 3. Etappe. Streckenführung: Landeck — Dreiländereck — Samnauntal bis Samnaun.

Mittwoch, den 19. Juni 1957: Ruhetag im Samnauntal.

Donnerstag, den 20. Juni 1957, 9 Uhr:

Start zur Rückfahrt nach Kempten, Allgäu.

Streckenführung: Landeck — Fernpaß — Reutte — Gaichtpaß — Oberjoch — Hindelang — Sonthofen — Immenstadt — Kempten.

Abschlußabend am 20. Juni 1957 in Kempten, Allgäu.

Änderungen vorbehalten.

VESPA ALPENFAHRT

Diese Fahrt mußte leider wegen Schneefall verschoben werden. Sie findet später statt.

Wir wollen Ihnen den Terminplan nicht vor-
enthalten.

Diese Fahrt findet Ende August Anfang September statt.

Gedanken zur Windschutzscheibe

Hört man in Vespafahrerkreisen herum, so wird man mit Erstaunen feststellen, daß es Vespafahrer gibt, die begeistert von einer Windschutzscheibe sind und andere dagegen dies wieder mit Entschiedenheit ablehnen. Woher kommt wohl diese Meinungsverschiedenheit? In erster Linie wohl daher, daß sich durch die Montage einer Windschutzscheibe die Fahreigenschaften der Vespa verändern, und zwar einmal subjektiv, das heißt, der Fahrer reagiert anders auf das Fahrverhalten seiner Vespa, wenn sie mit einer Windschutzscheibe ausgerüstet ist, weiter nimmt er durch das Glas die Umwelt beim Fahren etwas anders auf, besonders bei Regen- und Nachtfahrten. Zweitens verändern sich die Fahreigenschaften durch die Windschutzscheibe unter Umständen ganz objektiv, zum Beispiel bei Windböen, die durch die große Fläche der Scheibe eine wesentlich größere Angriffsfläche haben. Aus dem eben Gesagten läßt sich die Abneigung vieler Vespafahrer gegen die Windschutzscheibe ohne weiteres erklären. Die veränderten Fahreigenschaften machen sie nervös und unsicher, Grund genug die Windschutzscheibe abzulehnen. Besonders der sportliche Fahrer empfindet vielfach die Windschutzscheibe als störend, während viele andere Fahrer nie mehr „ohne“ fahren möchten, ebenfalls mit gutem Grund, denn so eine Windschutzscheibe hat schon beträchtliche Vorteile. Man wird ja nicht nur gegen Nässe geschützt, durch die Abhaltung des Luftzuges ist es hinter der Windschutzscheibe auch viel wärmer und wer im Sommer schon einmal unter den Insekten gelitten hat, die einem unbarmherzig ins Gesicht knallen, der versteckt sich nur allzu gerne hinter einer Scheibe.

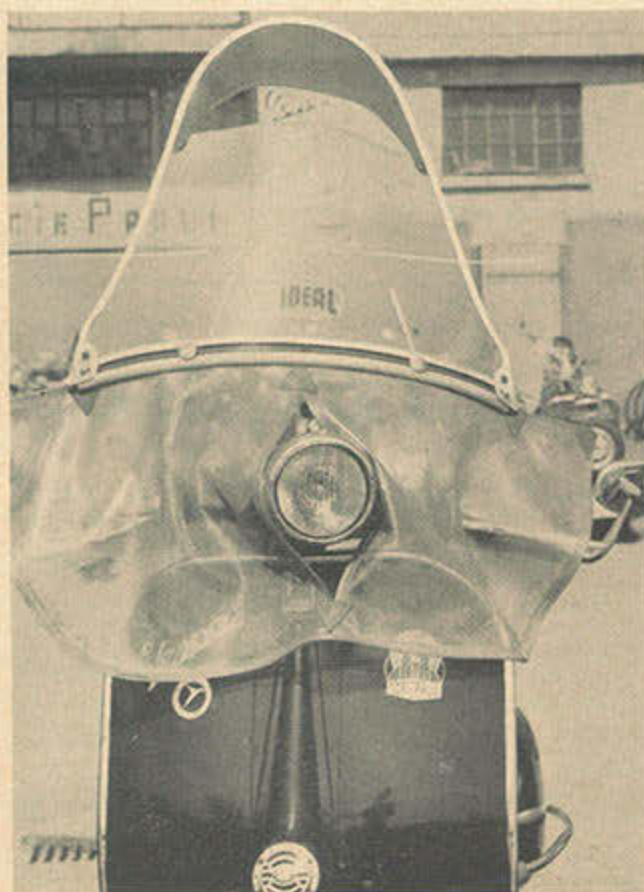
Zwei Welten stehen sich also gegenüber und an diesem Zustand ist die Industrie, die uns das Zubehör anbietet, nicht ganz unbeteiligt. Denn nicht alle Windschutzscheiben, die zum Verkauf angeboten werden, sind so, daß man sie mit gutem Gewissen empfehlen könnte. Andere Scheiben mögen für das eine oder andere Fahrzeug ganz gut sein, für die Vespa eignen

sie sich aber bestimmt nicht. Grund genug, die Windschutzscheibe im Bedarfsfall nur beim autorisierten Vespahändler zu kaufen, er führt bestimmt nur für die Vespa geeignete Modelle und dann kann er sie auch gleich sachgemäß montieren. Die Befestigung ist nämlich mit ein entscheidender Punkt, ob die Scheibe stört oder nicht. Es wird jedem einleuchten, daß eine ständig flatternde Scheibe nicht gerade angenehm für den Fahrer ist. Nun ist aber gerade bei den neuen Vespamodellen, deren Lenker eine breite Verkleidung besitzt, eine Spezialbefestigung notwendig, auf die im Zubehörhandel meistens nicht eingegangen wird. Darum also



noch einmal: Der Einkauf sollte beim Vespahändler erfolgen. Wie soll nun eine gute Windschutzscheibe beschaffen sein? Neben einer guten Befestigung sollte man sein Hauptaugenmerk auf die Formgestaltung richten. Je weniger Fläche die Scheibe besitzt, desto weniger windempfindlich ist sie. Andererseits muß sie aber doch groß genug sein, um Körper und Kopf auf jeden Fall einwandfrei zu schützen. Beiden Punkten wird die Scheibe am ehesten gerecht, wenn sie nach oben zu schmaler wird und nicht zu hoch ist. Dabei soll sie in der Höhe verstellbar sein, um sie bei verschiedenen Körpergrößen paßgerecht montieren zu können. Unbedingt ratsam ist es eine Windschutzscheibe mit Sehschlitzen zu nehmen, denn die anhaftenden Regentropfen stören die Sicht erheblich und wenn nachts auf die regennasse Scheibe gar noch das Scheinwerferlicht eines entgegenkommenden Fahrzeuges fällt, so flimmert das Ganze wie ein Feuerwerk, so daß einem nichts anderes übrigbleibt als anzuhalten bis der andere vorbei ist. Ein Sehschlitzen schützt vor solchen unliebsamen Überraschungen. Dabei sollte man möglichst darauf achten, daß der Sehschlitzen zugfrei ausgebildet ist, denn wer schon eine Windschutzscheibe hat, der möchte wahrscheinlich nicht noch eine Brille dazu tragen. Das Plexiglas hat die unangenehme Eigenschaft, daß es leicht einreißt. Wenn der Rand der Scheibe eingefaßt ist, so bedeutet das eine erhebliche Verringerung der Reißgefahr. Ob die Windschutzscheibe noch zusätzlich mit einem Sonnenschutz ausgerüstet ist, hat keinen Einfluß auf die Qualität. Hier entscheidet der Geschmack des einzelnen. Wichtig dagegen ist noch der untere Teil der Windschutzscheibe, der die Aufgabe hat die Hände und den Lenker zu schützen und der weiter verhindern soll, daß Zugluft oberhalb des Beinschutzbleches durchbläst. Ob dieser Schutz aus Wachs oder aus durchsichtigem Material ist, spielt keine Rolle. Wichtig ist nur, daß er lang genug ist, um tatsächlich abzudichten und dann darf er auf keinen Fall die Lenkung behindern und das Scheinwerferlicht stören. Ganz allgemein wäre noch zu sagen, daß man von einer guten Windschutzscheibe verlangen muß, daß sie in sich steif ist und beim Fahren nicht ständig vibriert.

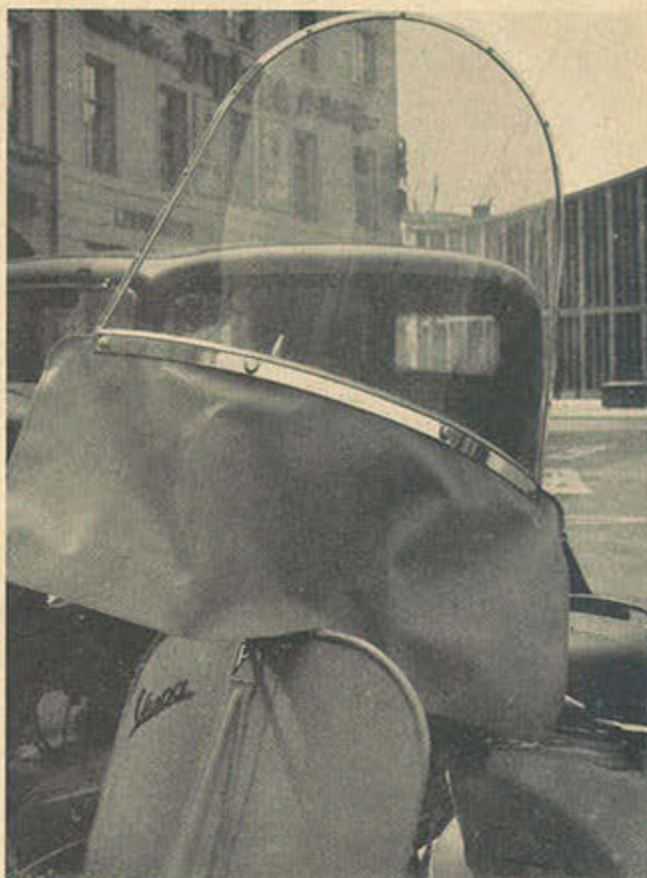
Macht man einmal eine Inspektion in einer Vespawerkstatt und besieht sich die verschiedenen Windschutzscheiben, die auf der ein oder anderen Reparaturmaschine bestimmt zu finden sind, so ist man von der Haltbarkeit derselben meistens nicht sonderlich überzeugt. Viele der Scheiben sind eingerissen, andere wieder totalverkratzt oder vergilbt und man fragt sich unwillkürlich: Muß das wirklich so sein? Dazu wäre zu sagen: Erstens hat eine Windschutzscheibe eine ge-



wisse Lebensdauer und wenn sie drei bis vier Jahre lang Sommer wie Winter den Unbilden der Witterung standhalten mußte, dann hat sie ihren Zweck voll erfüllt und man sollte nicht zögern, sie durch eine Neue zu ersetzen. Weiter hängt die Lebensdauer einer Windschutzscheibe in erheblichem Maße von der Pflege ab, die man ihr angedeihen läßt. So ist das Material der Scheibe relativ kratzempfindlich und wer mehrere Male versucht den Straßenstaub und Dreck mit einem alten Lumpen herunterzuwischen, der braucht sich nicht zu wundern, wenn die Scheibe dann total verkratzt ist. Fällt die Vespa einmal um oder baut man einen kleinen Sturz, so kann es natürlich vorkommen, daß die Scheibe einreißt. Wenn man sich um diesen Riß nicht kümmert, so wird er immer weiter laufen bis er quer durch die Scheibe läuft und diese mülleimerreif ist. Einen kleinen Riß kann man stoppen, indem man an seinem Endpunkt ein kleines Loch in die Scheibe bohrt. Später kann man die Rißstelle dann verschweißen lassen, womit die Scheibe weiter gerettet wäre.

Wie soll eine Windschutzscheibe gepflegt werden? Die Säuberung darf nur mit einem weichen Schwamm und lauwarmen Wasser, dem möglichst Rei oder ähnliches beigegeben wurde, geschehen. Benzin oder Öl sind Gift für das Plexiglas. Für die Entfernung hartnäckiger Flecken gibt es Spezialpflegemittel für das Plexiglas. Sehr viele Besitzer von Windschutzscheiben fragen an, was man gegen das Vergilben der Scheibe machen könnte. Leider ist dagegen gar nichts zu machen, denn das Vergilben ist eine Erscheinung, die im Material selbst liegt und nicht etwa im Oberflächenbelag, den man durch irgendein Mittel entfernen könnte.

Wer das erstmal mit einer Windschutzscheibe fährt, wird sich eines ungewohnten Gefühles nicht erwehren können. Er soll sich aber deswegen nicht gleich auf den Standpunkt stellen, für ihn wäre die Windschutzscheibe ungeeignet. Denn das Fahren mit der Windschutzscheibe bedarf natürlich einer gewissen Eingewöhnung. Erst wenn nach ein paar hundert Kilometern das Fahrgefühl immer noch unsicher ist, sollte man sich überlegen, ob man nicht doch besser ohne Windschutzscheibe fährt.



