

VESPA TIP VESPA

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

NR.15 AUG. SEPT. 1957

MUNCHEN





Vespa-Treffen in Stockholm/Schweden

Aus dem Inhalt: Rallye Eurovespa/Barcelona

Ehekrach contra Vespa Alle Goldmedaillen auf Vespa! Ein seltenes Jubiläum Vespa-Chic im Vespa-Tip Und sie kamen doch . . . Urlaub in der Schweiz zu teuer? Heini und Karl Delmenhorster Vespa-Zelte 1. Vespa Grenzlandtreifen in Dülken Von Graden, Prozenten und Leistungsverlusten bei Bergfahrten Kempt'ner Luft . . . Das Märchen vom "Schelm im Glück" Texas Vespen Südwest traf sich in Mannheim Eine Sportveranstaltung unter der Lupe Vespa-Treffen in Recklinghausen

Unser Titelbild: Deutsche Vespisten in Spanien

Liebe Vespisten!

Um objektiv und sachlich über das gehabte Europa-Treffen berichten zu können, bin ich extra nicht mit nach Spanien gereist. Diese Zurückhaltung entspricht gewissermaßen der sprichwörtlichen Bescheidenheit des Journalisten im allgemeinen und dem beruflichen Vespa-Ehrgeiz im besonderen Von mir sollen Sie die spanische Story, aus berufenen Mündern original nachempfunden, in bewußt dürren Worten als Dokumentarbericht mit vorsichtigen Klatscheinlagen vernehmen. Die schmückenden Illustrationen in Wort und Bild aus dem Lande seiner allerkatholischsten Majestät-Stellvertreter, welches sich der Ehre unterzog, das Vespa-Europa-Treffen 1957 zu erstellen, bitte ich also weiter hinten zu betrachten. Ebenso die Wettbewerbserfolge. —

Die 75 deutschen Vespareiter waren mächtig gut gelaunt und vollzählig an der spanischen Grenze angekommen. Sie wurden dort sofort von einem Commissario empfangen, der für die Dauer ihres Aufenthaltes ihr treuer Cicerone bleiben sollte und von dem noch mit leichter Rührung die Rede sein wird. Max Finé ist sein Name, den wir uns merken wollen. Die deutsche Gruppe wurde jedenfalls freundlichst vereinnahmt und konnte nicht mehr zurück. In strammer Haltung gelangte sie nach Barcelona, wo einzelne Passanten wegen der Alemanos sogar in nicht endenwollenden Jubel ausbrachen. Kaum waren sie in den drei Hotels untergebracht, als ein heftiges Gewitter losbrach. Das machte ja nun nichts mehr aus und soll angeblich überhaupt zur Organisation gehört haben, die im übrigen allerorten ganz vortrefflich abrollte. Zumindest war es sehr geschickt eingerichtet, denn wenn ein Rollerfahrer, am Bestimmungsort angekommen, den Wolkenbruch vom Hotelzimmer aus besehen kann, dann nimmt ihn das schon für den Gastgeber ein. In München, weiland 56, war auch nach strahlendem Tag abends alles unter dem Löwenbräudach und konnte sich mit Maßkrügen von innen begießen, während es draußen heruntergoß.

Hier möchte ich noch einschalten, daß Präsident Binder nicht mit von der Spanienreise war und Generalsekretär Strauch-Stoll als Delegationschef fungierte.

Später wurde dann das berühmte spanische Dorf besichtigt, in dem sich alle spanischen Provinzen mit ihren malerischen Eigenheiten ein permanentes Stelldichein geben.

Am nächsten Tage fand auch der 17 km lange Superkorso statt, mit dem die Teilnehmer auf 64 km Länge der staunenden Bevölkerung die volle Wucht des Vespagedankens eindonnerten. Der Triumphzug führte zum Kloster Montserrat. Die nationalen Abordnungen waren zum großen Teil sehn hübsch kombinationsgewandet und boten ein recht buntes, eindrucksvolles Gemälde, das einst sicherlich auch befruchtend auf Herrn Velasquez oder seine Kollegen gewirkt haben würde. Das deutsche Team mit schwarzen Hosen und weißen Hemden war dagegen ärmlich, aber reinlich gekleidet. Als schnelles I-Tüpfelchen hatte Manager Strauch noch eilig eine Kollektion gelber Schirmkappen besorgt, die das Bild recht farbenfroh nach oben abrundeten. Auf alle Fälle brüllten die Zuschauer immer wieder lauthals "Aleman!"

Im Kombinations-Zusammenhang hörte ich, daß ein Aleman etwas leichtfertig und brieflich bemerkte, man hätte doch die 75 Kombis leihen können. Dieses Leihamt kann jener Kamerad das nächstemal übernehmen. Es fragt sich lediglich, ob er mit der Gebühr zurechtkommt.

Auf dem Klosterberg ging es naturgemäß ungemein feierlich zu. Es wurde Segen in hohem Maße, sowie viel frommer Chorgesang gespendet. Man sagte mir, daß kaum jemand völlig unbeeindruckt blieb. Die spanische Kirche versteht sich seit jeher auf überwältigende Prachtentfaltung und so wurde es auch hier nach alter Sitte überzeugend demonstriert.

Weniger feierlich, jedoch herzlich willkommen, war die Rückzahlung des Nenngeldes. Und zwar in spanischer Währung. So an hundert kleine Peseten auf die kahle Hand treiben einem schon die Tränen in die Pupille. Gerade richtig für den Sommerschlußverkauf in Barcelona.

Die Preise für die Korsofahrt bekamen die anderen, jedoch blieb für uns Deutsche noch eine angenehme Überraschung vorbehalten, und zwar in Gestalt des weitaus größten Pokals für hervorragende Disziplin und Fahrleistung beim Korso. Na, bitte!

Es ist doch nicht alles Vereinstaktik, was glänzt!

Mit einigermaßen leichtem Befremden mußte unsere Mannschaft eine gewisse Gleichgültigkeit des Herrn Hauptvespisten Dr. Tassinari ihr gegenüber, verzeichnen. Ob das schon im Protokoll so vorgesehen war, konnte nicht geklärt werden, es wirkte jedoch recht ungalant. Strauch-Stoll, als stellvertretenden Stellvertreter, drängte es, Signor Tassinari nach dem Korso ein Ehrengeschenk zu überreichen und ihn gleichzeitig mit der deutschen Abordnung bekanntzumachen. Auf halbem Wege aber überlegte es sich der Doktor und schlug sich wortlos seitwärts in die Vespas. - Er sollte einen Vespa-Pfennig aus purem, schierem Golde zur Erinnerung erhalten und herzliche Worte über das bisher so erfreuliche gegenseitige Verhältnis anhören. Wir hatten uns dieses sehr hübsch gedacht. Doch der Europa-Chef war nicht so recht interessiert. Richtig verständlich ist das eigentlich nicht, denn die deutschen Vespen und -isten sind schließlich genau so gut wie die anderen. Und sie gehören doch auch irgendwie dazu. — Er ließ jedoch den Generalsekretär vom VCVD ziemlich brüsk stehen und sprach dafür später allgemeine völkerverbindende Worte.

Auch zur Präsidentenbesprechung am Abend war unser Delegationsführer nicht zugelassen — weil er leider kein Präsident sei! Wenn wir ebenfalls solchen strengen Bräuchen huldigen wollten, hätten wir gar nicht hinfahren dürfen. Es sollte doch ein europäisches Treffen sein, bei dem auch stets Lagebesprechungen unvermeidlich sind. Na, wir werden auch das schließlich überrollern. Auf keinen Fall ließen sich unsere Leute die Laune verprellen. Das Ganze war ja auch wirklich nicht so wichtig.

Den schönen Tag darauf wurde das Vespa-Volk in die große Stierkampfarena geschleust. Außersaisonmäßig wurden dort, ihm zu Ehren, sechs Stiere langsam und vorsichtig vom wilden Leben zum Tode befördert. Ein Torero allerdings wurde ebenfalls entscheidend von einem barschen Stier auf die Hörner genommen und klatschte nach einem Salto mit häßlichem Geräusch auf den Hinterkopf und den ruhmreichen Sand der Arena. Ein Ersatzmann rächte ihn selbstverständlich auf der Stelle. Wie unsere Leute von den italienischen Freunden hörten, soll der unglückliche Stierkämpfer sofort tot gewesen sein. — Für uns sind das etwas abwegige Sitten, aber wir verstehen auch nichts davon, worüber wir vielleicht ganz froh sind.