VESPA BUNDESTREFFEN

1957 in Giessen

Bitte notieren Sie schon jetzt:

- Fahrt nach Giessen 7./8. September -

Nach genauen Unterlagen und den letzten Nachrichten von St. Petrus wird es einen ganz herrlichen September geben. Kommen Sie bitte!



O, ja ein erfrischender Trunk tut nach dem Herumtollen in heißer Sommersonne gut. Unser Campingmädchen hat einen zweiteiligen Luftanzug aus besonders strapazierfähigem blau-weiß gestreiftem Nino-Irix an. Mal ganz was besonderes, das Oberteil ist wie eine Herrenweste geschnitten und vorne durchgeknöpft. Warum nicht auch einmal so ein passendes Mützchen dazu? (Modell Bessie Becker — WWM-Foto Marwitzky)



Vespa-chic im Vespa-Tip

Vor einigen Tagen unterhielt ich mich bei einem Täbchen rabenschwarzen Espresso, wie ihn die Italiener lieben, mit einem garantiert echten „Römer“. Das dunkeläugige „Vis-à-vis“ sah, — der Neid muß es ihm lassen, — ebenso blendend aus, wie er verstand, sich charmant zu unterhalten.

Natürlich sprachen wir über's Wetter, denn der Regen floß in Perlbüchen die Fensterscheibe entlang. Aber die Rede kam auch auf den sonnigen Süden und den damit verbundenen Fremdenverkehr und schließlich, wie könnte es auch anders sein, war dann der Mittelpunkt der Unterhaltung das weibliche Geschlecht.

Der hübsche Römer geriet dabei sichtlich in Eifer. Er lobte meinen zarten Teint (Kunststück, ich fahre doch Vespa!).

Dann zerbrach er sich den Kopf, wieso Vespistinnen doch immer chic aussehen und wie sie es fertig bringen ihre Natürlichkeit mit unauffälliger modischer Eleganz zu paaren. Dazu sage ich, um Ihnen viel Kopfzerbrechen zu ersparen, nehmen Sie sich bei allen Ihren Fahrten und Reisen das sogenannte „klassische“ Reisekostüm mit. Dies besteht, gleich welche Route Sie ergreifen, immer aus buntem, kariertem oder mit großen Blumen bedrucktem Rock, dazu die verschiedenartigsten Blusen und Pullis sowie Dekolletés mit Bolero. Wissen Sie schon, daß Chiffon- und Ninokleider mit großen Schleifen das Lieblingskind dieser Saison sind?

Nun aber weiter im vorangegangenen Zwiegespräch. Mit echt südländischem Temperament warf er mir vor, daß wir deutsche Damen eigentlich meist mit zersäusten Haaren reisen. Natürlich versteht er, daß wir vor dem Reiseantritt unseren Kopf weit mehr bei den Vorbereitungen hierfür hätten, als beim Friseur, — ja der Koffer, die Kleider, der ganze Zubehör für unsere Vespa! Auf seine Frage: „Hand aufs Herz, schämen Sie sich nicht, vielleicht in Milano oder sonstwo, ob ihrer vom Salzwasser ausgelaugten struppigen Mähne? Blicken Sie nicht voll Neid auf die gepflegten, ebenso kurzen, wie praktischen, hübschen Haare der Italienerinnen? Und war es etwa nicht ihr Strubbelkopf, der Sie um manch schönes Vergnügen beraubte. Nur weil Ihr Haar sich wie eine Löwenmähne gebärdete und gar nicht mehr „konkurrenzfähig“ war. Fühlen Sie sich denn nicht manchmal unsicher in Ihrer Erscheinung trotz bester Garderobe, wenn Ihr „Kopf“ nicht „tip, top“ ist?“ — Konnte ich nur kleinlaut ja sagen.

Bitte wenden, sprach Frau Mode und Sie sehen hier einen sportlich, modisch, eleganten Schnitt, in der Linie für jeden passend und schmeichelnd. In der Form weich zu Gesicht stehend, im Schnitt dennoch flott und praktisch. Auch bei der Frisur heißt die Schlüsselnote „schlicht aber vornehm“.

Elisabeth trägt ein farbenfrisches, fröhliches Sommerkleid aus feingewebtem Nino-Irix, wie wir es uns wohl alle wünschen. Der abgestufte Glockenrock entspringt einem auf Figur gearbeiteten Ober-
 teil, das mit großen attraktiven Knöpfen geschlossen wird. Dieses Modell dürfte doch ganz besonders empfehlenswert sein, denn es entspricht eigentlich ganz dem „klassischen Reisekleid“!

Hat diese Dame langes oder kurzes Haar, werden Sie fragen. Das Haar ist lang, ganz genau so, wie es wiederum der Weltmode zusagt. Wie beim kurzen Haar ist der Nacken frei, das Haar rückwärts ineinander verschlungen, wobei hier gar kein so sehr langes Haar erforderlich ist. Selbstverständlich ist die vordere Partie dieser Frisur auch bei kurzgeschnittenem Haar zu empfehlen. Noch kurz zur Farbe, beliebt in dieser Saison sind helle Strähnen im dunklen Haar, eingesetzt im gleichen Rhythmus. Sie ergeben ein Lichtspiel, das seine Wirkung nicht verfehlen wird: „Vielgeliebtes, viel-gesuchtes, gewisses Etwas...“!



Mein „Flirt“ meinte, Gegensätze ziehen sich an, denn er schwärmt wie viele seiner Landsleute für das blonde Haar. O, ja, Sonnenbräune, flott und kurz geschnittenes Haar sind schon chic. — Weltmode ist das kurze Haar — ich betone das sehr gerne, denn für uns Vespa-Fahrer ist es nur zu empfehlen.

Nach Abnehmen des Sturzhelmes, nach der Fahrt ohne Kopfbedeckung, zerzaust vom Wind, nur durchbürsten, nicht kämmen, mit dem Perlonbürstchen, das es in allen Größen und hübschesten Farben gibt und Ihr Haar ist weich und locker. Selbstverständlich gilt das auch für unsere langgelockten Damen. — Das Bürstchen sei bitte in keiner Tasche vergessen, denn es ist das kleine unentbehrliche Zauberinstrument für Ihre Frisur! Bürsten, bürsten und nochmal bürsten, wenn es sein muß, lieber mehrere Minuten, lassen Sie sich die Zeit nicht reuen. Dann aber verrät Ihr Haar selbst nach den unmöglichsten Strapazen, wieder Glanz und schmeichelt in seidiger Eleganz.

Ansonsten hoffe ich, wieder für jeden etwas in meiner Bilderserie mitgebracht zu haben.

Alle guten Wünsche für Wochenende und Urlaub begleiten Sie von

Gisela



Wieder eine Vespa - Hochzeit

Wir wünschen viel Glück!

Trotz den Strapazen der verschneiten VESPA-Turniertage im April, mußte unser Clubwirt, Paul Goedecke, Obernhof, seine Hochzeit ausgerechnet noch auf den 27. April legen.

Bei strahlendem Sonnenschein nahmen 14 Clubkameraden und Sozias das neu vermählte Paar an der Kirchenpforte in Oberlahnstein in Empfang. Ein Schornsteinfeger überreichte Glückwünsche und Blumen des Clubs und führte die lange VESPA-Kolonne an, die den Weg durch Ober-Niederlahnstein über Bad Ems, Nassau nach Obernhof nahm. Überall grüßten winkende Straßenpassanten das Hochzeitspaar und die folgenden Vespisten.

Nach dem offiziellen Teil der Feier, bei der Vorsitzender

Alfons Schleimer ein Clubgeschenk überreichte, zog sich die VESPA-Bande in die „Lahngrotte“ des Gasthofs Goedecke zurück. Hier waltete Schriftführer Herrmann als vorzüglicher Kellerwirt. Es wurde gerockt — gerollt — getrunken — gegessen und noch mehr gelacht. Kennen Sie die Zauberformel Freibier? Polizeistunde war betreff „Familienfeier“ aufgehoben. Ausnahmsweise wurde in diesem Jahr der „Tag der VESPA“ mit Coca-Cola begrüßt. Wie würde die festgesetzte Ausfahrt ausfallen? Es wunderte sich wohl einer über den anderen als pünktlich um 10 Uhr 18 Maschinen am nächsten Vormittag starteten. Einige hatten nur die Sozias zu Hause gelassen, um einen mehr oder weniger großen Kater mit ins Schlepptau zu nehmen. A.S.

WO BINDER IST, DA IST WAS LOS!

Momentan befindet sich Präsident Binder mit seiner GS auf einer vierwöchentlichen Urlaubsreise durch Italien, Schweiz, Frankreich, Holland, Belgien und überall grüßt er im Namen der deutschen Vespisten!

VC Gladbeck wirbelt Frau Binder durch die Luft.



Binder wird Ehrenmitglied des VC Sittard. Im Hintergrund Frau Binder, die geplagte Gattin eines Präsidenten!



Eine tolle Fähr! 32 Vespas am 1. April bei Emmerich-Niederrhein. Mitglieder des VC Gladbeck und Borkhorst.

Große Kunst auf kleinen Rädern

Berliner Vespatage 1957

Zweimal zu durchfahren war der vierhundert Meter lange Rundkurs über schmale Sandpfade und welliges Wiesengelände, gespickt mit einem runden Dutzend von Hindernissen wie Leiter, Ringe-Aufhängen, Flasche-Aufstellen, Lanzestich, Ballwurf, Kuhgatter, Slalom, Acht usw. Und wenn überdies noch dicht neben der Piste ein Mann in Lederjacke und Kordhosen auf dem Bauche lag und mit einer maschinenpistolenähnlichen Kamera Jagd auf Strafpunktsammler machte, dann bedeutete das für alle Teilnehmer des Berliner Vespa-Turniers am ersten Osterfeiertag wirklich „Große Kunst auf kleinen Rädern“. So wird auch der Titel des Fernsehfilms lauten, den Kameramann Werner Dittmer und sein Assistent mit Unterstützung des Vespa-Clubs für die „Europäische Television GmbH, Berlin“ drehte und dessen Ziel es ist, Millionen von Fernsehteilnehmern im In- und Ausland den Sinn und Wert des Roller-Turnier-Sportes vor Augen zu führen: Steigerung der Reaktionsfähigkeit, einwandfreies Beherrschen-Lernen der Maschine und somit Erhöhung der Fahrsicherheit!

Ausgetragen wurde das Turnier, das zugleich als erster Lauf der Berliner Vespa-Meisterschaft 1957 gewertet wird, im Rahmen der „Berliner Vespa-Tage 1957“, die der VC Berlin e.V. an den beiden Osterfeiertagen mit Unterstützung des VCVD durchführte. Zur Teilnahme eingeladen waren nicht nur Clubmitglieder, sondern alle Berliner Vespa-Fahrer. Der Oster-sonntag blieb dem Turnier vorbehalten, für das 35 Nennungen abgegeben wurden.

Am Ostersonntag um 14.30 Uhr starteten dann 60 Maschinen vom Fehrbelliner Platz aus zu einer 35-km-Korsofahrt quer durch West-Berlin. Hier fanden bei Kaffee und Kuchen Gäste und Clubfreunde genügend Zeit zum Fachsimpeln und zur Unterhaltung über Sport- und Tourensaison 1957, und auch die Tanzlustigen kamen bei schräger, halbschräger und senkrechter Musik auf ihre Kosten.

Die Berliner Vespa-Tage fanden an Stelle des Vespa-Turniers statt, das alle Clubs des Bundesgebietes den Ausschreibungen des VCVD gemäß im April durchführten.

Sportleiter Norbert Ehrke verkündete die Ergebnisse des Turniers:

1. Karl Brendicke (20 Minuspunkte, 6 min 35,8 sec)
2. Jörg Neumann-Schönwetter (41 Minuspunkte, 6 min 52 sec)
3. Wendell Trier (43 Minuspunkte, 6 min 20,1 sec)
4. Heinz Raum (45 Minuspunkte, 6 min 29 sec)

Nun begann ein großes „Frühlingsfest“, das den Abschluß der Berliner Vespa-Tage bildete. Die Tanzfläche faßte kaum die Paare, und die Stimmung stieg von Mambo zu Raspa... Kurz nach 22 Uhr fand dann als Hauptattraktion des Abends die Verlosung statt, für die jeder Fahrer, der am Turnier oder am Corso teilgenommen hatte, einen Losschein erhielt: Hauptgewinn eine „Vespa T 56“. Fortuna in Person des Mecklenburger Wirtes Herrn Kummer griff in die Glückstrommel (sprich Sektkühler) und zog als ersten den Gewinner der neuen Vespa: Clubmitglied Horst Bieberstein! Kurz bevor seine Nummer gezogen und sein Name aufgerufen wurden, hatte Horst Bieberstein das Frühlingsfest verlassen müssen, um als Angehöriger der Berliner Polizei pünktlich um 23 Uhr wieder in der Spandauer Polizeikaserne zu sein. So erfuhr er erst telefonisch von seinem Glück, doch überbrachten ihm die Vorsitzenden des VC Berlin eine Stunde später bereits die neue Vespa T 56 in die Spandauer Kaserne und überreichten ihm feierlich Schlüssel und Papiere.