Dann kam der Abend, an dem sich die spanische Gastfreundschaft selbst übertraf. Auf dem Marktplatz im spanischen Dorf war im Freien ein Festessen für die 2000 Vespisten aufgebaut. Nach Aussagen von erprobten Viel- und Gutessern soll es gigantisch gewesen sein. Alles, was schön und teuer war, wurde in stundenlanger Kau- und Schluckarbeit bewältigt. — Ebenso gestenreich wie unverständlich für unsere Vespafreunde hielt Herr Tassinari eine Italienische Rede. Musik und Volkstänze konnten sich sogar gegen die 2000 Mitesser behaupten. Alle sagen, es sei herrlich gewesen. Ich glaub's.

Einen güldenen Vespa-Pfennig brachte unser VCVD-Bearbeiter doch noch an den Mann. Und zwar an den spanischen VC-Präsidenten. Dieser Don mit endlosem Namen aus altem Grandengeschlecht war darüber so gerührt, daß er durch Dolmetscher Finé um eine Umarmung nebst Bruderkuß an fragte. Dadurch war wieder Strauch-Stoll sehr gerührt. — Die Rührung riß aber noch keineswegs ab. Als sich unser stellvertretender Führer spontan seine silberne Ehrennadel vom Wams riß und diese dem unermüdlich für uns besorgten Vater Finé (64) ansteckte, blieb kein Auge gänzlich trocken. Das sind wirklich nicht nur Gesten, sondern Grund- und Bausteine für übernationale Freundschaften. Und solches ist doch wohl der Hauptzweck derartiger Veranstaltungen. Dafür allein lohnt es sich schon, in der großen Vespa-Familie zu leben.

In Deutschland passierte unterdessen auch einiges. In Ludwigsburg und Mannheim z.B. wurden eifrig und erfolgreich Medaillen und Klassensiege eingeheimst. Auch der neue Regensburger Club machte ausführlich von sich reden. — Wir freuen uns der Tatsache, daß der VCVD ständig im Wachsen ist. Das liegt an den Vespas und, last not least, an den Menschen, die sie fahren. — Ich habe gesprochen!

Dr. mot. V. T.



Rallye Eurovespa Barcelona

19. 20./21. Juli

Das diesjährige Europatreffen der Vespisten fand vom 19. bis 31. Juli in Barcelona statt. In Wirklichkeit dauerte es aber viel länger. Denn die Tage der Vorbereitung, der Anfahrt, wenn man sich mit bekannten Vespisten aus allen Ländern an irgendeinem Zeltplatz in Südfrankreich oder irgendwo im Rhonetal traf, all diese Tage gehörten doch zum Vespatreffen. Der Vespa-Club von Europa hatte zum großen Treffen aufgerufen und alle kamen. Aus England, Frankreich, Italien, Belgien, Schweiz und vielen anderen Ländern, nicht zuletzt auch aus Deutschland strömten die Vespisten nach Spanien. Trafen sich die Vespisten dann bei der Anfahrt auf einem Campingplatz, so saßen nicht selten Angehörige von drei oder vier Nationen abends beim "Vino" und hatten ein gemeinsames Thema: Ihre Vespa und ihr Vespatreffen. Vielleicht gab es manchmal kleine Sprachschwierigkeiten, aber was tat das schon, das Wort Vespa ist ja international. Hier zeigte sich, daß der Vespaclub von Europa nicht irgendeine Organisation ist, der man zweckmäßigerweise angehört, sondern ein echter Club mit gemeinsamen Interessen, mehr noch, ein Club, in dem jedes Mitglied Kamerad der anderen ist. Wenn es irgendwo einen europäischen Gedanken gibt, hier kommt er voll zur Entfaltung.

Comisario Nr. 5 ist Max Finé (64) aktiver Vespafahrer und lebt als Deutscher schon lange in Spanien. Er betreute die deutsche Mannschaft wie ein Vater seine Söhne. Neben ihm der deutsche Fahrtleiter Günther Nägele.



Uber 50 Maschinen kamen aus Deutschland. Sie waren leicht erkenntlich an dem gelb-schwarz-roten Band mit der Aufschrift "Vespaclub von Deutschland", das alle an der Vorderseite der Vespa befestigt hatten. Der Hauptteil der deutschem Vespisten wählte den Anmarschweg über die Schweiz, in Frankreich dann das Rhonetal abwärts, um dann über Montpellier die Grenzstadt Perpignan zu erreichen. Meist fuhr man in kleinen Gruppen, nur ein paar Urlauber, die vorher ihre Freizeit an der Riviera oder an der Costa Brava verbringen wollten, waren als Einzelgänger gestartet. Aber beim großen Sammeln an der spanischen Grenze waren auch sie wieder mit von der Partie. Die ganze Anfahrt dauerte drei oder vier Tage, schließlich waren bis Barcelona je nach dem Heimatort 1600 bis 1700 km und noch mehr zu bewältigen. Daß dies trotz der großen Entfernung gelang, ist neben dem Fahrkönnen und dem guten Maschinenmaterial vor allem auf die gute Fahrdisziplin der Teilnehmer zurückzuführen. Der Grenzübergang in La Perdu hatte termingemäß um 16 Uhr zu erfolgen. Die deutsche Mannschaft war aber bereits in den Mittagsstunden vollzählig am Grenzübergang. So hatte man bis zum Überschreiten der Grenze noch ausgiebig Zeit für einen Nachmittagskaffee. Nur einer kam wohl kaum zum verdienten Mittagsschläfchen, und das war der Fahrtleiter Nägele, der einen Ansturm von Fragen, Bitten und Wünschen zu bewältigen hatte. In anerkennender Weise kümmerte er sich um jeden einzelnen und war genau das, was man sich unter einem vorbildlichen Fahrtleiter vorstellt.

Auf der spanischen Seite der Grenze wurden die deutschen Vespisten festlich empfangen. Vertreter des spanischen Vespa-Clubs waren zur Stelle, um einen schnellen und reibungslosen Grenzübertritt zu ermöglichen. Erstmals machten die Deutschen auch Bekanntschaft mit "Max", dem Comisario Nummer 5, der sich später als der gute Engel für alle deutschen Vespisten erwies, der immer mit Rat und Tat zur Stelle war, wenn es galt, zu helfen. Die Grenzformalitäten waren wirklich im Handumdrehen erledigt und mit Polizeigeleit ging es weiter nach dem noch rund 150 Kilometer entfernten Barcelona. Unterwegs standen Tankwagen bereit, aus denen kostenlos getankt werden konnte. Je näher man dem ersehnten Barcelona kam, desto dichter wurde der Verkehr. Schließlich ist am 18. Juli in Spanien ein großer nationaler Feiertag, an dem der Revolutionssieg gefeiert wird. Durch diesen Feiertagsverkehr wurde die deutsche Mannschaft in den Abendstunden nach Barcelona hineingeleitet. Quartierkarten, auf denen die Hotels verzeichnet waren, in die jeder einzelne kam, waren bereits an der Grenze ausgegeben worden. So war man schnell zu Hause und konnte sich endlich ausruhen, oder, wer noch Lust und Liebe hatte, der machte sich landfein und riskierte noch einen Spaziergang durch das nächtlich beleuchtete Barcelona.

Mit dem 19. Juli begann nun das eigentliche Europatreffen. Freilich, viel gab es am ersten Tag noch nicht zu tun. Es war nur am Nachmittag die Kontrolle anzufahren, bei der die Unterlagen mit Plakette und den diversen Gutscheinen für die Veranstaltungen der nächsten Tage ausgegeben wurden.



Am Ziel war wirklich alles bestens vorbereitet und die Vespisten hatten kaum Aufenthalt. Ein Lob den spanischen Organisatoren!

Der Veranstalter sagte sich wohl mit Recht, daß vor allem die ausländischen Gäste am ersten Tag vor den eigentlichen Festlichkeiten erst einmal die Stadt besichtigen wollten und daß man deshalb die Vespafahrer am ersten Tag möglichst frei von Verpflichtungen halten solle. Bestimmt hatte er mit dieser Überlegung nur zu recht, und es wäre nur wünschenswert, wenn eine solche Regelung auch bei späteren Europatreffen getroffen werden könnte. Die deutschen Teilnehmer waren am Abend dieses Tages noch vom deutsch-spanischen Club zu einem kurzen Begrüßungstrunk eingeladen, zu dem auch das Gros der deutschen Vespafahrer erschien. Die Vespafahrer wurden herzlich gefeiert und man spürte deutlich, wie sich die anwesenden Deutsch-Spanier freuten, wieder einmal einen Kontakt mit der Heimat zu bekommen. Der verbleibende Abend stand allen Teilnehmern wiederum zur eigenen Freizeitgestaltung zur Verfügung.