Zuvor waren auch die übrigen Gewinner der Preise ermittelt worden, die die Firma AUTOVERI, Berlin-Reinickendorf, und die Hella-Generalvertretung, Rudolf Hellering, Berlin W 15, gestiftet hatten: wertvolle Zubehörtelle, angefangen bei Gepäckträger, Sturzbügel und Radkappen bis zu Reservetank, Stoßstange, Spiegel, Ersatzlampenkästchen, Bremsschalter, Lichtschirme usw.

Die Tanzband schaltete nun wieder den Schnellgang ein, bis um Mitternacht Gäste und Clubfreunde Richtung Heimat aufbrachen. Zwei schöne, erlebnisreiche Tage lagen hinter ihnen. Dem Vespa-Club-Gedanken und dem Vespa-Sport aber wurden durch diese Tage neue Freunde gewonnen. Rund 30 Prozent der Turnier-Teilnehmer und 50 Prozent der Teilnehmer der Korsofahrt waren Gäste, und wenn der VC Berlin viele von ihnen künftig als neue Mitglieder begrüßen kann, dann ist das wohl der schönste Erfolg der „Vespa-Tage 1957“. —

hth.



**INBEGRIFF
DER ZWEI-TAKT
SCHMIERUNG**



VC Dortmund

Der Dortmunder Club ist wieder im Kommen

Am Sonntag, dem 28. April 1957, trafen wir Dortmund Vespa-Kameraden uns morgens um 10 Uhr auf dem Hof Ceyer zu einer gemeinsamen Ausfahrt am Tag der Vespa. Wir fuhren von hier aus in zwei Kolonnen und zwar einmal mit 22 Maschinen und einmal mit 10 Maschinen. Die erste Kolonne fuhr über Herdecke nach Hohenlimburg. Kurz vor Herdecke fing es mächtig an zu regnen und es gab auch gleich drei Stürze, wobei aber nichts ernstliches passiert ist. Nach dem Regen fuhren wir weiter bis Hohenlimburg, dort wurde ein zünftiges Kegeltornier veranstaltet. Nachmittags um 3 Uhr war allgemeines Abfahren zur Burg Altena. Dort trafen wir dann auch die zweite Gruppe und so stand uns nichts mehr im Wege, wir konnten die Burg besichtigen. Wer die Burg nicht besichtigen wollte, für den war die Wiese groß genug, um sich auszuruhen oder um Federball zu spielen. Wir verlebten dort noch einen lustigen Nachmittag und so fuhren wir fröhlich und vergnügt am Abend wieder nach Dortmund zurück und wir saßen noch eine ganze Bierlänge vergnügt bei unserem Vespa-Wirt feucht fröhlich in vergnügter Runde zusammen.

Viele Grüße und Vespa-Roll!
O. Bauer
1. Vorsitzender

VC Wetzlar

Schon lange wurde in Wetzlar darüber beraten, ob es nicht möglich wäre, dem Beispiel anderer Städte zu folgen und einen Vespa-Club zu gründen. Es rührte sich um Herrn Werner Sarges (unseren hiesigen Vespa-Vertreter) und seine Männer, welcher sich mit Herrn Bernhard Wesche, dem 1. Vorsitzenden des Vespa-Club Gießen, in Verbindung setzte. Daraufhin wurde in der Tageszeitung eine kleine Anzeige veröffentlicht, daß alle Vespa-Fahrer und Interessenten sich zu einer Zusammenkunft zwecks Gründung eines Vespa-Clubs im Jägerhof am 2. Mai 1957 um 20 Uhr treffen würden. Um 20 Uhr war es noch sehr still. Aber schon zehn Minuten später brummte es aus allen Ecken wie ein Wespenschwarm.

Der VC Wetzlar, v. l. n. r.: Schnabel, Bender, Hollerit, Engels, Sarges, Wallach, Knieling, Klose.

Zur Eröffnung war Herr Bernhard Wesche mit seinen Vespa-Kameraden aus Gießen erschienen. Wetzlar war mit neun Mann vertreten. Zur Einführung und Orientierung hielt Herr Wesche einen sehr interessanten Vortrag über die Ziele und Aufgaben des „Vespa-Club von Deutschland“. Alle Anwesenden sprachen sich für die Gründung eines Vespa-Clubs aus und wählten als

- | | |
|-----------------|--------------------|
| 2. Vorsitzenden | Friedhelm Bender |
| 1. Vorsitzenden | Karlheinz Hollerit |
| Kassenwart | August W. Engels |
| Schriftführer | Axel Klose |
| Sportwart | Klaus Knieling |

Durch großzügige Spenden unseres hiesigen Vertreters Herrn W. Sarges und Herrn Bernhard Wesche vom VC Gießen war es möglich, noch am gleichen Abend unserer Kasse einen kleinen Grundstock zu verleihen.

Vier Mitglieder des VC Wetzlar werden am 1. und 2. Juni 1957 am Vespa-Treffen in Mannheim teilnehmen. Unsere nächste Monatsversammlung findet am 6. Juni 1957 um 20 Uhr im Jägerhof statt.

Vespa-Club Wetzlar
Friedhelm Bender
1. Vorsitzender

VC Heidelberg

Noch 48 Stunden vor dem „Tag der Vespa“ war der VC Heidelberg in einen tiefen Schlaf versunken. Durch den Übertritt vieler alter Mitglieder zu einem anderen Fahrzeug und die berufliche Überlastung des Gründers und seitherigen Vorsitzenden, Herrn Hummel, war einer der ältesten und ehemals aktivsten Clubs dem Verfall nahe. Doch zu der für den 26. April 1957 aufgerufenen Zusammenkunft des VCH erschienen 26 Vespa-Freunde, wovon die meisten zum ersten Male unseren Club besuchten. An diesem Abend wurde u. a. beschlossen, am 28. April 1957 aus Anlaß des „Tag der Vespa“ eine Ausfahrt in das gerade jetzt herrliche Steinachtal zu unternehmen.

Am 28. April 1957 waren trotz wolkenverhangenem Himmel zehn Mitglieder des VC Heidelberg mit ihren Maschinen auf dem Heidelberger Universitätsplatz erschienen, um auch in Heidelberg den „Tag der Vespa“ mit einer Ausfahrt zu begehen. Gegen 11 Uhr rollte die Kolonne durch das schöne Neckartal über Ziegelhausen, Neckar-

gemünd, Neckarsteinnach, dann durch das Steinachtal bis nach Alt-Neudorf. Während der Mittagszeit ging dort ein wolkenbruchartiger Regen nieder, doch als wir unser Mahl verdaut hatten, lachte die Sonne und wir fuhren weiter bis zu dem Höhenluftkurort Wilhelmshof, wo wir auf dem Wald-Sportplatz eine Gelände-Geschicklichkeitsfahrt improvisierten. Einige der bekannten Hindernisse wurden aufgebaut und ein steiler, schmaler Fußpfad stellte dabei an die Fahrer hohes fahrerisches Können. Als Sieger ging hierbei Herr Fleck auf seiner Vespa GS durch das Ziel. Nachdem das Wetter noch zu einem herrlichen Frühlingstag umschlug, verweilten wir noch einige Zeit an diesem herrlichen Plätzchen, um dann nach 16 Uhr die Heimfahrt wieder anzutreten. Eine Runde durch Heidelbergs Hauptstraße beendete die erste Ausfahrt in diesem Jahr und bedeutete zugleich den ersten Gehversuch des neu konstituierten VC Heidelberg.

VC Erbach/Odenwald

Wir leiteten den diesjährigen Tag der Vespa mit einer sportlichen Veranstaltung ein. Fünf Vespa-Fahrer folgten der Einladung des Motorsportclubs Erbach zu einer Bildersuchfahrt. Die Veranstaltung stand unter dem Motto „Hinein in den Frühling“, unter dem Motto „Hinein in den Frühling“, und führte die Teilnehmer auf einer geschickt ausgewählten Strecke durch den Odenwald und das Maintal. Die Route stellte an die Teilnehmer hohe Anforderungen, denen aber unsere Fahrer durch Findigkeit sowie insbesondere durch Verlässlichkeit ihrer Maschinen gewachsen waren. Selbst die steilsten Burgauffahrten, die teilweise Geröllhalden glichen, wurden mit Bravour im Motocross-Stil überwunden. Bei der Preisverteilung gab es erstaunte Gesichter bei unserer zwei- und vierrädrigen Konkurrenz, als bekannt gegeben wurde, daß auf Vespa 1. und 2. Plätze errungen wurde, und zwar bei einer Teilnehmerzahl von 50 Fahrzeugen.

Das Gros unseres Clubs hatte inzwischen eine Werbefahrt zum Tag der Vespa unternommen, und traf rechtzeitig zur Siegerehrung ein.

Den zweiten Teil des für uns so erfolgreichen Tages füllten wir mit einem reizvollen Picknick aus.

Wir sind mit dem Ergebnis dieses Tages sehr zufrieden, zumal er uns noch einige neue Mitglieder brachte.

Neu für uns:

„Der Betonstraßenbau“

(Hermann Milke KG., Soest/Westf.), Band 1 der Buchreihe Deutsche Großbetriebe, von H. Milke; Hans-Christoph Reisner Verlag, Berlin-Lichterfelde 1, Carstenstraße 61a.

80 Seiten und 16 Seiten Abbildungen, DIN A 5, Leineneinband; 6,80 DM.

Nach einem kurzen historischen Branchenaufsatz und der Firmengeschichte der Hermann Milke KG., Soest/Westf., wird von einem der erfahrensten Betonstraßenbauer Deutschlands, Herrn H. Milke selbst, der Betonstraßenbau nach seinem heutigen Stande beschrieben. Auf Grund der vielseitigen praktischen Erfahrungen und Anregungen, die hiermit ihren Niederschlag finden, ist dieses Buch nicht nur sehr interessant für jeden Fachmann, sondern auch für jeden Leser, der irgendwie mit dem Straßenbauwesen überhaupt zu tun hat.



Wir und die Straße

Dieses amtliche Taschenbuch für alle im Straßenverkehr liegt jetzt vor.

Es enthält die wichtigsten Verkehrsregeln getrennt nach Fußgängern, allen Fahrzeugbenutzern, Kraftfahrern, Radfahrern und der Landbevölkerung und bringt darüber hinaus leicht verständliche Erläuterungen des Bremsweges, des Überholvorganges und der kinetischen Energie. Mit besonderer Sorgfalt wurden die wichtigsten Verkehrszeichen in den Text eingebaut.

Die Regeln stimmen mit den gesetzlichen Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) sowie der heutigen Verkehrs-Rechtsprechung überein. Das Taschenbuch für alle, dem Bundeskanzler Dr. Adenauer und Bundesverkehrsminister Dr.-Ing. Seehofer Geleitworte mit auf den Weg gaben, dürfte besonders wertvoll sein für die große Menge der Fußgänger, Radfahrer und Mopedfahrer, die keinen Führerschein besitzen und daher auch nicht in einem Fahrkurs mit diesen Vorschriften bekannt gemacht worden sind. Es will sich aber auch an die Vielzahl der älteren Kraftfahrer wenden, deren Führerschein schon viele Jahre alt ist und die in diesem Büchlein die zwischenzeitliche Entwicklung nachlesen können. („Wir und die Straße“, ein Taschenbuch für alle. Herausgegeben im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr im Verlag Kultur und Wissen GmbH, Frankfurt a.M., 1957, kl. 8°, 32 S. mit mehrfarbigen Abbildungen, Schutzpreis 40 Pf.) Für Verbesserungsvorschläge zum Inhalt ist das Taschenbuch mit einem Preisausschreiben verbunden.

(BVW-PD)

VC Heilbronn

1. Wertungsfahrt am 19. April 1957

Am 19. April starteten wir mit 5 Maschinen zur 1. Wertungsfahrt für das Vespa-Turnier. Bei leichtem Regen fuhren wir von Heilbronn über Schwäbisch Hall, Crailsheim, Ellwangen, Goldshöhe, Aalen nach Königsbrunn, wo wir Mittagsrast hielten. Nach dem Mittagessen waren wir gezwungen in strömendem Regen weiter über Heidenheim und Geislingen nach Göppingen zu fahren, wo es endlich aufhörte zu regnen. Danach ging es bei trockenem Wetter weiter nach Eßlingen, Stuttgart und zurück nach Heilbronn.

Kurz vor der Autobahnausfahrt Heilbronn ging unserem GS-Fahrer der Sprit aus, so daß wir ihn etwa 3 km zur nächsten Tankstelle abschleppen mußten.

Auf dieser Fahrt legten wir rund 300 km ohne Panne oder sonstigem Zwischenfall zurück.

Ankunft in Heilbronn: 18.30 Uhr.

2. Wertungsfahrt am 22. April 1957

Zur 2. Wertungsfahrt starteten wir am 22. April bei schönem Wetter, morgens um 9 Uhr. Wir fuhren von Heilbronn über Mosbach, Buchen nach Würzburg. Kurz vor Würzburg rasteten wir in Kist, wo wir zu Mittag aßen. Dann ging es weiter nach Ochsenfurt, Uffenheim, Rothenburg, Schrotzberg, Rot am See, Crailsheim, Schwäbisch Hall und zurück nach Heilbronn, wo wir um 22.45 Uhr eintrafen. Bei Uffenheim setzte unserem Fahrer (G-S) der Unterbrecher aus. Nach vierstündigem vergeblichem Bemühen mußte ihn unser T 55-Fahrer bis nach Heil-



Leider keine Namen genannt.

bronn abschleppen. Trotz dieses Handycap konnten wir noch einen hervorragenden Durchschnitt erzielen.

Diese Fahrt drehte unseren Tachometer um rund 400 km weiter. Unvergeßlich für uns wird die Strecke Uffenheim-Heilbronn bleiben, die unerhörte Anforderungen an die Fahrer der zusammengekoppelten Maschinen stellte.

3. Wertungsfahrt am 28. April 1957

Am 28. April 1957 brausten wir mit 5 Maschinen um 13 Uhr von Heilbronn ab. Wir fuhren über Sinheim, Bruchsal, Karlsruhe nach Pforzheim, wo wir uns eine Stärkung einverleibten. Nach einer Stadtrundfahrt fuhren wir weiter über Vaihingen zurück nach Heilbronn, wo wir um 20 Uhr eintrafen.

Diese Fahrt schraubte unseren Tachometer um 200 km weiter. Lobenswert erwähnen möchten wir noch die Tankwarte, die unsere Startkarte freundlich und schnell auch ohne zu tanken abstempelte. Mit dieser Fahrt beendeten wir unser Programm für die



Leider keine Namen genannt.

Wertungsfahrten zum Vespa-Turnier. Insgesamt legte jede Maschine etwa 900 km zurück. Diese Leistung ist für unseren erst im Aufbau begriffenen Club ein hervorragendes Ergebnis, welches besonders zu würdigen ist. Trotz der Nähe der NSU-Werke gelang es uns 5 Maschinen zusammenzubringen, deren Fahrer wie Pech und Schwefel zusammenhalten. In nächster Zeit wird es uns gelingen den Club um einige Maschinen zu erweitern, da wir auf Grund unserer Wertungsfahrten die Aufmerksamkeit auf uns lenkten.

VC Düsseldorf e. V.

Anläßlich des Vespa-Treffens in Krefeld am Sonntag, dem 12. Mai 1957, konnte unser Club den Ehrenpreis der Stadt Krefeld erringen, u. z. als Club mit den meisten Maschinen.

VC Godesberg

Anfang des Jahres versammelten wir uns zur Neuwahl unseres Vorstandes. Fast wurde der gesamte Vorstand abgelöst.

Der neue Vorstand setzt sich wie folgt zusammen:

I. Vorsitzender:	Klaus Lüert
Schriftführer:	Siegfried Lemm
Kassierer:	Günther Falkenberg
Tourenwart:	Albert Weyers
Pressewart:	Otto Schäfer

Karneval im Vespa-Club

Mehrere Clubmitglieder fuhren zum Karnevalsfest des Kölner VC. Die Nacht in Hawai wurde ein tolles Erlebnis. Et wor esch Kölsch. Beim Godesberger Karnevalzug machten wir mit. Verkleidet als weiße Mäße fuhren wir als Spitzo mit. Ein kleiner Junge sagte erstaunt: Dat sinn jo Eschte...

Anfahren von Vespa-Treffen

Als erstes Treffen fuhren zwei Maschinen das Vespa-Treffen Tirlemont—Leuven—Brüssel an. Durch die Hilfe bei einem Vergaserdefekt, welche eine Maschine des VC Dukerque (France) hatte, schlossen wir gute Freundschaft.

Vespa-Club Sittard lud uns zu ihrem dritten Stiftungsfest ein, welches wir mit sechs Maschinen anfuhrten. Es war ein schönes Treffen, welches Theo Steyaert und sein Club aufgezoogen hatten.

Das Internationale Vespa-Treffen Ludwigsburg wurde in polarartiger Ausrüstung angefahren.

Als weitester Einzelfahrer wurde ein Fahrer bei der Lustrum Rally des Vespa-Clubs Rotterdam ausgezeichnet.

VC Kempten

Trotz Regen hochtourige Stimmung

Trotz Regen- und Schneefällen während des Monats April und an den ersten Maitagen legte fast jedes Mitglied des Vespa-Clubs Kempten rund 2200 km innerhalb eines Klub-Turniers zurück. Die Stimmung war bei den Fahrern trotz der sehr schwierigen Witterungsverhältnisse immer auf höchsten Touren. Den Abschluß dieses Wettbewerbs bildete eine Sternfahrt nach Ludwigsburg, wo die Allgäuer einen zweiten Preis gegen stärkste internationale Konkurrenz erringen konnten. Die Sportmannschaft des Clubs, welche beim ersten Pflichtlauf im Geschicklichkeitsfahren in Kempten einen schwarzen Tag hatte, war am Sonntag in Tübingen, wobei es drei Fahrern gelang, sich unter den ersten acht zu placieren. Besonders konnte Jakob Wörner vom VCK sein Können durch einen Sieg im ersten Durchgang und durch einen zweiten Platz im zweiten Durchgang unter Beweis stellen. Der zweite Pflichtlauf in Tübingen stellte an die Fahrer wesentlich mehr Forderungen, nachdem die Hindernisse schwieriger waren als in Kempten und die Platzverhältnisse infolge starken Regens sehr zu wünschen übrigließen. Am 2. Juni fand in Ulm der letzte Pflichtlauf statt, bei dem die Fahrer zum Endlauf um die Schwäbische Meisterschaft in Göppingen ermittelt wurden.

Wa.

VC Wiesbadener Vespa-Freunde

Um unseren Club allen Vespa-Freunden im In- und Ausland bekanntzumachen, möchten wir über uns einiges berichten. Im September 1956 gründeten acht Vespa-kameraden im Wiesbadener Motorclub (DMV) die selbständige Sektion „Vespa-Freunde“ im DMV, Wiesbaden.

Nach wochenlangem Aufbau kletterte unsere Mitgliederzahl auf 31 an. Davon sind allein 10 im Besitz eines Führerausweises. Wie schon in unserer Gründungsversammlung betont wurde, ist der oberste Grundsatz der Vespa-Freunde Wiesbaden Kameradschaft und gute Zusammenarbeit mit allen in- und ausländischen Vespa-Clubs.

Bei einer außerordentlichen Versammlung wurde einstimmig folgender Vorstand gewählt:

1. Vorsitzender: August Weber, Wiesbaden.
2. Vorsitzender: Henry Betz, Wiesbaden.
3. Kassenwart: W. Hessenauer, Wiesbaden.
4. Schriftführer: Adolf Peskter, Wiesbaden.
5. Sport- und Tourenwart: H. Betz.

Anschrift der Geschäftsführung: Vespa-Freunde Wiesbaden im DMV, Wiesbaden, Seerobenstraße 5.

Trotz des kurzen Bestands des Clubs konnten wir bei zwei ausweispflichtigen Veranstaltungen 1 Gold-, 2 Silber- und 1 Bronze-Plakette erringen. Bei der Zuverlässigkeitsprüfung des Motorsportclubs Frauenstein errang Hermann Haybach auf Vespa 54 die Silber- und Henry Betz die Bronze-Medaille.

Bei der Zuverlässigkeitsfahrt des Automobil-Clubs Lauterbach (ADAC) „Rund um den Vogelsberg“ konnten Henry Betz die goldene und Willi Schrepfer die silberne Plakette nach Hause bringen. Dieser Erfolg wiegt um so mehr, da gerade diese Fahrt von Fahrer und Maschine alles abverlangte und nur wenige das Ziel erreichten und die Mindestbedingungen erfüllten.

Diese Erfolge geben uns aber Auftrieb und wir hoffen in diesem Jahr noch weiter sportlich erfolgreich zu sein.

VC Sittard / Holland

Liebe Vespa-Freunde!

Wir berichten Ihnen, daß alle Post für Vespa-Club Sittard ausschließlich gerichtet werden soll an diese Adresse:

Leyenbroekerweg 58, Sittard.

Wir bitten Sie, diese Veränderung im Vespa-Tip bekannt zu machen, damit Ihre Clubs auch diese neue Adresse wissen. Wir danken Ihnen dafür herzlich und wünschen Ihnen guten Erfolg.

Mit Vespa-Grüßen!
Vespa-Club Sittard
N. Wessels, Secr.

VESPA LANDESTREFFEN BAYERN

Zum Landestreffen Bayern in Bayreuth, mit Korsofahrt durch Kulmbach, hatten die eingeborenen Zeitungen, bzw. deren Schreiber, von mindestens 100 Vespen geschrieben, die kommen sollten, es kamen aber dann nur knapp 50 zusammen. Diesen 50, die kamen, sei hier im Namen des VC Kulmbach herzlich gedankt, den anderen aber, die nicht kamen, vielleicht wegen Portemonnaie-Schaden nicht kommen konnten (man lebt aber hierzulande billig), denen sei zugerufen: Und ihr habt doch was versäumt! Ein internationales Treffen kann nicht schöner sein als das kleine Treffen in Bayreuth, das immerhin durch die Anwesenheit eines Fahrers aus Zürich, Schweiz, (auf blauer Messerschmitt-Vespa-Touren 56, mit 39 500 km auf dem Tacho!) internatio-

stärkung aus Nürnberg, wo sich bereits um 7 Uhr einige aufgemacht hatten, um in Kulmbach mit dabei zu sein. Diesen sei ganz besonders gedankt.

Von Polizei geführt, ging es in Zweierkolonne zum Marktplatz, wo sich dank der Zeitungsmeldungen Neugierige angesammelt hatten. Die Polizei warf zwar durch verständliche Winkzeichen einiges über den Haufen, aber schließlich standen doch alle irgendwie auf dem Marktplatz und der Herr Oberbürgermeister war auch da. Die zündende Rede unseres Landesclubvorsitzenden und Vizepräsidenten Schramm half ihm, Startschwierigkeiten zu überwinden und ein dreifach „Vespa-Roll“ zur Begrüßung gab ihm den Rest, d. h. ließ seiner Rede munteren Fluß anspringen, der allerdings bald ins Fahrwasser seiner üblichen Fremdenverkehrsansprache geriet, zum Schluß aber schrie er das 4., 5. und 6. „Vespa-Roll“ kräftig mit! Anschließend setzte er sich auf eine GS und spielte an den Gängen, vorerst noch im Stand. Unser Landeschef kombinierte äußerst schnell und verfrachtete das Stadtoberhaupt auf seine eigene GS, als Sozjus, und fuhr ihn unter starkem Beifall der „Massen“ rund um den Marktplatz. Daraufhin lobte der OB die Vespa sehr, dann wünschte er uns alles Gute, schönes Wetter weiterhin und was dazu gehört.

Die anschließende eigentliche Korsofahrt führte durch fast alle, teils weit auseinander liegenden, Stadtteile und verfehlte sicherlich nicht ihren Eindruck auf die Passanten.

Es blieb dann noch Zeit zur Plassenburg hinaufzufahren und auch das gute Kulmbacher Bier an der Quelle zu versuchen, wenn auch mit Maß, wie der OB gemahnt hatte. Um 11 Uhr fuhren wir über Trebgast in langer Einerkolonne zurück nach Bayreuth zum Mittagessen und zur Besichtigung der Eremitage. Damit fand das kleine, aber schöne Treffen seinen Abschluß.

Und nun hoffe ich — der ich mit der Wiederbelebung des Vespa-Gedankens hierzulande seit Jahren nur Kummer habe — zweierlei: Erstens, daß die Korsofahrt trotz der geringeren Teilnehmerzahl, als angenommen war, „eingeschlagen“ hat (bis jetzt ist allerdings noch nichts davon zu merken) — und zweitens, daß bald, spätestens beim nächsten Treffen im Raume Bayreuth-Kulmbach, alle, die dabei gewesen waren, wiederkommen und daß alle vom Landesclub, die nicht dabei gewesen waren, auch mitkommen. Wir haben hier etwas gezeigt, aber wir müssen noch mehr zeigen! Und keiner, der mitmachte, hat es bereut, und keiner, der mitmacht, wird es bereuen!