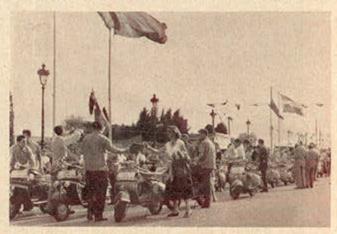
Am Morgen des 20. Juli traf man sich bereits um 9 Uhr morgens zu einem Ausflug nach Montserrat, das 64 Kilometer von Barcelona entfernt ist, Montserrat ist ein altes Kloster, das wie eine trutzige Festung in die Felsen eines Berges hineingebaut ist. Es zählt mit zu den größten Sehenswürdigkeiten der weiteren Umgebung Barcelonas. Und hier bekamen die deutschen Teilnehmer zum erstenmal etwas zu sehen, was in einer Großstadt wie Barcelona gar nicht mög-lich ist: unverfälschte spanische Landschaft. Steil windet sich die Straße in Serpentinen den Berg hinauf und fast bei jeder neuen Kurve bietet sich wieder ein Ausblick, der jedem wohl unvergeßlich bleiben wird. Das Plateau, auf dem die Vespas geparkt wurden, erreichte man etwa um halb ein Uhr. Die Priester des Klosters hatten eine Weihe für Fahrer und Vespas vorbereitet, die in der Basilika des Klosters statt-fand. Damit auch das leibliche Wohl jedes einzelnen nicht zu kurz kam, gab es anschließend ein kaltes Büfett, das sowohl in Menge wie Qualität jeden zufrieden stellen mußte. Bis 5 Uhr hatte nun jeder Zeit, nach Lust und Liebe entweder das Kloster zu besichtigen oder mit der Seilbahn auf den Giptel des Felsen zu fahren, um den einmaligen Rundblick, der meilenweit ins Land reichte, zu genießen. Wer zu allem zu faul war, genehmigte sich ein Mittagsschläfchen in der Sonne.

Der ereignisreichste Tag war der 21. Juli. Um 9 Uhr trat man sich wieder, um eine halbe Stunde später an der heiligen Messe teilnehmen zu können, die unter freiem Himmel abgehalten wurde. Der religiöse Glaube, der tief im spanischen Volke wurzelt, wurde hier empfunden, als während der Messe Tausende auf der Straße knieten und sich vor dem Kreuz verbeugten. Anschließend auf dem selben Platz wurde allen Teilnehmern der Ehrentrunk der Stadt Barcelona geboten und währenddessen wurden auch die Roller aufgetankt. Das Tanken, das für ausländische Gäste kostenlos war, erfolgte immer durch Lastwagen, auf denen Benzinfässer mit dem fertig vorbereiteten Gemisch transportiert wurden. Wenn man bedenkt, daß in Spanien Tankstellen sehr spärlich sind und vor allem die Qualität des Benzins für deutsche Begriffe recht dürftig ist, dann kann man diese Maßnahme nur begrüßen. Das Tanken dauerte doch etwas länger als vorgesehen, so daß die Abfahrt zum anschließenden Corso durch Barcelona um etwa eine Stunde verschoben werden mußte.

Der Corso war eine Parade der am Treffen teilnehmenden Nationen. Länderweise fuhren die Vespagruppen, von ihrem Comisario angeführt, durch die Straßen. Blau die Franzosen, rot die Belgier und weiß die Spanier, die natürlich zahlenmäßig am stärksten vertreten waren. Die Deutschen trugen schwarze Hose und schwarzes Hemd und dazu eine gelbe Schirmmütze. Allen voran der unentbehrliche Comisario Max, dann im kurzen Abstand der Generalsekretär des Deutschen Vespa-Clubs, Herr Strauch-Stoll, dann sauber in Dreierreihen ausgerichtet die deutsche Mannschaft.

War dieser Vormittag für die Teilnehmer doch etwas anstrengend gewesen, so ging es zum Ausgleich für die Strapazen gleich nach dem Corso hinaus nach Castel de Fels an die Costa Brava. Castel de Fels ist der Lido der Barceloner und der Nachmittag war auch zum Baden vorgesehen. Wieder war ein kalter Imbiß vorbereitet mit einem leckeren Sonntagsschmaus. Nach der Corsofahrerei war ein Bad im Mittelmeer das einzige Richtige. Es wurde ein herrlicher Badenachmittag am wunderbaren Sandstrand und einem Wasser, bei dem sich die anrollenden Wellen kurz vor dem Strand in einer ganz leichten Brandung brechen.

Bereits um 6 Uhr nachmittags erwartete ein weiterer Höhepunkt des Treffens alle Teilnehmer. Stand doch der Stierkampf auf dem Programm. Vor einer vollbesetzten Arena,

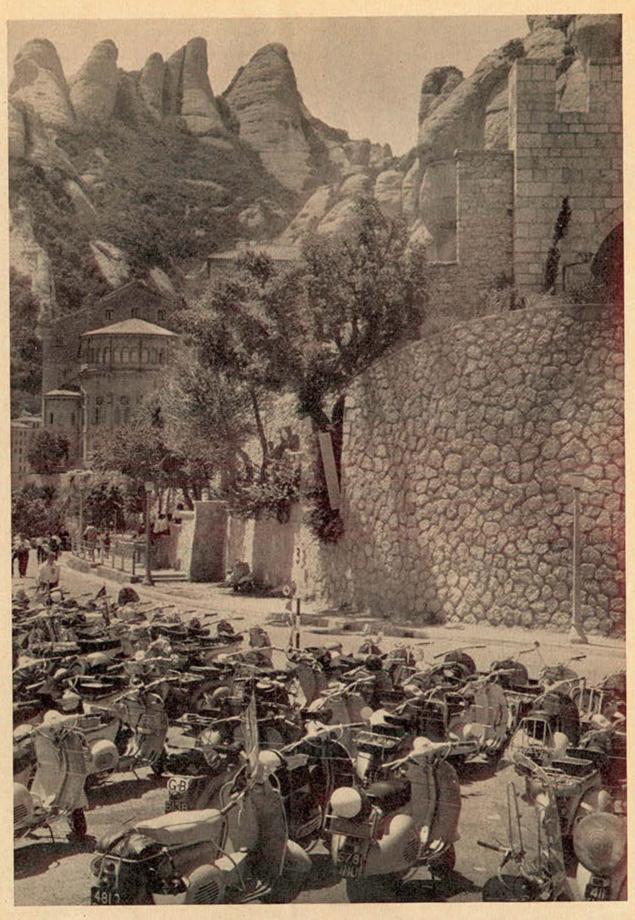


Während die einzelnen Vespisten abgefertigt wurden, sammelten sich die anderen zur geschlossenen Einfahrt in Barcelona.

es mögen 30 000 bis 40 000 Zuschauer gewesen sein, rollte dieser ab. Für fast alle Deutsche dürfte es wohl der erste Stierkampf gewesen sein, den sie hier zu sehen bekamen, und dementsprechend groß war auch die Neugierde. Die meisten werden aber von diesem Schauspiel etwas enttäuscht gewesen sein, denn so ganz entspricht dieses Schauspiel dem Geschmack der Mitteleuropäer nicht. Immerhin, man kam voll auf seine Rechnung, schließlich waren am Schluß sechs Stiere tot, ein Torero wurde schwer, wenn nicht tödlich verletzt.



Wenn wir auch nicht mit den Mannschaften in punkto einheitlicher Kombination konkurrieren konnten, so hinterließen wir doch einen sauberen und exakten Eindruck.



Auf dem Vorplatz des Klosters Montserrat sammelten sich nach 64 km langer Korsofahrt alle Vespisten.

Die Maschinen wurden abgestellt und das Kloster besichtigt.

Das hier gereichte kalte Essen war ausgezeichnet.

Jeder Teilnehmer kann also mit Fug und Recht sagen, daß er weiß, wie es beim Stierkampf zugeht.

Um 22 Uhr kamen dann wieder die zartbesaiteten Vespisten zu ihrem Recht, denn nun wurde zum Abendessen und Abschlußball mit Preisverteilung eingeladen. Gefeiert wurde im Pueblo Espanol mit folgendem Programm: Zuerst ein erlesenes Abendessen und anschließend Preisverkündung. Zwischendurch gab es Einlagen mit spanischen Volkstänzen und Vorträgen spanischer Lieder. Wer gerne Gitarrenmusik und Kastagnetten hört, kam voll auf seine Rechnung. Anschließend ging es an die mit Spannung erwartete Preisverteilung. Frankreich, Schweiz und Italien waren die glücklichen Gewinner. Nach der Bekanntgabe dieses Ergebnisses wurden die Gesichter vieler Deutscher etwas lang, denn jeder hatte im Stillen gehofft, mit drin in der Wertung zu sein. Sie erheilten sich erst wieder, als der Sprecher nach einer kurzen Pause bekanntgab, daß auch Deutschland für seine disziplinierte und korrekte Fahrweise einen außerordentlichen Preis bekommen habe. Der Preis, ein Pokal von fast einem halben Meter Höhe, wurde dann auch durch ent-sprechend kräftiges "Vespa-Roll!" gefeiert. Zwischendurch gab es noch eine Verlosung von 50 Preisen, bei der auch ver-schiedene Teilnehmer der deutschen Mannschaft zu den glücklichen Gewinnern zählten. Damit war der offizielle Teil der Veranstaltung beendet, eine Kapelle marschierte auf, um mit südlichen Rhythmen die Tanzlustigen zu befriedigen, was bei allen Gästen vollen Anklang fand, wie die stets gefüllte Tanzfläche bewies. Der Tanz dauerte bis in die frühen Morgenstunden.