Kutzer



Korsofahrt in Kulmbach:
Die letzten verlassen den Marktplatz.

nalen Schimmer gewann. Auch aus Krefeld war einer da, allerdings zufällig mit Käse-Wagen — fragt ihn nur, wie es ihm bei uns gefallen hat!

Ich möchte mich hier auf die Ereignisse in Kulmbach beschränken, muß aber — sozusagen öffentlich, den Bayreuthern noch einmal sagen: Vielen herzlichen Dank, Freunde, für die schönen Stunden in Bayreuth, für den so gekonnt hingezauberten Unterhaltungsabend, dessen Programm nur von Clubmitgliedern bestritten wurde, die es besser machten als sonst manche Berufskünstler, vielen Dank euch allen und besonders eurem Vorstand Rackelmann und eurem Conferencier, kleinem Mann mit großer Schn — Verzeihung, Stimme, die sich schon dem Luisen-Granit überlegen gezeigt hatte!

Da es nur 24 km weit war, fuhr der VC Kulmbach nachts noch nach Hause. Am Sonntagmorgen hielten eine Anzahl Vespen auf der Höhe vor Kulmbach, eine (meine) neue „Touren“ dabei. Erstaunlich pünktlich kam der Landesclub! Sogar mit Ver-

Korsofahrt in Kulmbach, Landestreffen Bayern: Oberbürgermeister Hagen auf GS, gefahren von Schramm, München, dahinter (mit offenem Mund) Rackelmann, Bayreuth, daneben (mit Baskenmütze) Kutzer, Kulmbach. Umstehende „Zivilisten“.



VC M.-Gladbach

Was machen wir am Tag der Vespa? Kein Mensch wußte Bescheid. Ich saß gerade beim Mittagessen als draußen ein verdächtiges Brummen zu hören war und mein nicht gerade schöner Hund Arno laut und kläffend anschlief.

Tourenwart Peter hatte die ganze Meute soweit er sie erreichen konnte, zusammengetrommelt und nun standen sie da zur Ausfahrt bereit. Huch, ging es in den Sportdres und dann ab mit unbekanntem Ziel.

Während der Fahrt wurde es mir unheimlich. Sollte es unser altes Trainingsgelände im Hardterwald sein, dann bestand uns ja noch etwas vor. Tatsächlich kamen wir gegen 13 Uhr dort an und man sah schon von weitem, daß dort allerlei nette Hindernisse und Fallen aufgebaut waren.

Nach kurzer Rast startete auch schon die erste Maschine zu einer halsbrecherischen Geschicklichkeitsfahrt und man hörte des öfteren das ängstliche Huch einiger Frauen. Aber es ging alles gut. Daß dabei ab und zu Bodenakrobatik getrieben wurde, ließ sich leider nicht vermeiden. Auch die Frauen nahmen an dieser Fahrt teil und zu meinem Erstaunen mußte ich feststellen, daß die Sieger dieser Fahrt zwei Frauen waren, obwohl eine, Inge, unter den Trümmern einer künstlichen Brücke begraben wurde. Ich glaube, daß die Sonnenbrille des Tourenwarts Peter stark beschlagen war, so daß er die Fehler nicht recht unterscheiden konnte. Na, ist ja auch egal. Wenn er es als Schiedsrichter entscheidet, muß es ja richtig sein. Hauptsache es hat Spaß gemacht.



Der Präsident des VCvD bei einer Ansprache.

Zur Entspannung wurde dann später noch Fußball und Federball gespielt. Helmut, die Fußball-Kanone, trat sämtliche Bälle vorbei, wobei sein Schuh mitunter weiter flog als es der Ball sollte. Ich hatte bisher noch nie gewußt welche sportliche Talente in unserem Club schlummern.

Gegen 18 Uhr machten wir noch einen Abstecher zum Hariksee zum Kaffee trinken, anschließend eine Kahnpartie. Hier mußte ich mich dann auch einmal mit einsetzen. Ein eiserner Familienkahn mit acht Personen über den See rudern, das will schon



Der Vorsitzende der Vespa-Freunde M. Gladbach überreicht dem aus Niederländisch Guyana stammenden Ehrengast ein Erinnerungsgeschenk.

etwas heißen. Dabei durfte der alte Schlitten auch noch nicht einmal schaukeln, sonst stimmten die Jungfrauen in sämtlichen Tönen Schreckenslieder an.

Aber auch dieser Tag ging zu Ende und wir mußten heimwärts. Offiziell hatten wir uns schon verabschiedet. Nur an den Straßenkreuzungen hörten wir noch einmal zum Abschied das Töff, Töff, Töff.

VC Unna i. W.

Schon lange vor Bekanntgabe des Termins zum „Tag der Vespa“ hatten wir den 28. April für unsere Fuchsjagd festgelegt. Dieses ließ aber keine Verstimmung heraufkommen, da wir uns sofort darin einig waren, daß sich unsere Fuchsjagd wunderbar mit dem Tag der Vespa kombinieren ließe. Noch war uns der vorjährige Tag der Vespa in guter Erinnerung, den wir sogar vier Wochen später auf eigene Faust wiederholten.

Schon um 8 Uhr früh fuhr der Fuchs in sein Gebiet und kennzeichnete eine etwa 30 km lange Strecke. Gegen 9 Uhr wurde die Vespa-Meute auf seine Fahrte geschickt und um diese Zeit hatte sich der Fuchs bereits in seinem Bau verkrochen. Wer nun seiner guten Nase folgend das Versteck des Fuchses erreichte, der traf erst auf eine Kontrollstelle. Hier mußte er seine Vespa abstellen und nach Abstopfung der Zeit mußte er zu Fuß den Fuchs suchen, der sich in einem Umkreis von 500 m der Kontrollstelle versteckt hielt. Hatte er den Fuchs gefunden, so wurde hier wieder die Zeit genommen. Hierbei hatte der erste sowie der letzte die Chance, Sieger zu werden. Gegen 11.30 Uhr war die Fuchsjagd beendet und es muß gesagt werden, daß von 18 gestarteten Maschinen nur 11 Maschinen den Fuchs aufstöberten. Es gehörte also schon eine gute Nase dazu.

Als 1. Sieger schälte sich Wilbernd Fischer mit 4 Minuten Suchzeit heraus. 2. Sieger wurde Helmut Barks mit 8 Minuten und 3. Sieger Erwin Barks mit 12 Minuten. Die längste Suchzeit belief sich auf 55 Minuten. Nun fuhrten wir zu unserem Ausgangslokal und hielten eine kurze, aber würdige Siegerehrung ab. Nach Vertilgung einiger essbaren Sachen, sowie Cocos und Wässerchen schlangen wir uns wieder auf unsere Vespen und durchfuhren in einer Werbefahrt die Industrieorte des Kreises Unna. Hierbei verteilten wir die uns zugesandten Fahrtenprogramme 1957 und erteilten auch

kostenlos Auskünfte über den Vespa-Club und über die Vespa. Für uns war die Fahrt ein schöner Erfolg und vielleicht werden auch die Vespa-Händler einen kleinen Erfolg verspüren. Wenn es so ist, wird es uns sehr freuen, denn auch wir sind bemüht, jeden neuen Vespa-Fahrer, falls er interessiert ist, in unseren Reihen aufzunehmen. Gegen 17 Uhr fuhrten wir wieder nach Unna und lösten uns dann auf zum Start in die heimlichen Garagen.

BERG ZICHT VESPA-CLUB

P. O. Box 444

Stellenbosch

Cape Province

South Africa

Den Sekretär,
Vespa-Club Germany,
Frickstrasse 35,
München 19.

Sehr Geehrter Herr,

Wir haben Ihre Adresse wie auch die anderer Europäischer Clubs durch Vespa Import Firma Automotive Equipment Co. Ltd. bekommen.

Als Sekretär unseres Clubs möchte ich Sie fragen ob wir mit Ihnen Clubplaketten oder Wimpelaustauschen können, da wir eine Sammlung davon begonnen haben und gerne mit Freunden in Europa in dieser Hinsicht in Verbindung treten möchten.

Wir freuen uns auf Ihre Antwort.

Beste „Vespa“ Grüsse!
Sekretär:
A. G. Valentine

VC Münster

Der VC Münster veranstaltete am 28. April 1957, dem Tag der Vespa, eine Wegweiser-Orientierungsfahrt. Trotz des anfänglich nicht sehr schönen Wetters starteten um 14.30 Uhr die ersten Teilnehmer in Abständen von zwei Minuten von unserem Clublokal. Der Wettergott meinte es auch ausgesprochen gut mit uns, denn auf Hin- und Rückfahrt hatten wir gutes Wetter. Die Fahrt, die von Manfred Zabel ausgeknobelt wurde, war eine pfundige Sache. Neben der eigentlichen Fahrt gab es noch sechs Fragen zu knacken, die die nähere Heimat sowie das Vespa-Leben betrafen. Sieger dieser Fahrt wurde Horst Hürter, vor Manfred Averbek und Walter Krauskopf. H. Hürter hatte alle sechs Fragen gelöst und die wenigsten km gefahren, die ausschlaggebend für den Sieg waren. Bei der anschließenden Preisverteilung, die in der Domschänke des Zielortes Nordwalde stattfand, erhielt H. Hürter eine goldene Vespa (in Westentaschenformat). Die nächsten Preise waren geistige Getränke für den Fahrer und Süßigkeiten für die Sozia. Anschließend konnte das Tanzbein geschwungen werden nach heißen Rhythmen, die M. Zabel auf Band genommen hatte.

Um 21.30 Uhr wurde zum Aufbruch geblasen und mit einer gemeinschaftlichen Heimfahrt wurde der Tag der Vespa beschlossen, der allen sehr gut gefallen hat und auch gut verlaufen war.

Unserem Veranstalter M. Zabel nebst Auspuffengel Brigitte Schulz auf diesem Wege unseren herzlichsten Dank und ein kräftiges „Vespa-Roll“.

Vom Reisedurchschnitt und Geldverbrauch auf der Urlaubsreise

(Eine Plauderei am Clubstammtisch)

Keiner wußte, wie man plötzlich auf das Thema gekommen war, aber jeder beteiligte sich jetzt an der Debatte. Kein Wunder, ging es doch um die Planung der diesjährigen großen Urlaubsreise. Die alten Vespafahrer schüttelten die Köpfe. Keine Ahnung vom Tuten und Blasen, murrte einer von ihnen, als ihm sein Tischnachbar, ein frischgebackener Vespafahrer erzählte, daß er in vier Tagen nach Sizilien fahren wollte. Zwölf Tage hätte er Urlaub und da wolle er nach Sizilien fahren. Vier Tage Anfahrt und vier Tage Heimreise gingen nach seiner Rechnung von der Zeit ab, also verblieben ihm noch vier Tage für den Aufenthalt. Die Braut mußte natürlich auch noch mit und zusammen hätten sie sich 240 DM gespart, das müßte doch reichen. Da platzte dem in Ehren ergrauten Vespaveteranen, der auf hunderttausend gefahrene Kilometer zurückblicken konnte, denn doch der Kragen:

„Laß die Finger von Sizilien, mein Freund“, rief er seinem Nachbarn. „Deine Rechnung geht bestimmt nicht auf, das kannst du einem alten Vespisten glauben. Sizilien liegt von hier über 2000 Kilometer entfernt, das gibt bei vier Tagen Anreisezeit einen Tagesdurchschnitt von über 500 Kilometern und die schaffst du einfach nicht. Am ersten Tag vielleicht noch, ja, aber am zweiten jammert nicht nur dein Mädchen, auch dir kommt das ständige Sitzen auf der Vespa hart an. Am dritten Tage dann macht ihr beide endgültig schlapp. Um täglich solch lange Strecken fahren zu können, muß man nämlich trainiert sein und diese Übung im Langstreckenfahren fehlt dir bis jetzt einfach noch. Aber selbst für den geübten Fahrer sind solch lange Strecken eine Strapaze und im Urlaub sollte man sich doch erholen, keinesfalls aber abschinden oder nicht?“