Am nächsten Tag stand die Heimreise auf dem Programm. Noch einmal sorgte der spanische Vespa-Club dafür, daß die Benzintanks der ausländischen Gäste gefüllt wurden, und spendete für die Marschverpflegung einen Beitrag von 50 Peseten. Die meisten der deutschen Vespisten traten gegen Mittag die Heimreise an, nur ein paar blieben noch in Barcelona, um noch ein paar Urlaubstage in dieser schönen Stadt zu verbringen.

Man muß dem spanischen Vespa-Club als Veranstalter des Vespa-Europa-Treffens zugestehen, daß er die Veranstaltung in hervorragender Weise abgewickelt hat. Die Organisation war mustergültig und klappte wie am Schnürchen. Für die ausländischen Gäste wurde getan, was überhaupt menschennöglich war. Die Unterkunft in den Hotels, die Verpflegung und die Betreuung durch Comisarios konnten auch die kühnsten Erwartungen befriedigen. Bei einem so guten Ablauf mußte auch der Wettergott ein Einsehen haben, und so bescherte er das, was man sich im Süden erwartet: Einen strahlend blauen Himmel während der ganzen Festtage. Eine Dankesadresse soll in diesem Zusammenhang an die spanischen Behörden und an die spanische Polizei gerichtet werden, die für einen reibungslosen Ablauf der Grenzformalitäten sorgte und stets Verständnis für die ausländischen Vespafahrer zeigte.

So bleibt abschließend nur der Dank an den Vespa-Club von Spanien für die schönen Tage in der Stadt Barcelona, wobel bestimmt alle Teilnehmer hoffen, daß sie eines Tages wieder dorthin kommen werden.

Am Rande notiert:

Nietzsche sagte einmal: Tue, was du willst, aber tue es ganzl Oder gar nicht, mag dieses Zitat einer der Fahrtleiter der deutschen Mannschaft ergänzt haben, denn seine Tätigkeit als Fahrtleiter kann mit 0,0 bewertet werden. Man munkelte etwas von einer kleinen Französin, die ihn in ihren Bann geschlagen haben soll, aber das war bestimmt üble Verleumdung. Immerhin wird man sich merken müssen, daß der Sportreferent des VCVD, Herr Schaaf, keinerlei Neigung verspürt, einen Fahrtleiterposten auszuüben, und man sollte ihn aus diesem Grunde auch nicht mehr mit einem so lästigen Posten betrauen. Sicher, die Sache hätte schiefgehen können, aber wo ein schwarzer Rabe ist, gibt es meist auch einen weißen, und dieser war Herr Nägele, der die deutschen Fahrer in vorbildlicher Weise betreute. Daß der Generalsekretär ihm den Vespapfennig in Gold überreichte, war nur eine kleine Anerkennung; sicher wird man sich auch seiner erinnern, wenn es wieder einmal gilt, eine deutsche Mannschaft ins Ausland zu führen.

Es war im Campingplatz von Sete. Viele Vespafahrer übernachteten dort vor der Anreise zur spanischen Grenze ein oder mehrere Tage. Unter anderem auch belgische, schweizerische und deutsche Vespisten. Zwei Nächte lang gab es



Sauber und diszipliniert fuhr die deutsche Mannschaft den Korso. Als Preis erhielten wir den gezeigten Pokal (Seite 7).

mitten in der Nacht häßliche Ruhestörungen durch mit Vollgas laufende Vespas. Leider waren es deutsche Vespas, die so unangenehm auffielen, und man muß sich wirklich fragen: Mußte das sein? Es gibt auch für Campingplätze eine Art Knigge, und den sollen auch diese deutschen Fahrer einmal studieren.

Während des ganzen Treffens wurde die deutsche "Equipe" von ihrem Comisario, ihrem Max, betreut, einem Deutschspanier, der eine große Liebe hat: die Vespa und den Vespa-Club. Was dieser Mann für die deutschen Teilnehmer geleistet hat, war beinahe übermenschlich. Er kann sicher sein, daß er in Deutschland viele Freunde gewonnen hat, die ihn bestimmt nicht vergessen werden. Darüber hinaus sollte man sich beim VCVD vielleicht doch überlegen, wie man diesem verdienten Mann nachträglich noch eine kleine Anerkennung zukommen lassen könnte, etwa durch eine Einladung zu einem deutschen Treffen, wobei ihm die Spesen ersetzt werden.

Die Deutschen bekamen bei der Preisverteilung weder den ersten noch den zweiten oder den dritten Preis. Dafür bekamen sie aber einen außerordentlichen Preis für besondere Fahrdisziplin. Nun war aber Fahrdisziplin ein Hauptbestandteil der Wertung; man könnte also annehmen, daß die Deutschen so außerordentlich gut waren, daß ihre Leistungen jenseits aller Wertung belohnt werden müßten. Wahrschein-

Die deutsche Mannschaft war am Freitagabend Gast des deutschspanischen Clubs "Altamira". Hier ehrt unser Generalsekretär den Präsidenten von "Altamira", Herrn Reis, und dankt ihm für die freundliche Aufnahme.





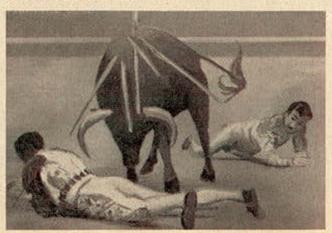
Während des Essens auf dem Markptlatz in Pueblo Español fanden typisch spanische Vorführungen statt. Hier legt ein Solopaar einen feschen katalanischen Tanz aufs Podium.

lich ist diese Anschauung ziemlich unbescheiden. Aber immerhin, das sollte die deutsche Polizei einmal lesen.

Zweimal gab es als Mittagsverpflegung kaltes Essen in Cellophanbeuteln, in den neben Fleischgericht, Obst und Kuchen noch allerlei Leckeres enthalten war. Bestimmt hat es allen Deutschen gut gemundet. Nicht so Teilnehmern aus einem anderen Land. Diese beschwerten sich darüber und wollten auf jeden Fall ein warmes Essen haben. Ob die zu Hause auch so gut essen? Sollte ein Europa-Treffen ausnahmsweise einmal in jenem Land sein, so werden wir genau aufpassen, was es dort zu essen gibt.

Bild rechts: Der Fahrtleiter Günther Nägele, der mit schwäbischer Eleganz vorbildlich die deutsche Mannschaft betreute, erhält unter großem Beifall von Strauch-Stoll einen goldenen Vespaglückspfennig.

Manchmal war der Stier oben und manchmal der Torero. Auf jeden Fall war es sehr interessant.



Stierkämpfe sind natürlich nicht jedermanns Sache. Vor allem wußten wir armen Germanen nie genau, was gut oder schlecht war. Eingeweihte haben behauptet, daß die Toreros ausgezeichnete Leistungen boten, aber die Stiere hätten nichts getaugt. Nun dafür sind sie auch alle in die ewigen Jagdgründe eingegangen. Übrigens der Schuh, den eine deutsche Dame dem Torero in die Arena warf, ist beim Fundbüro in Barcelona abzuholen; der Torero konnte ihn leider nicht zustellen, da er keine Adresse wußte.

Am Sonntagvormittag zum Corso verteilte der Generalsekretär Strauch-Stoll plötzlich gelbe Schirmmützen an die deutschen Fahrer. Der Himmel mag wissen, wo er diese so schnell her hatte; tags zuvor in Montserrat besaß er sie unter Garantie noch nicht. Vielleicht hängt das mit seinen magischen Fähigkeiten zusammen, Strauch ist schließlich ein großer Zauberer vor dem Herrn. So wird er sich auch die Vespa hergezaubert haben, mit der er die deutsche Mannschaft zum Corso anführte. Immerhin beides, die gelben Mützen und Strauch, vorneweg beim Corso, das waren zwei gute Ideen. In der Ausschreibung zu den Europatreffen ist ein kleiner Wurm drin. Da wird nämlich vorgeschrieben, wie viele Vespas kommen dürfen und wie viele Vespas einen Beifahrer mitbringen dürfen. Wer kann eigentlich das Wehklagen der zu Hause gebliebenen Vespa-Bräute verantworten? Besser wäre doch, man sagte, so und so viele Teilnehmer können anreisen, gleichgültig wie die Maschinen dabei besetzt werden. Vielleicht kommen dann hundert Vespas ohne Beifahrer oder 50 Vespas jede mit einem Beitahrer. Auf jeden Fall ist dann jedem geholfen.