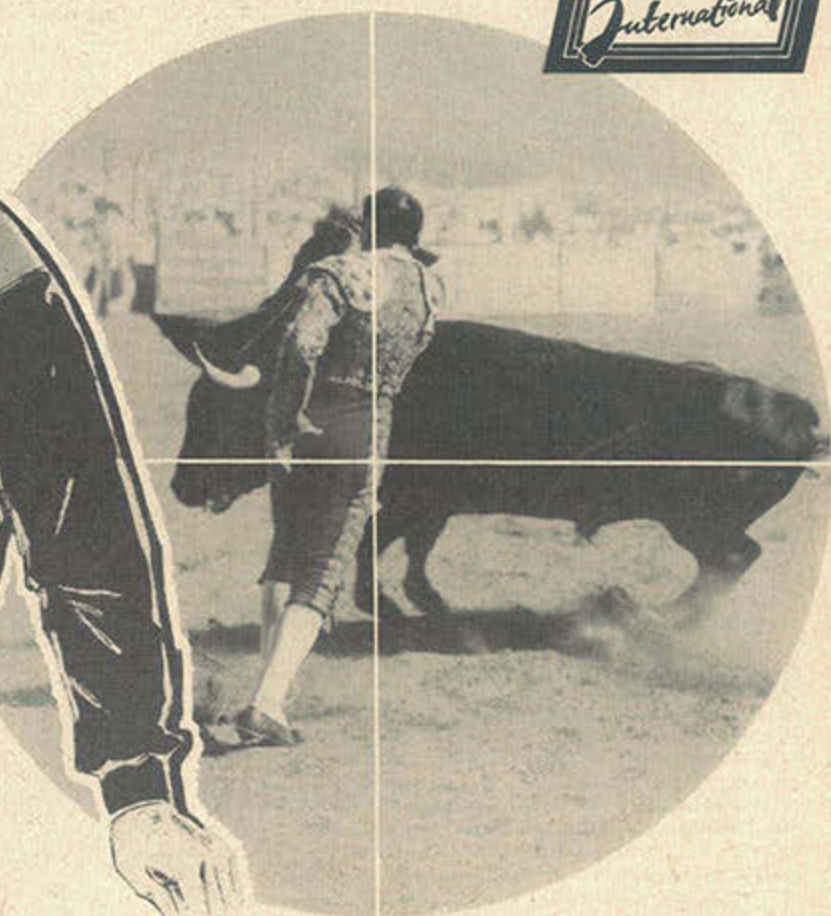
Unser Neuling hatte einen kleinen Dämpfer bekommen, versuchte aber doch seinen Reiseplan zu verteidigen: „Ich habe folgendermaßen gerechnet: Rund 500 Kilometer muß ich im Tag fahren. Die Straßen, auf denen ich fahren muß, sind durchweg gut, also rechne ich mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von rund 70 Kilometern. Das ergibt also für jeden Tag eine Fahrzeit von etwa 7 bis 8 Stunden und das müßte doch zu schaffen sein.“ Der andere lachte jetzt aber aus vollem Halse. „Hör mal, Kamerad“, wandte er sich an sein Nebenban, „was hast du dir denn da für eine Schneiderrechnung zusammengebraut? Der von dir angesetzte Schnitt von 70 Stundenkilometern ist ja glatter Unsinn, hast du dir denn nicht überlegt, wie die Durchschnittsgeschwindigkeit zustande kommt? Deine Vespa hat eine Höchstgeschwindigkeit von rund 80 Stundenkilometern, bei einer Belastung von zwei Personen und Gepäck wird diese Höchstgeschwindigkeit auf etwa 75 Kilometer abfallen. Da du aber nicht ständig mit Vollgas fährst, kannst du höchstens mit einer Reisegeschwindigkeit von 70 Kilometern rechnen. Die Durchschnittsgeschwindigkeit liegt aber noch wesentlich tiefer, da ja jeder Aufenthalt, sei es eine Tankpause, eine geschlossene Bahn-schranke, ein kurzer Stopp für ein Erinnerungsbild oder sonst irgendeine Haltepause, die Durchschnittsgeschwindigkeit ziemlich herunter drückt. Wenn du also als Neuling deine Durchschnittsgeschwindigkeit auf 50 Kilometer festlegst, dann hast du dir schon allerhand vorgenommen. Um deine vier Tage Anreisezeit einhalten zu können, müßt du also mindestens zehn Stunden im Tag im Sattel sitzen. Unterwegs bist du noch viel länger, weil dazwischen noch Zeit für das Mittagessen, die Kaffeepause und so weiter anfällt. Und nun überlege mal: Selbst wenn ihr diese 500 Kilometer im Tag durchhalten würdet, was ungefähr bedeutet: In der Frühe um 6 Uhr abfahren und abends um 9 oder 10 Uhr am Tagesziel ankommen, was wäre das für eine Urlaubszeit. Eine geschlagene Woche, in Wirklichkeit sogar 8 Tage, würdet ihr nur durch die Gegend rasen und ihr hättet dabei nicht einmal die Zeit irgendwo einen Stadtbummel zu machen oder eine schöne Gegend zu bewundern. Die restlichen verbleibenden vier Tage müßt ihr euch aber nur von den Fahrstrapazen erholen und der ganze Urlaub wäre im Eimer.“

Nein, mein Freund, so geht das nicht. Wenn ich dir einen Vorschlag machen darf: Such dir ein Reiseziel, das ungefähr 700 Kilometer entfernt ist und rechne dabei mit zwei An- und Rückreisetagen. Das ergibt einen Tagesschnitt von 350 Kilometern, die kannst du schaffen. Für den eigentlichen Urlaub verbleiben dir dann noch acht Tage, damit kann man wenigstens etwas anfangen.“

Der Gesprächspartner machte ein jämmerliches Gesicht, drückte noch ein wenig herum und rückte dann mit der Wahrheit heraus: „Ich muß aber unbedingt nach Sizilien fahren, denn ich habe diese Fahrt meiner Ilse versprochen und trau mich einfach nicht, ihr zu sagen, daß aus dieser Fahrt nichts wird.“

Gott sei Dank wußte sein Berater auch in diesem Falle zu helfen. „Paß mal auf“, sagte er, „das schaffen wir leicht. Ich hab da eine herrliche Reiseroute für dich, die für deine Urlaubsreise wie zugeschnitten ist. Ich denke da an eine Fahrt, die ich vor zwei Jahren selbst gemacht habe. Der Reiseplan sieht so aus: Gardasee, Mailand, Genua, und zurück über das Stilsferjoch. Die Entfernung stimmt ungefähr und das mit deiner Ilse bring ich auch hin. Paß auf! Auf meiner Fahrt habe ich ein paar Schmalfilme gedreht. Ich lade dich und deine Braut nächste Woche zu einem kleinen Filmvortrag ein und zeig euch dabei diese Filme. Wenn ich dann noch von den Schönheiten dieser Reise erzähle, dann möchte ich doch meine Vespa gegen ein Fahrrad verwetten, daß deine Ilse Lust auf diese Fahrt bekommt und sich gern umstimmen läßt. Auf der von mir vorgeschlagenen Reiseroute hast du den weiteren Vorteil, daß ich dir ein paar gute Tips geben kann, wo du gut und billig essen und schlafen kannst, was für dich gar nicht so unwichtig ist, denn mit dem von dir angesetzten Urlaubsgeld kannst du bestimmt keine großen Sprünge machen, im Gegenteil, ich fürchte fast, du wirst damit nicht ganz auskommen. Schließlich stehen dir pro Tag für zwei Personen nur zwanzig Mark zur Verfügung und das ist schon mehr als knapp. Nach meinen Erfahrungen braucht man für zwei Personen einschließlich dem Benzingeld rund 25 bis 35 Mark, wenn man sehr sparsam ist. Man kann dann aber bestimmt keine großen Sprünge mehr machen. Schließlich sollte man auch eine kleine Geldreserve bei sich haben, die so groß sein sollte, daß man im Notfall mit der Eisenbahn zurückfahren kann. Damit soll nicht an der Zuverlässigkeit der Vespa gezweifelt werden, aber man muß schließlich damit rechnen, daß die Maschine durch einen Sturz unbrauchbar wird, oder daß man krank wird, und nicht mehr auf der Vespa zurückfahren kann. In diesem Zusammenhang will ich dir gleich noch einen guten Tip geben: Laß dir vom Clubvorstand die Clubadressen von all den Vespaplüß geben, die an deiner Reiseroute liegen. Denn tritt irgend ein unhervorgesehener Zwischenfall ein, so hast du überall Freunde, die dir gern mit Rat und Tat zur Seite stehen. Wenn du also wieder einmal eine Reise planst, denke daran, den Reisedurchschnitt und das Urlaubsgeld richtig einzuteilen. In beiden Fällen sollte man reichlich Spielraum geben, denn es gibt immer Zwischenfälle, die jede Berechnung über den Haufen werfen. Und zum Schluß noch einmal: Nächste Woche bist du von mir mit deiner Braut zu einem Filmabend eingeladen.“

Die Einladung wurde selbstverständlich mit Dank angenommen und selbstverständlich wurde auch Ilse von der neuen Urlaubsreise überzeugt. Insgeheim fiel dem forschenden Bräutigam dabei ein Stein vom Herzen, denn ganz wohl war ihm bei der Planung seines Urlaubs schon nicht gewesen, nach den Ausführungen seines Clubkameraden war ihm aber hundertprozentig klargeworden, daß die Sizilienfahrt auf jeden Fall schief gehen würde. So freute er sich ganz gewaltig, daß ihn ein erfahrener Vespist noch rechtzeitig aufklärte. Am meisten freute ihn aber seine gute Idee, dem Vespa-Club beizutreten, wo hätte er sonst Freunde gefunden, die immer mit einem guten Rat zur Stelle waren?



Für südliche Sonne und nördliche Nebel

Wer quer durch Europa reist, wer fremde Kontinente besucht, wird immer wieder feststellen: Herren, die sich bequem und doch nicht zu salopp kleiden wollen, tragen das *Melbourne Hemd*. Von „SIR'S International Fashion Council“ wurde es eigens zu diesem Zweck geschaffen.

„SIR'S International Fashion Council“ gab diesem Hemd durch den Schnitt und NINO durch den Stoff modische Exklusivität.

In Deutschland wird das Melbourne-Hemd nur aus NINO-TRUX hergestellt, dem Markenstoff mit Garantie. Lassen Sie es sich bald zeigen.

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

Wieder schwirrten die Braunschweiger

Wahre Begeisterung rief Ende März die Nachricht vom bevorstehenden Vespa-Turnier hervor.

„Wir müssen es unbedingt schaffen und eine Vespa gewinnen“, schwirrte es sogleich durcheinander. Und ohne daß das Turnier schon begonnen hatte, wurde eifrig über den zu erwartenden Gewinn gesprochen. Pläne wurden geschmiedet. „Man könnte... ja, ja...“, man könnte dies und das... Aber waren es ja nur Luftschlösser, die da gebaut wurden, nichts als Luftschlösser.

Aber am ersten Sonntag im April begannen wir mit viel Optimismus und Humor, die ersten Punkte zu sammeln. Es war bitterkalt und wir froren erbärmlich, aber war nicht die Aussicht, eine Vespa zu gewinnen, solche Opfer wert? Wir konnten nicht ahnen, daß uns der nächste Sonntag nicht nur Kälte bescheren würde, nein, es kam viel schlimmer. Wir hatten morgens schon mit 18 Maschinen ein paar Punkte angefahren und hatten uns am Nachmittag zu einer Harzfahrt wieder zusammengefunden. Die Ausfahrt zum Harz war sehr schön, die Bäume blühten und erstes Grün wiegte sich leicht in der fahlen Sonne, die recht kraftlos aus der auseinandergerissenen Wolkendecke lugte. Wir wollten ursprünglich nur bis Goslar fahren, aber die Aussicht, in den Bergen noch drei Orte mehr anfahren zu können, lockte uns natürlich ungemein, zumal wir noch viel Zeit hatten. Treu und brav kletterten unsere Maschinen die vielen Serpentinaugen hinauf. Wir fuhren aus dem Frühling in den Winter, denn in den Bergen lag Schnee und je höher wir kamen, um so mehr Schnee bedeckte die Hänge. Wir hatten unsere Freude an dem unverhofften, glitzernden Weiß und es entbrannte eine zünftige Schneeballschlacht. Der Wettergott meinte es immer noch gnädig und wir waren daher froh und guter Dinge. Aber dann erwischte es uns doch, und zwar auf der Straße zwischen Bad Grund und Wildemann, die Gegend ist hier besonders bergig und bewaldet, so daß uns die dicken, grauen Wolken, die sich drohend zusammengeballt hatten, gar nicht so aufgefallen waren. Mit einem Male war um uns ein Hexenkessel. Ein teuflischer Sturm peitschte ungeheure Schneemassen hernieder. Es war plötzlich finster, die Straße wurde im Nu glitschig und die feinen Eiskristalle bohrten sich schmerzhaft in unsere Gesichter. Wir mußten anhalten und uns vor dem erbarmungslosen Sturm in Sicherheit bringen. Eine Baumgruppe bot uns notdürftig Schutz. Eine kleine Pause legten wir dann in Wildemann ein, damit wir uns etwas erholen konnten. Viel bestaunt und bewundert wurden wir von den Autofahrern und den Einwohnern der Orte, die wir durchfuhren. Wir sahen aus wie die Schneemänner, aber trotz allem hatten wir Humor und gewannen auch dieser Fahrt eine schöne Seite ab.

Die nächste Fahrt wurde am Karfreitag durchgeführt. Sie war wohl die schönste. Erstens war das Wetter wunderbar und zweitens führte sie uns durch landschaftlich sehr schöne Gebiete unserer näheren Umgebung.

Den Schluß des Tages und des Vespa-Turniers bildete eine kurze Ansprache des Ersten Vorsitzenden, Herrn Kuhn. Er faßte noch einmal kurz zusammen, was im Turnier erreicht worden war und bedankte sich für die rege Teilnahme und vor allem für das unfallfreie Fahren.

Nach der im Anschluß abgehaltenen gemeinsamen Kaffeetafel fuhren wir wieder geschlossen nach Braunschweig zurück.



Für den Ostermontag hatten wir eine Gewalttour ausgearbeitet, allein 13 zählende Orte wurden angefahren. Wir hatten tüchtig die Reklametrommel gerührt und auch eine ganze Anzahl Clubmitglieder für diese Fahrt gewinnen können. Sie brachte uns eine stattliche Zahl Punkte.

Damit war das Turnier für uns abgeschlossen. Wir hätten gern noch eine Fahrt unternommen, aber der Wettergott meinte es in den folgenden Tagen nicht günstig mit uns.

Tag der Vespa

Wie im vergangenen Jahr, so wurde auch in diesem Jahr wieder der „Tag der Vespa“ gefeiert. Dieser wurde mit dem vom VCVD durchgeführten Vespa-Turnier in Verbindung gebracht, bzw. bildete dieser Tag den Abschluß des Turniers. Am Morgen des 28. April wurden von einigen Fahrern noch einige Orte angefahren, damit wir unsere Punktzahl noch erhöhen konnten.

Der Nachmittag gehörte ganz dem „Tag der Vespa“, für den wir besondere Vorbereitungen getroffen hatten. Ein Auto





wurde mit großen Plakaten, welche Vespisten in ihrer Freizeit angefertigt hatten, ausgestattet. 32 Vespas folgten dem Auto in einer langen Schlange. Die Braunschweiger sperrten ob dieser Demonstration Mund und Nase auf. Langsam fuhren wir kreuz und quer durch die Stadt, dann ging es nach Wolfenbüttel, auch hier dieselbe Demonstration und dasselbe



Die Braunschweiger haben sich wirklich große Mühe gemacht. Sehen Sie sich den Wagen links an. Anschließend trafen sie sich im Clublokal und freuten sich über ihre gelungene Ausfahrt.

Staunen der Bevölkerung. Die Asse hatten wir als Platz für Spiele und geselliges Beisammensein ausgewählt. Es wurde gekegelt, geschossen und nach Büchsen geworfen. Es wurden Quizfragen beantwortet und eifrig bei allen kleinen Spielen mitgemacht. Für den Besten gab es jedesmal einen kleinen Preis.



Liebe Vespisten!

Unfreiwillig muß ich nun ein Beispiel bringen. Dieses Bild kommt von der Klischee-Anstalt zurück und niemand weiß, von welchem Club die Aufnahme stammt, noch sind mir die Namen der Personen bekannt. Bitte schreiben Sie doch auf das Bild, das Sie einsenden den Namen des Clubs, Gelegenheit der Aufnahme und Namen der Abgebildeten. Nur so werden Sie Freude an den Bildern haben.

Mein Gefühl sagt mir, daß dieses Bild zu den Braunschweigern gehört. Stimmt's? Eure Redaktion

VESPA - TREFFEN MÜNCHEN

24./25. August 1957

Wenn Ihr auf Urlaub seid, denkt daran die Stadt des Vespa-Europa-Treffens 1956 erwartet Euch. Kommt nach München, der Metropole des Südens.

Veranstalter: Club der Münchner Vespafreunde,
München 15, Landwehrstraße 49/4

VC Münster

Text: Julian Revijan

Melodie: Auf der Schwäb'schen Eisenbahn
Auf 'nem hübschen Vespa-Skooter
fahren Papa und die Mutter,
wo gerade kein Mensch zu sehn,
will das Ding nicht weitergehn.

Refrain: Rulla Vespa Rullala.

Wo gerade kein Mensch zu sehn,
will das Ding nicht weitergehn.

Papa sagt, wir müssen schleben,
denn die Last war übertrieben
durch dein körperlich Gewicht
der Motor zusammenbricht.

Mamma will nun auch was sagen,
kann das Lästern nicht ertragen,
beide meckern stundenlang
schiebend an der Bahn entlang.

Morgensfrüh um viertel Sieben
krumm und schief vom vielen schieben
kommen beide in die Stadt,
sind die Vespa mehr als satt.

Angekommen zur Garage
gibt's für Vespa 'ne Blamage.

Ja, der Tank war völlig leer,
ohne Sprit dann geht's nicht mehr.

VC Kulmbach

Zum Tag der Vespa traf sich der VC Kulmbach bei Bad Berneck mit dem VC Bayreuth und fuhr mit ihm die wunderschöne Ostmarkstraße bergaufwärts ins Fichtelgebirge, zwischen dessen höchsten Gipfeln, Ochsenkopf und Schneeberg, bis Wunsiedel. Dort wartete der kurze Zeit vorher neu gegründete VC Hof.



Tag der Vespa: Luisenburg/Fichtelgebirge, VC Bayreuth, Hof, Kulmbach.

Auf insgesamt 18 Vespen ging es nun gemeinsam weiter, an den staunenden Wunsiedlern und sonstigen Fichtelgebirglern vorbei, die solch einen Vespenschwarm noch nie gesehen hatten, zur Luisenburg.

Für Ortsunkundige, die dieses herrliche Fleckchen Erde leider noch nicht kennen — sie sind selbst schuld daran — sei bemerkt, daß die Luisenburg keine Burg ist, sondern eine eigenartige Ansammlung von Granitporphyr-Felsen, mit viel Wald darum herum und zwei Wirtshäusern dabei. Außerdem ist noch eine Freilicht-Naturbühne vorhanden, die derzeit mit viel Beton und einer Anzahl Verbotsschildern der fort-

geschrittenen Zivilisation Mitteleuropas angepaßt wird. Nach ausgiebigem Mittagmahle begab man sich — der besseren Verdauung wegen zu Fuß, obwohl man noch 245 m hätte fahren

können, — in das sogenannte Felsen-Labyrinth.

Infolge der Anstrengung, zu welcher uns die zahlreichen Felsentunnel, Steiltreppen und derlei romantische Raffinessen mehr zwangen, verstummte die anfangs rege Unterhaltung völlig — bis auf eine einzige Stimme, die einem Bayreuther, nicht sehr groß von Statur, aber — nun ja, angehört und die wir drei Wochen später wieder vernehmen sollten, aber nicht im Felsengewirr, sondern im Festsaal beim Landestreffen in Bayreuth. Bei beiden Gelegenheiten uns zur Freude!

Nach dem Hinaufkraxeln kam das Hinunterkraxeln, da wurden manche wieder munter und veranstalteten wilde Tannenzapfenschlachten. Hernach führte uns ein Markttredwitzer Vespa-Freund auf GS zum Saubad bei Katzentrogel. Wer nicht weiß, wo das liegt, dem kann ich auch nicht helfen, höchstens raten, ins Fichtelgebirge zu fahren und sich bei dem GS-Fahrer in Markttredwitz zu melden — es gibt dort nur einen — der ihn bestimmt zu jeder Tages- und Nachtzeit zum Saubad führen wird. Die von ihm genannte Kilometerzahl ist aber mindestens mit 3 zu multiplizieren. Nach einem weiten Rundblick über Fichtelgebirge, Steinwald und umliegende Landschaften fuhr man nach Hause, die Hofer über Markttredwitz, die Kulmbacher mit den Bayreuthern am Rauhen Kulm vorbei — schon dessen Anblick ist ein Erlebnis — über Kemnath.

Und es war ein schöner Tag der Vespa!

Neu für uns:

Kümmerly & Frey, Geographischer Verlag, Bern.

Das Jahr 1957 dürfte touristisch gesehen zweifellos ein neues Rekordjahr werden. Zahlreiche Indizien weisen darauf hin. Nach dem ersten Schock, ausgelöst durch die Ereignisse auf der politischen Bühne letzten Herbst, scheint der internationale Reiseverkehr nun erst recht aufblühen zu wollen. Um so mehr schaut sich der „Fernwehkranken“ nach gutem Kartenmaterial um, denn ist nicht die Vorfreude des Planens eine der reinsten Freuden?

Über das ganze Alpengebiet orientiert die auf den neuesten Stand nachgetragene

Autokarte Alpenländer 1 : 1 000 000

(Geographischer Verlag Kümmerly & Frey, Bern) die durch die Fixpunkte Paris-Wien-Bézières-Split begrenzt, nicht nur von den West-Alpen bis zum Wiener-Wald führt, sondern auch die ganze Riviera und nördliche Adria umfaßt. Damit sind auch die Zufahrtswege zu den Alpenpässen aus Italien, Frankreich und Deutschland enthalten. Die besondere Hervorhebung malerischer Wegstrecken ist als Neuerung besonders begrüßenswert. Die vorzüglich geglückte Reliefgestaltung, die Zuverlässigkeit der Kartographie und die Präzision des Druckes verdienen die Anerkennung jedes Kartenbenutzers. Preis 4,50 DM.

Autokarte Frankreich 1 : 1 000 000

ebenfalls ein Erzeugnis von Kümmerly & Frey, Bern, gehört längst zur Standard-Ausrüstung jedes Motorisierten. In der soeben erschienenen Neuauflage sind nicht nur das gesamte Straßennetz auf den heutigen Stand nachgetragen und die reizvollen Routen mit einer besonderen Kennzeichnung

(in grün) versehen worden, es liegt der Karte auch ein höchst willkommenes dreisprachiges Heft über die kunstgeschichtlichen Sehenswürdigkeiten Frankreichs bei. Wie nicht anders zu erwarten, verraten auch hier Klarheit und graphische Schönheit des recht plastischen Kartenbildes Erfahrung und reifes Können. Preis 4,50 DM. Weniger dem Tourismus als der Erweiterung geographischer Kenntnisse dient die neue politisch-wirtschaftliche

Gesamtkarte von Afrika 1 : 12 000 000

(Geographischer Verlag Kümmerly & Frey, Bern), ein Kartenblatt, das wir seiner überaus gepflegten Präsentation wegen als Schmuckstück bezeichnen möchten.

Selbstverständlich trägt die Karte dem allerneuesten politischen Status Rechnung. Die gut gewählten, dezent aufeinander abgestimmten Farbtöne, die reichhaltige, muster-gültig klassifizierte Nomenklatur und die ansprechende Gestaltung der Nebenkarte über Vegetation und Wirtschaft bilden ein so erfreulich harmonisches Ganzes, daß das Blatt auch als Wandschmuck verwendet werden dürfte.

Erstaunlich ist die Vielfalt der kartographischen Einzeichnungen, die ermöglicht, den schwarzen Erdteil „wenigstens in der Theorie“ gründlich kennenzulernen.

Qualität des Papiers, Sorgfalt des Drucks und tadellose Ausrüstung dokumentieren auch hier einmal mehr den Vorsprung der

altbekannten Berner Firma auf dem Fachgebiet der Kartenkunst. Preis 4,80 DM.

Freytag & Berndt liegt richtig.

Unter dem vertrauten F & B-Zeichen erscheinen soeben in dem überaus günstigen Maßstab 1 : 300 000 für Europa vornehmstes Reiseland, Italien, zwei Großblätter zum Preis von je 3,90 DM (Auslieferung: Reise- und Verkehrsverlag, Stuttgart). Sowohl die Ausgabe „Mailand-Venedig-Florenz“, als auch „Florenz-Rom“ sind hervorragend und mit unendlich viel Fingerspitzengefühl gestaltet. Die Geländedarstellung zum Beispiel sagt auch dem pedantischen Fahrer genug, ohne das reiche Schriftbild und die Wiedergabe der Situation zu stören. Die Straßendifferenzierung einschließlich der Steigungsangaben und der in Ellipsenbogen geführten Kilometrierung tut ein übriges, aus den neuen Karten wirklich zuverlässige Reisebegleiter zu machen. Natürlich fehlen weder die Campingplätze noch die unaufdringlich, aber doch leicht zu erkennenden Eisenbahnlinien, die selbst in der Epoche des Otto-Motors keinesfalls ihre touristische Existenzberechtigung verloren haben.

Sowohl als Ergänzung zu größeren Kartenwerken wie auch Einzelkarten für regionale Studien hat hier Freytag & Berndt etwas geschaffen, das bald zum unentbehrlichen Requisite einer jeder genüßreichen Südländerei gehören wird.

**3. Lauf um die Meisterschaft im Geschicklichkeitsturnier
am 28. Juli in Bork. Ausrichter: VC Bork-Selm.**

**DTC-VESPA-TREFFEN IN DUSSELDORF
am 10. und 11. August 1957**

VC Düsseldorf e.V.

Unser Club hat im Monat Juni folgende Preise zu verzeichnen:

Sonntag, den 2. Juni 1957.

Vespa-Treffen Gerresheim

Geschicklichkeitsturnier jeweils ein Pokal

1. Preis: Anton Hackethal

2. Preis: Edi Dietze

Orientierungsfahrt je ein Pokal

1. Preis: Edi Dietze

2. Preis: Werner Fuchs

3. Preis: Heinz Hentschel

Ferner wurde unserem Club der 1. Mannschaftspreis in Form eines Pokals zugesprochen.