Wie wäre es eigentlich, wenn im VCVD einheitliche Zeichen für Kolonnenfahren herausgegeben würden? Ungefähr so: Stoppen wird durch Hochheben der linken Hand angezeigt. Dann muß aber auch jeder die linke Hand hochheben und nicht ein paar die rechte. So was macht sich nämlich ausgezeicht. Nachdem wir wieder eine Wehrmacht haben, kann man deswegen dem VCVD keinesfalls Militarismus vorwerfen.

Die kleinen Geschichten passieren am Rande: Gingen da ein paar echte Bajuwaren los, um ein Glas Bier zu trinken. Sie bekamen alsbald auch das Verlangte und freuten sich auf den ersten großen Schluck. Gab das sauere Gesichter! Nach bayrischen Begriffen war das mit Bier bezeichnete Getränk ein Zuckerwasser, aber kein Bier. Es schmeckte viel zu süß.



Weil die Bayern aber findige Leute sind, kam ihnen die gute Idee. Sie bestellten Salz, was sie nach kleinen Sprachverwirrungen auch bekamen, und schütteten jenes unter den entsetzten Augen der Spanier in das Bier. Und siehe da, es schmeckte prächtig! Wenigstens nach den Aussagen der Trinker. Ja, man muß sich nur zu helfen wissen.

Apropos: Zu helfen wissen: Die deutschen Fahrer sind ausgezeichnete Mechaniker! Hatte da auf einem Campingplatz kurz vor der spanischen Grenze einer von ihnen Kupplungsschaden. Also baute er sie kurzerhand mit dem Bordwerkzeug aus (war wahrscheinlich etwas reichhaltiger als das serienmäßige), fuhr mit der nächsten Vespa zum Vespa-Kundendienst im Ort, holte sich die benötigten Ersatzteile und baute sich seine Kupplung wieder zusammen. Unnötig, zu sagen: Die Kupplung klappte dann ausgezeichnet. Sicher, der Mann kannte sich mit seinem Fahrzeug aus, was hätte er aber getan, wenn es nicht überall in Europa einen Kundendienst gäbe, bei dem man Ersatzteile kaufen kann?

Spanien ist ein Land der Gastfreundschaft. Man sollte diese Gastfreundschaft aber nicht mißbrauchen. Zum Beispiel in der Form, daß man das Treffen anfährt, obwohl man von seinem nationalen Club nicht gemeldet wurde, und dann zum Gastgeber sagt: Kinder, wo habt ihr denn ein kostenloses Zimmer für mich mit möglichst guter Verpflegung? So was kann verdammt ins Auge gehen, und niemand darf sich im Wiederholungsfalle wundern, wenn er die Zeche selbst bezahlen muß. Es ist verständlich, wenn möglichst viele an so einem Treffen teilnehmen wollen, man muß aber Verständnis dafür aufbringen, daß das Gastland nur eine bestimmte Zahl von Vespafahrern einladen kann, schließlich geht bei einem Europatreffen eine ganze Menge Kleingeld drauf.

Das erfreulichste Fazit, das man aus dem diesjährigen Europatreffen ziehen kann, ist dies: Nirgendwo gab es eine ernstliche Panne, alle Teilnehmer waren begeistert von Spanien, von Barcelona, von dem Treffen selbst und von dem Gastgeber, dem Vespa-Club von Spanien. Wir können nur wünschen, daß alle weiteren Treffen ebenso harmonisch verlaufen mögen. Und nun auf Wiedersehen in Brüssel beim

nächsten Europatreffen!



Pokal für die deutsche Mannschaft für außergewöhnliche Disziplin beim Korsofahren.

Ehekrach contra Vespa

Nach dem offiziellen Teil des Clubabends werden hin und wieder kleine eigene Erlebnisse erzählt. Kitty (eigentlich heißt sie ja Christel, aber alle nennen sie Kitty) und Herbert, allgemein als "ideales Ehepaar" bekannt, sind heute an der Reihe und sollen eine Geschichte vortragen. Herbert sieht seine Kitty an und meint: "Soll ich erzählen, wie die Vespa uns zusammenbrachte?" Kitty nickt nur, da sagt einer aus der Runde: "Wieso zusammengebracht? Ihr habt doch die Vespa angeschafft, als ihr schon längst verheiratet ward!" "Ja, und trotzdem ist die Vespa die Begründerin unserer Ehe", erwiderte Herbert. "Das verstehe ich nicht", hörte man von allen Seiten. "Laßt mich doch mal erzählen, dann werdet ihr das schon verstehen", und folgendes berichtete Herbert: Wir waren ein knappes Jahr verheiratet, als die ersten Wolken an unserem bisher rosaroten Früh-Ehehimmel aufzogen. Ich war tagsüber bis 5 Uhr im Büro, Kitty wartete dann nach 5 Uhr auf mich. Wie das mit den Straßenbahnen um diese Zeit aussieht, wißt ihr ja sicher, ich kam meistens erst mit der dritten oder vierten Bahn mit. So wurde es ziemlich spät, ehe ich an der Haustür mein Klingelzeichen 3 x kurz abgeben konnte, das Kitty mein endliches Erscheinen anzeigte. Kitty war die dauernde Warterei am gedeckten Tisch leid und eines Abends empfing sie mich mit wütendem Gesicht. Mein nach den Strapazen des Kampfes um einen Platz in der Straßenbahn etwas müde ausfallender Versuch, meine Kitty mit einem Kuß zu begrüßen, gelang mir gar nicht mehr, Kitty polteter gleich los: "Ich bin es leid, jeden Abend stundenlang auf dich zu warten. Was habe ich denn überhaupt noch vom Leben? Um 5 Uhr hast du Feierabend, jetzt ist es 7 Uhr." Meine Verteidigungsrede wegen der Straßenbahn kam gar nicht mehr an, Kitty hörte nicht zu. Als Kitty nach dem Essen gern noch spazierengehen wollte, brummte ich nur, daß ich zu müde sei und keine Lust hätte, in der Stadt herumzulaufen. Ihr wißt, wie gern gerade ich draußen bin, aber für so eine blöde Stadtrennerei bin ich nicht zu haben. Kitty war wütend, ich war wütend, es wurde der erste Abend in unserer Ehe, an dem wir uns nicht mal "Gute Nacht" sagten. Am nächsten Morgen richtete Kitty eisigen Gesichtes den Kaffeetisch her, kein versöhnliches Wort fiel, ich verstand Kitty nicht, Kitty verstand mich nicht mehr. So begann der erste Zahn aus dem Rad des Ehemotors herauszubrechen.

Brauche ich noch zu erzählen, daß nach diesem ersten Krach weitere folgten? Die Stimmung wurde immer schlechter, die Worte immer böser. Ich hatte es nun auch nicht mehr eilig, von meinem Dienst nach Hause zu kommen, ich drängte mich nicht mehr in die Straßenbahn, sondern kam dadurch noch später heim. Kitty besuchte nun häufig ihre frühere Kollegin und heulte sich bei dieser aus. Die gab ihr dann den guten Rat, mich einfach zu verlassen, da ich mich "ja doch nicht um sie kümmere". Kitty, die mir später davon erzählte, heulte zwar zuerst noch mehr bei dem Gedanken, mich zu verlassen, aber schließlich siegte doch der dicke Kopf. Eines Tages kam ich wie üblich nach Hause, die Wohnung war leer, auf dem Tisch lag ein Zettel, der hastig mit den Worten "Ich komme nicht mehr zu dir zurück" beschrieben war. Man sah noch, daß ein Tränchen darauf gefallen war, damit ich auch merkte, was ich Kitty angetan hatte. Ich war nun doch etwas fassungslos, was sollte ich ohne Kitty anfangen, wie mit allem fertig werden?

Nachdem eine Woche vergangen war, von Kitty keine Nachricht, war ich völlig mit den Nerven fertig. Wenn ich nachmittags aus dem Büro kam, mußte ich noch einkaufen, dann
ging es im Sturmschritt nach Hause, ich machte mir etwas zu
essen, es schmeckte mir so allein gar nicht und das Geschirr
türmte sich zu Bergen und wartete darauf, abgewaschen zu
werden. In den Staub auf den Möbeln schrieb ich immer
häufiger in Gedanken "liebe Kitty".

Als ich nach dieser Zeit nachmittags aus dem Büro kam und meine Einkäufe machte, sah ich in einem Geschäft Motorroller stehen. Ich hatte ja Zeit, niemand wartete auf mich, also sah ich mir mal die Dinger näher an. Ich überlegte, daß mir so ein Roller doch sehr helfen könnte. Ehe ich mich richtig besann, war ich auch schon in dem Geschäft und ließ mir die "Dinger", so nannte ich sie damals noch, vorführen und erklären. Komisch, immer wieder ging mein Blick zu einem Roller zurück, der mir von der Verkäufer mit "Vespa" vorgestellt wurde. Irgendetwas zog mich zu dieser Vespa, ich umkreiste sie und hatte plötzlich den dringenden Wunsch: "Die oder keine". Preis und Zahlungsbedingungen sagten mir, daß ich mich wegen der täglichen Brötchen nicht zu sorgen brauchte, und schon war der Kauf perfekt. Auf das Bestehen des Vespa-Clubs wurde ich noch hingewiesen und war auch sofort am nächsten Clubabend dabei. Es ist zwar schon lange her, aber vielleicht kann sich einer oder der andere von euch noch darauf besinnen, wie schnell ich mich

in dem Kreis heimisch fühlte. Wenn die Sache mit Kitty nicht gewesen wäre, wäre ich der glücklichste Mensch gewesen. Ich hatte jetzt so viel Zeit, wie Kitty sich das immer gewünscht. Wie schnell war ich vom Dienst zu Hause, konnte abends noch schnell rausfahren und den Sommer genießen, aber so allein war das doch blöd! Nachdem ich schon etliche Kilometer mit meiner Vespa gefahren war, sah ich plötzlich Kitty. Ich mußte an der Kreu-zung am Markt — ihr wißt ja, was da immer für ein Betrieb - halten, die Ampel zeigte Rot, und wer will da gerade vor mir über die Straße? Kitty! Ich nahm diese Gelegenheit nun natürlich wahr und rief: "Kitty, willst du weiter in die Stadt? Komm steig auf, ich nehme dich mit!" Ein vernichtender Blick traf mich und schnippisch erklang es: "Danke, ich gehe lieber zu Fuß." Sprachs, warf den Kopf zurück und ging

weiter. In diesem Augenblick zeigte die Ampel Grün, ich hatte natürlich kein Auge dafür, sondern sah Kitty nach. Der hinter mir haltende Pkw hatte nicht mit meiner momentanen völligen Blindheit für den Straßenverkehr gerechnet, fuhr an und stieß leicht meine Vespa von hinten an. Ich fand mich plötzlich etwas unsanft neben der Vespa wieder. Kitty hatte sich gerade umgesehen, um mir doch heimlich nachzusehen, als sie mich neben der Vespa liegen sah. Als ich mich gerade aufrappelte, fiel mir etwas um den Hals, das so bekannt nach Kittys Parfum duftete, und zärtlich erklang es wie Engelstimmen in meinen Ohren: "Liebling, ist dir was passiert, hast du dir weh getan? Mein armer Schatz!" usw. Ich gab mir alle Mühe, ein Grinsen zu unterdrücken, sah die etwas blaßgewordene Kitty neben mir stehen und sagte nur: "Komm, setz dich schnell auf die Vespa, ehe noch mehr Menschen sich apsammeln!" Kitty raffte ihr Päckehen und schen

schen sich ansammeln!" Kitty raffte ihr Röckchen, und schon ging es los. Wir fuhren raus aus der Stadt, und in einem kleinen Waldrestaurant wurde Versöhnung gefeiert. Seit dieser Zeit kennt ihr uns als das "ideale Ehepaar". Hättet ihr gedacht, daß wir schon mal Streit hatten? Ihr kennt uns doch nun schon Jahre und wißt, wie gute wir uns verstahen. Kitty braucht, nicht mehr so lange auf mich zu verstehen. Kitty braucht nicht mehr so lange auf mich zu warten und abends kommt sie auch noch an die Luft. Na, ihr wißt ja, was wir für eiserne Vespafahrer sind.

Nach Herberts Erzählung konnte Peter, ein Mitglied des Vespa-Clubs, wieder einmal nicht den Mund halten. Er sagte zu Herbert: "Du hast uns ja immer schon die Vorzüge der Vespa geschildert, bist einer unserer eifrigsten Fahrer, hast uns von der Vespa-ldee und der Völkerverständigung gepredigt, aber daß die Vespa auch noch Ehescheidungen verhindern kann, das haben wir bisher nicht gewußt. Hoffentlich spricht sich das nicht herum. Mein Vater ist Rechtsanwalt, dann werden wir noch arme Leute."

Die Übergabe der Preise des Vespa-Club-Turniers gestaltete der Landesclub West vorbildlich. Im Lichtspieltheater von Herrn Binder waren die Maschinen aufgebaut. Als Herr Pluskat von VMTT Herrn Binder beglückwünschte, gab ein bis dahin geschlossener Vorhang den Blick auf die Vespen frei. Großer Applaus belohnte diese gelungene Demonstration.



Alle Goldmedaillen auf Vespa!

Ja, es ist richtig, bei der IV. nationalen Rollerprüfung am 29. und 30. Juni 1957 veranstaltet vom ADAC Ludwigsburg fielen alle Goldmedaillen in der Klasse II bis 125 ccm und in der Klasse III bis 150 ccm an Vespas. Die Veranstaltung war bestens organisiert und begann mit einer Sternfahrt über 350 km. Unser Startort war Sonthofen — 9 Uhr Start —. Der Haken bei der Sternfahrt war die verlangte Schnittge-schwindigkeit von 40 km/h, welche durch geheime Zeitkon-trolle überprüft wurde. Wir schlichen also langsam durch die Ortschaften, stets bestrebt, kein Verkehrszeichen zu übertreten, da wir damit rechneten, daß man uns dort Straf-punktfallen gestellt hat. Bei dem herrlichen Wetter, welches am Vortag herrschte, waren wir alle ziemlich sommerlich angezogen, was uns die lange Nachtfahrt etwas kalt erschei-nen ließ. Neuburg/Donau Wendepunkt und Zeitkontrolle. Weiter ging's ohne Pause direkt nach Ludwigsburg, das wir um 5 Uhr, wie vorgeschrieben erreichten. Inzwischen hatten wir festgestellt, daß sich die Veranstaltung einer großen Beteiligung fast sämtlicher Rollerfabrikate erfreute. Treu dem Grundsatz: "Viel Feind, viel Ehr", wirkte dies sehr belebend auf unseren eingeschlafenen Sportgeist. Im Startgeld, das 12 DM pro Fahrer betrug, war auch ein Frühstück, bestehend aus einer Tasse Kaffee und zwei großen Würstchen, inbegriffen. In der kurzen Zeit, welche uns bis zum Start der eigent-lichen Prüfungsfahrt blieb, kauten wir nochmals die Ausschreibungsbedingungen durch und beratschlagten, wie die einzelnen Aufgaben wohl am besten zu lösen seien. Es ist auf allen Sportveranstaltungen dasselbe Bild. In der Zeit vor dem Start liegt eine allgemeine Spannung in der Luft, welche, Dir lieber Leser, vielleicht noch aus den Schultagen bei der Verteilung der Probeblätter in Erinnerung sein dürfte. Im Geiste überprüft man nochmals die Maschine, überlegt ob man nichts vergessen hat, die Kerze sauber ist, die Uhr richtig geht usw. Dann kommt der mit der Abnahme beauftragte Funktionär, überprüft die Lichtanlage, möchte das Stoplicht sehen, welches ich ausgebaut habe und daher ger nicht funktionieren kann. Du siehst zum 20. Male auf die Uhr betrechtest deine Konkurrenten und verteilst ihre Chan-Uhr, betrachtest deine Konkurrenten und verteilst ihre Chan-cen beispielsweise bei der Bergprüfung. 7 Uhr — gestartet wird in Minutenabständen — ich habe noch einige Minuten Zeit. Rasch noch eine Zigarette, vorn hab ich wohl reichlich wenig Luft im Reifen, aber zum Aufpumpen ist es jetzt zu spät. Startnummer 311 zum Start! Endlich! Das war mein Aufruf. Nun es wird schon alles schief gehen. Zu anfangs war eine Start- und Beschleunigungsprüfung angesetzt. Denen, die so etwas noch nicht gefahren haben, möchte ich kurz erklären, was der Zweck ist. Nach je 100 m ist die Fahrbahn durch einen weißen Querstrich markiert. Man muß innerhalb einer Gasse aus Büchsen beispielsweise den Strich mit Vorder- und Hinterrad überfahren, das Fahrzeug über den Strich zurückschieben, dann ersten Gang rein und zum zweiten Strich dasselbe noch einmal. Die Sollzeit, welche gestopt wird, ermittelt man aus der Zeit der 5 schnellsten Fahrer. Umwerfen von Büchsen, nicht ganz überfahren oder zurücksetzen am Strich, sowie überschreiten der Sollzeit pro Sek. werden mit Strafpunkten belegt. Ich kam gut durch und befand mich jetzt auf der Strecke. Ca. 180 km, größtenteils staubiger Sandstraßen und steiniger Wege waren mit einer Schnittgeschwindigkeit von 45 km/h möglichst gleichmäßig zu durchfahren. D. h. in die Praxis umgesetzt, bei direkter Sonnenbestrahlung fängst du unter deinem Sturzhelm lang-sam zu kochen an. Die Kopfhaut beißt dich, aber tröste dich, bei dem Staub wird dich bald alles jucken. Der Schweiß sam-melt sich unter der Schutzbrille. Um die Wegmarkierungen besser zu erkennen, habe ich sie abgenommen, mit dem Er-folg, daß mir die Augen tränten. Das Tuch vor dem Gesicht klebte bei der Hitze an und trotz des Schutzes hast du den ganzen Mund voll Sand. Dazu mußt du pausenlos kopfrech-nen; denn die Zeitkontrollen bei einer Gleichmäßigkeitsprü-fung sind selbstverständlich geheim. Nach jeder Ecke kann diese zu keinem Kompromiß zu bewegende Stempeluhr auftauchen. Bei einer Schnittgeschwindigkeit von 45 km darfst du 3 km in 4 Minuten fahren. Du rechnest und vergleichst also pausenlos Tachometer und Armbanduhr, dazwischen rechnest du nochmals nach, ob du dich nicht verrechnet hast. Aber bitte nur mit einem Auge, sonst übersiehst du eine Wegmarkierung oder stellst zu spät fest, daß eine Kurve schuld an deiner Verbeugung war. Auch die durchfahrene Nacht macht sich jetzt bei der steigenden Temperatur bemerkbar. Es wäre eine Wohltat, die Augen nur ganz kurz zu schließen. Nur ein paar Meter weit. Nun lieber Vespafahrer