Sonntag, den 2. Juni 1957.

Nachmittag hat unser Club an einer Zielfahrt nach Mülheim teilgenommen, die der Touringclub anlässlich der Ausstellung „Heim und Garten“ ausgeschrieben hatte. In Mülheim konnten wir mit 18 Maschinen ebenfalls einen 1. Mannschaftspreis in Form eines Pokals erwerben.

Am Sonntag, dem 8. Juni, konnte Herr Hermann Plückthun anlässlich der Schwarzwald-Zuverlässigkeitsfahrt in Lörrach eine Bronze-Plakette erwerben.

Herr Schaaf machte in der Zielfahrt nach Lüttich von Neapel kommend den ersten Preis, ebenfalls in Form eines Pokals. Vielleicht können Sie eine kurze Notiz über unsere Erfolge im nächsten Vespa-Tip veröffentlichen.

Neu für uns:

Junckers Sprachführer für Kraftfahrer

Deutsch/Englisch, Deutsch/Französisch,

Deutsch/Italienisch, Deutsch/Spanisch.

Verlag Axel Juncker, Berlin NW 30, Eisenacher Straße 2.

In diesem „Sprachführer für Kraftfahrer“ finden Sie schnell und übersichtlich die wichtigsten Redewendungen, die Sie bei Fahrten ins Ausland benötigen. Jede Redewendung und Vokabel ist außer in der entsprechenden Übersetzung in die Fremdsprache noch in einer leicht verständlichen Ausspracheschrift wiedergegeben.

Aus dem Inhalt: Garage, Tankstelle, Reparaturwerkstatt, Pann, Unfall, Ersatzteile des Kraftfahrzeugs, Hotel, Bank, Post, Zollstation usw.

4 Sprachen in einem Band: Deutsch/Englisch, Französisch - Italienisch - Spanisch. 392 S. Preis 5,20 DM.

VC Ludwigsburg

Plaketten des intern.

Vespa-Treffen

in Ludwigsburg,

zum Vorzugspreis von
DM 5.—

können beim Club
bestellt werden.

VC Ludwigsburg

Günther Nägele

Egolsheim bei Ludwigsburg

Kreuzackerstraße 39

Neunmal um die Erde

Wir geben Ihnen heute die Auswertung des Vespa-Club-Turniers für Verkehrsdisziplin und Zuverlässigkeit bekannt.

Es beteiligten sich 39 Vespa-Clubs, die die Gesamtstrecke von 341 900 km unfallfrei zurücklegten, das ist fast neunmal um die Erde gefahren.

I.

Zone A	Lübeck	5100 Punkte
	Bad Salzungen	3331 Punkte
	Kiel	3320 Punkte
	Meppen	3000 Punkte
	Walsrode	2235 Punkte
	Lingen	2068 Punkte
	Braunschweig	1646 Punkte
	Neumünster	1481 Punkte
	Oldenburg	941 Punkte
	Hamburg	900 Punkte

Zone B	Borkhorst	9962 Punkte
	Bork Selm	8106 Punkte
	Hüls	4710 Punkte
	Osnabrück	4694 Punkte
	Ruhrtal	4455,9 Punkte
	Recklinghausen	3248 Punkte
	Godesberg	2810 Punkte
	Oberhausen	2748 Punkte
	Kassel	2499 Punkte
	Wanne Eickel	2310 Punkte
	Gladbeck	2050 Punkte
	Berg. Vespa-Club	1346 Punkte
	Remscheid	758 Punkte
	Neuss	381 Punkte
	Rathem	185 Punkte

Zone C	Frankfurt	3342 Punkte
	Rhein-Lahn	3201 Punkte
	Wiesbaden	2727 Punkte
	Trier	1838 Punkte
	Mannheim	781 Punkte

Zone D	Kempten	5618 Punkte
	Schwäbisch Gmünd	2950 Punkte
	Heilbronn	2600 Punkte
	Heidenheim	1727 Punkte

Zone E	Augsburg	1660 Punkte
	Nürnberg	960 Punkte
	München	134,5 Punkte

Nach Ausschreibung Absatz 3 wurden mit Genehmigung des Veranstalters zwei Sonderfahrten gestartet.

II.

VLC West	4000 Punkte
VC Ludwigsburg	3500 Punkte

Diese Sonderfahrten fallen nicht unter die Preise nach Absatz 7 der Ausschreibung.

III.

Nach Absatz 10 der Ausschreibung läuft die Protestfrist fünf Tage nach der heutigen Veröffentlichung ab.

Die Protestgebühr von 100,— DM (einhundert Deutsche Mark) muß mit dem Protest an das VCVD-Sekretariat eingesandt werden. Die Proteste müssen bis spätestens Samstag, den 29. Juni 1957, bei uns eingegangen sein!

IV.

Wir werden anschließend für eine schnellstmögliche Preisverteilung Sorge tragen.

Der Veranstalter:

Vespa-Club von Deutschland e.V.

Der Präsident: gez. Erich B i n d e r

Der Generalsekretär: gez. Harald Strauch-Stoll



Wild zelten oder campen?

Als nach dem Kriege der Zeltsport einen unerwarteten Aufschwung nahm, kamen auch die Campingplätze stark in Mode. Weil man es den Leuten auf der Welt nie ganz recht machen kann, haben sich die Zeltler oder Camper in zwei Lager gespalten. Das ist ja furchtbar, sagen die einen, da will man endlich einmal dem Lärm und Trubel entfliehen und die Natur genießen und da soll ich den Massenbetrieb auf einem Campingplatz mitmachen? Die anderen dagegen wenden ein: Wo gibt es schon einen wilden Zeltplatz, auf dem ich nicht entweder mit dem Grundbesitzer in Konflikt komme, oben drein noch Angst vor einem nächtlichen Überfall haben muß. Außerdem finde ich am Campingplatz wenigstens die notwendigsten sanitären Einrichtungen, beim wilden Zelten aber ist alles vom Trinkwasser bis zur Toilettenfrage ein Problem. Recht haben natürlich beide, vor allem sind die Geschmäcker verschieden und man könnte eigentlich sagen: Soll doch jeder nach seiner Fassung selig werden, also der eine auf den Campingplatz gehen und der andere nach Belieben wild zelten. Der Ratschlag ist gut, soweit es sich um erfahrene Zelthasern handelt. Die aber werden sowieso nach Lust und Laune zelten, gegen unliebsame Überraschungen schützt sie dabei ihre Erfahrung, das heißt, sie werden sich einen Zeltplatz suchen, der auch wirklich zum Zelten geeignet ist. Anders beim Neuling. Will er sich einen Ratschlag holen, so trifft er auf die verschiedensten Meinungen und weiß am Ende weder ein noch aus.

Grundsätzlich ist die Frage, ob Campingplatz oder wild zelten, natürlich nicht zu beantworten. Es gibt aber doch Regeln, bei denen man sich besser für das eine oder andere entscheidet. Da ist zum Beispiel der blutige Zeltneuling. Er ist am Campingplatz zunächst am besten aufgehoben. Dort sind immer Leute, die ihm weiter helfen können, wenn er mit seiner Weisheit am Ende ist. Schließlich will das Sichern des Zeltens während eines Gewittersturmes in der Nacht auch gelernt sein und Überraschungen dieser Art können immer kommen. Ein weiterer Grund warum man dem Anfänger einen Campingplatz empfehlen sollte, ergibt sich aus der Tatsache, daß auf dem Campingplatz durch seine Koch-einrichtungen und so weiter weniger Zubehör erforderlich ist, der Neuling zunächst also mit einer kleineren Ausrüstung zurecht kommt.

Aber auch der erfahrene Zeltler sollte die Campingplätze nicht so ohne weiteres von der Hand weisen. Zeltet man zum Beispiel in einem fremden Land, dessen Sprache man nicht beherrscht, so ist es immer ein Problem wild zu zelten, denn bei Streitfragen mit dem Grundbesitzer oder gar der Behörde ist man völlig hilflos. Ein weiteres gewichtiges Argument für den Campingplatz ergibt sich durch die Tatsache, daß Campingplätze grundsätzlich an landschaftlich schönen Punkten errichtet werden. So ist es an der Riviera fast kaum mehr

möglich einen wilden Zeltplatz zu finden, denn wo das Zelten möglich ist, wurde längst ein Campingplatz errichtet.

Wild zelten ist dagegen eine Domäne der Bergsteiger und Wasserwanderer. Die Kletterer kommen kaum in den Genuß eines organisierten Campingplatzes, sie müssen sich ein geeignetes Plätzchen für ihr Zelt schon selbst suchen. Ähnlich ist es mit den Paddlern. Sie legen des Abends an unbewohnten Inseln oder Ufern an, wobei aber noch zu bemerken wäre, daß auch sie sich gerne zu einem Trupp zusammenschließen und so einen kleinen internen Campingplatz errichten. Bei beiden Gruppen macht aber das wilde Zelten viel weniger Schwierigkeiten als etwa beim Autowanderer, ganz einfach, weil sie sich in Regionen bewegen, die meist weitab von den großen Heeresstraßen liegen.

Wenn man sich doch für einen Campingplatz entscheidet, dann ist gar nicht so unwichtig, wo dieser liegt und um welche Jahreszeit man ihn besucht. Fährt man zum Beispiel im Sommer an die Riviera, so wird man bestimmt nur überfüllte Campingplätze kennenlernen, unter Umständen sogar Schwierigkeiten haben Aufnahme auf einem solchen zu finden. An der Nordsee dagegen kann man gut und gerne einen Zeltplatz finden, auf dem noch genügend Platz ist, um seine Ferien ungestört zu verbringen. Nun der eine liebt die Einsamkeit, der andere die Geselligkeit. Seine eigene Einstellung sollte man aber in die Waagschale werfen, wenn man seine Urlaubspläne schmiedet und wenn es irgendwie geht, lohnt es sich immer die Hauptsaison zu vermeiden. Mitte September ist es am Mittelmeer noch immer schön und es ist zu dieser Zeit auf den Zeltplätzen schon merklich ruhiger geworden.

Noch ein wichtiger Punkt soll gestreift werden. Es sind zwei paar Stiefel, ob eine Familie viele Tage an einem Platz bleiben möchte, oder ob ein Vagabund sein Zelt jede Nacht an einem anderen Ort aufbaut. Soll ein Zelt während einer Stadtbesichtigung für einige Zeit unbeaufsichtigt bleiben, so steht es bestimmt besser auf einem Campingplatz. Wer des Abends schnell sein Zelt aufschlagen möchte, findet einen organisierten Zeltplatz bestimmt leichter als ein geeignetes Plätzchen, bei dem er sich obendrein erst die Erlaubnis des Grundstückseigentümers einholen muß. Schließlich sind es auch keine ungetrübten Badefreuden, wenn man vom Wasser aus ständig zum Zelt hinüber schießt, ob auch alles beim alten ist.

Beide Zeltformen haben ihre Berechtigung, wichtig ist nur das für sich richtige herauszufinden. Und hier sei noch einmal gesagt: Der Zeltneuling tut bestimmt gut daran sich einem wohlorganisierten Campingplatz anzuvertrauen. Hat er auf diese Art erst einmal seine Erfahrungen gesammelt, dann kann er es immer noch mit dem wild Zelten versuchen.

*Vespisten lernen
Vespisten kennen!*



Selbst wenn Sie diese beiden Vespisten noch nie gesehen haben sollten, den schwarz gekleideten Herren auf seiner rabenschwarzen GS mit den vielen Zutaten (vom voll-synchronisierten Vollraumhorn bis zum Autosuper im Reserverad) kennen Sie bestimmt. Ja, richtig es ist unser Präsident auf der Fahrt nach Italien!

Und die Vespistin ist unsere „Vespadame“ oder „Sekretariatsmaid“, wie Sie meist von Erich Binder genannt wird. Es ist Frau Gisela Birkner, die seit dem 1. Dezember 1956 im VCVD Sekretariat all Ihre Wünsche erfüllt und der Sie es zu verdanken haben, wenn Sie immer schnell und zuverlässig bedient werden.

Sie ließ es sich nicht nehmen Präsident Binder persönlich bis zur deutschen Grenze bei Reit im Winkl zu begleiten. Und man sieht es, die Freude war gegenseitig.

Als ich die beiden dann losfahren sah, wurde ich fast neidisch. Wie gerne wäre ich auch los gebrummt. Aber einer muß ja dableiben! Und so werde ich bestimmt bald wieder die Möglichkeit haben, Ihnen einen Vespisten vorzustellen. Bis dann!

Informator



Sizilianische Hitze herrscht während unsere VCVD-Mannschaft an der großen internationalen »Tre mare« teilnimmt. Gegen die Mannschaften fast aller europäischen Nationen traten unsere Vespisten an. Es gelang ihnen, den III. Mannschaftspreis zu erringen.