INBEGRIFF DER ZWEI-TAKT SCHMIERUNG



hüte Dich davor, Du bringst sie später gar nicht mehr auf. Ich glaube kein Fahrer konnte am Ziel sagen, ob er die Zeiten genau geschafft hatte. Eine Bergprüfung brachte etwas Abwechslung. Sie war raffiniert ausgeklügelt und zwar mußte man auf einem ca. 1 m breitem, sehr schlechtem Weg für Fußgänger nicht empfehlenswert — das 1. und steilste Drittel möglichst schnell hinauffahren. Es war jedoch un-möglich, die Maschine auszufahren, sie sprang bei den tiefen Rinnen, hervorstehenden Steinen und unzähligen Schlaglöchern sowieso, daß ich sie kaum festhalten konnte. Zeitweise hatte ich mit der Sitzbank und den Füßen überhaupt keine Maschinenberührung mehr. Nur die Lenkstange hielt ich eisern fest und ließ sie nicht los. Das 2. Drittel führte nicht so steil bergauf, mußte jedoch mit 25% gesteigerter Geschwindigkeit durchfahren werden. Das letzte Drittel ging bergab und man durfte nicht schneller hinunterfahren als man das 1. Drittel hinaufgefahren war. Gemessen wurde die Zeit auf der 4,5 km langen Bergstrecke nach Sek. und es regnete Strafpunkte bei den meisten Teilnehmern. Ermittlung der Sollzeit, wieder nach den 5 besten Fahrern. Ubrigens die Werkmannschaft der Messerschmitt GmbH., Augsburg hat ein neues Ass in ihren Reihen — ein Mädchen —, namens Helga Geißler. Liebe Leser, ich vertrete ab jetzt die Gleichberechtigung des Mannes. Du kannst es glauben oder nicht, aber sie verschruppt uns alle. Auch Dich! Ich hatte auf ca. 10 km, die ich hinter ihr fuhr, Gelegenheit, festzustellen, daß ich Vespafahren noch lernen muß. Mit ihrer GS ging sie mit 80 Sachen in eine Rollsplittkurve, daß ich schnell wegsah. Ein Sturz an dieser Stelle und Deine Verwandten hätten sich bei der Identifizierung schwer getan. Aber auch sonst bergauf, bergab habe ich so etwas noch nicht gesehen. Nun lieber Vespafahrer nach dieser Beschreibung wirst Du Dir sicher ein robustes Mannweib vorstellen. Vollkommen falsch! Ein mittelgroßes, graziöses Mädchen mit viel Charm und wenig Einbildung auf ihre Leistung, das obendrein ganz unnötiger-weise auch noch hübsch ist, bekommst Du zu Gesicht, Viel Vergnügen!

Endlich hatten wir das Ziel erreicht. Aber noch nicht das Ende. Noch eine Bergprüfung außerhalb der Gleichmäßigkeitsfahrt war zu bewältigen. Rein auf Tempo. Der Sprit war alle, keine Gelegenheit zum Tanken und fast jeder fuhr auf Reserve. Schnell bauten wir vor dem neuerlichen Start wegen der Gewichtserleichterung die Reserveräder aus und ab ging's auf einer prachtvollen Asphaltstraße. Aber oh Schreck! Die Straße machte eine Kurve, die Bergprüfung ging gerade aus, wie mir der Funktionär andeutete. Ich kam mit 70 Sachen an, kurz vor mir ein Feldweg in miserablem Zustand, nebenbei sah ich einen der zahllosen Sanitäter des BRK, die

über die ganze Strecke verteilt standen, sich durch einen Sprung in Sicherheit bringend und dann war ich auch schon drin. Hinten und vorn knallten die Stoßdämpfer durch, die letzten Meter bis zum Ziel fuhr ich nicht, ich sprang sie von einer Straßenseite zur anderen. Und jetzt oh Wunder, ich saß noch auf der Maschine, ich hatte den Lenker nicht aus-gelassen und ich war durch. Der weitere Verlauf führte über den Platz, wo wir die Maschinen hinterstellen mußten zu den Clubkameraden, die mir aufgeregt ihre Erlebnisse erzählten und ich ihnen wahrscheinlich auch, so als wären wir nicht alle dieselbe Strecke gefahren. Glücklicherweise passierte kein schwererer Unfall, es gab einige Stürze, zahlreiche Ausfälle aber trotzdem keinen ernstlich Verletzten. Von da ab versank alles in einen tiefen Schlaf. Auf dem Jahnplatz, wo auch die Kantine war, konnte man die Fahrer in allen möglichen und unmöglichen Stellungen schlafen sehen. In der Kantine sah es nicht besser aus, da lag beispielsweise einer mit dem Kopf auf dem Tisch, in der Hand hatte er noch die halbe Wurst und ich rückte ihm den Teller mit Senf weg, daß er nicht hineinfiel. Mir ging's nicht besser. Nachmittags erwachte ich dadurch, daß der Schatten an meinem Schlafplatz längst weg war und mir die Sonne mitten ins Gesicht schien. Wir hatten alles verschlafen, stellte ich fest. Den Korso, die Begrüßung, nur das Geschicklichkeitsturnier nicht. Es gehörte eigentlich zur Veranstaltung der Rollertage, aber wir durften daran teilnehmen und Vespa seilte sich ganz nebenbei alle ersten Plätze ab. Um 5 Ühr kam der große Augenblick, jeder wollte den Aushang der Ergebnisse sehen. Wie üblich, enttäuschte und erfreute Gesichter, aber kein Wort des Unmutes auf die Veranstaltung, was wohl das beste Zeugnis für sie ist. Um 8 Uhr Siegerehrung und Tanz bei erstklassiger Musik im Ratskeller. Fast hätte ich vergessen, die Erfolgreichen zu nennen:

gessen, die Erfolgreichen zu nennen:
Husel Herm., Augsburg, Vespa GS — Gold und Klassensieg
Geißler Helga, Augsburg, Vespa GS — Gold
Hummel Gerd, Heidelberg, Vespa GS — Gold
Grob Werner, München, Vespa T 56 — Gold
Magyari Josef, Königsbrunn, Vespa GS — Gold
Kober H., Bad Cannstatt, Vespa 125 — Gold und Klassensieg
Winter Peter, München, Vespa 125 — Silber
Wachter Max, Kempten, Vespa 125 — Silber
Schiebl Hermann, Tübingen, Vespa 125 — Silber
Hagemann Gerh., Tübingen, Vespa 125 — Silber
Peschka Bernhard, München, Vespa 125 — Bronze
Außerdem konnte die Vespa-Messerschmitt den Mannschafts-

Peschka Bernhard, München, Vespa 125 — Bronze Außerdem konnte die Vespa-Messerschmitt den Mannschaftsschild in Gold, der schwäbische Vesparing, den Mannschaftsschild in Silber und die Münchener Vespafreunde den Mann-

schaftsschild in Bronze mit nach Hause nehmen.

Ein seltenes Jubiläum

Schon ist es fast eingebürgert, daß Vespa-Clubs ihr 5jähriges Bestehen feiern können, oder, daß in vielen Städten Vespa-Hochzeiten stattfinden. Ein Zufall aber ist es, daß der 10 000. Kfz-Besitzer ein Vespa-Fahrer ist. Dieses Jubilaum besonderer Art, war in den letzten Maitagen bei der Zulassungsstelle des Landkreises Kempten/Allgau wahrzunehmen. Schon bei Dienstbeginn war das ganze Personal der genannten Zulassungsstelle und darüber hinaus auch der Landrat gespannt, wer wohl der 10 000. Kfz-Halter ihres Bereiches werden wird. Als der glückliche Jubilar nichtsahnend am Schalter seine neuen Kennzeichen und Papiere in Empfang nehmen konnte, wunderte er sich sehr, daß das ganze nichts kostete. Aber das Geheimnis wurde noch nicht preisgegeben. Die angenehme Enttäuschung steigerte sich umso mehr, als er noch obendrein feststellen konnte, daß die Fahrzeug-Abnahme in einer sehr seltsamen Weise vonstatten ging. Landrat Dr. Siebert überreichte dem neugebackenen Vespa-Fahrer (denn er hat erst kurz einen Führerschein, und seine gebraucht erworbene Vespa) ein kleines Geschenk und wünschte ihm viel Glück zu seinem Fahrzeug, besonders als 10 000. Kfz-Halter des Landkreises Kempten. Erst nun wußte unser Vespist warum die Kennzeichen kostenlos waren, und eine

troffen wird.
Wir wünschen dem freudestrahlenden Vespa-Fahrer viele frohe Stunden, die er mit seiner Vespa verbringen wird und darüber hinaus, daß auch er, wenn er erst einmal mit seinem Roller vertraut ist, zu uns in den Vespa-Club kommen kann, um noch mehr von seinem Fahrzeug zu haben.

Freundlichkeit tonangebend war, wie sie nicht täglich ange-

VC Kempten/Allgäu



Ab sofort an allen SHELL-Tankstellen



... in jedem Fall ... sicher mit SHELL



Ein kleiner "Klettermaxi" will sich Ihnen heute mal vorstellen. Er trägt einen glattgestrickten Pullover mit eingesetzten langen Armeln und einem Reißverschluß auf der linken Schulter. Das Vorderteil hat eine lustige, bunte Jacquardmusterung.

(Modell Bleyle, Foto Hermann Weishaupt, Stuttgart)

Max Resch, der sympathische Berufsboxer, zeigt sich hier vergnügt in der Fassonweste "AACHEN" aus reinwollenem Valora-Pepita. Westen dieser Art sind zur Zeit von der Mode sehr bevorzugt. Maxens reizende Braut Waltraud trägt einen reinwollenen Modell-Pulli aus Valora-Cloquè, mit einer interessant lebendigen Musterung. (Modell Bleyle, Foto Romanski)



Good-chic in Coopa-Tip

Die Urlaubszeit ist wohl so im allgemeinen verklungen, zumindest die der Sommerurlauber. Leider auch der meine! Ich wünschte nur, ich könnte all das, was meine Augen erfassen konnten, Ihnen wiedergeben und hier niederschreiben.

Aber nein, das darf ich nicht, denn die Vespa-Tip-Redaktion steigt mir sonst aufs Dach. Es waren ja nun so viele Treffen. und auch sonst hat sich bei den einzelnen Clubs so viel getan, mit Sommernachtsfesten und Jahresfeiern, so daß ich mich

ganz bescheiden fassen muß.

Mit Vespa und gutem Wetter brauste ich in Urlaub, mein Hobby waren die Berge. Wollte ich doch meine T 56, die Saharagelbe, auf die Probestellen; dazu aber kann ich nur betonen, es war 'ne Wucht, es war 'ne Sache! Ungelogen, bei starken Steigungen hängte ich, ohne den ersten Gang zu be-nützen, allerlei "Wägelchen" ab. Frech und keck, wie dies uns ja zusteht, fuhr ich winkend an den überdachten vornehmen Fahrerinnen und Fahrern vorbei, die so leicht verärgert in ihren Karosserien schwitzten. Na, dafür fahren wir eben mal Vespa und müssen uns manchmal unter Petrus' sehr reichhaltige Brause stellen; allmählich aber sind wir das gewöhnt, nach solchen Ausmaßen, wie diesen Sommer es wieder der Fall war.

Zu schade, daß der Herbst sich schon meldet! Da fällt mir ein, daß ihr ja auf einer Vorschau der Herbstmodenkollektion

wartet.

Führend in der Mode bleiben nach wie vor die lichten und freundlichen Farbtöne, die die langen Winternächte aufhellen sollen. Dabei ist besonders bevorzugt ein ganz eigenes Rot, französische Farbe "Rouge de France". An erster Stelle stehen wieder gestrickte Kleidung und Kostüme für die Damen. Nur für die Herren sind weniger Neuerungen erschienen, was Form und Schnitt anbelangt. Aber auch für sie finden sich eine Anzahl neuer Farben und Muster in Pullovern und Westen; Material: die beliebte Shetland-Wolle bis zum schwersten Spezialgestrick, teilweise verarbeitet mit Wild-leder. Schnitt und Verarbeitung sowie Machart betonen die lose, saloppe, sportlich-elegante Form. Diese Lösung der Mode ist für uns Vespa-Fahrer vortrefflich, denn wir wünschen uns mit Vorliebe praktische Dinge, die sich klein ver-packen lassen, was bei Wolle und ihren Nebenerzeugnissen der Fall ist. Auf der anderen Seite erfreuen wir uns deshalb so sehr der "wolligen Mode", weil wir vor der "fröstelnden" Jahreszeit stehen, da heißt es, sich wieder warm "einzu-packen", zumal wir doch bei ein paar Grad unseren Roller noch nicht gleich abschreiben und einwintern wollen.

Bitte überzeugen Sie sich nun selbst an Hand meiner mitgebrachten Vorlagen, wobei ich mir wünsche, daß meine kleine Schau Ihren Geschmack vertritt. Nützen Sie noch die Herbsttage, an denen das Wetter manchmal von Beständig-

keit ist.

Den Damen noch ein Vorschlag! Es kommen ja so allmählich schon wieder die langen Abende; wollen Sie sich da nicht vielleicht mit einem Strickzeug befassen? Schon Geschenke vorbereiten für gewisse Feste? Sie sparen sich dabei viel Geld und haben nebenbei noch Freude an den selbstgefertigten Stücken. Sie können sich gerne bei mir Rat oder Vorschläge einholen.

Für heute aber verabschiedet sich mit den Wünschen für noch

ein paar sonnige Herbsttage

Eure

Girela

Und sie kamen doch ...

Über 100 Vespas aus ganz Bayern bildeten am 20. und 21. Juli das Tagesgespräch von Regensburg. Aus München, Nürnberg, Augsburg, Tegernsee, Erding, Bayreuth, Hof und nicht zuletzt aus Mönchen-Gladbach trudelten am Samstag die wimpelgeschmückten Vespen in der alten Donaustadt ein, um mit dem vor sechs Wochen aus der Taufe gehobenen Regensburger Vespa-Club das Gründungsfest würdig zu feiern.

Die Stimmung der Regensburger war schon ziemlich auf dem Nullpunkt angelangt, als sie um 16 Uhr noch einsam und fröstelnd bei strömendem Regen auf dem Neupfarrplatz auf die Dinge harrten, die da kommen sollten. Nur Clubvorstand Rudi Meyer war von einem unverbesserlichen Optimismus beseelt. "Ihr werdet schon sehen, die kommen trotz des mie-sen Wetters!" Vorsorglich packte er jedoch seinen frischgekämmten Fuchsschwanz, der struppig wie eine gebadete Maus an seiner GS baumelte, in einen Frischhaltebeutel, um ihn vor den Spritzern der vorbeisausenden Autos zu schützen. "Mensch, der Erste ist schon da, jetzt kann gar nichts mehr schief gehen", boxten sich die Lotsen begeistert in die Rippen, als schneidig eine blaue T 56 um die Kurve brauste. Aufgeregt räusperte sich Rudi Meyer, ehe er zu seiner ersten Begrüßungsrede seines Lebens ansetzte. Dann schluckte er noch ein paarmal, als unter dem weißen Sturzhelm ein blonder Wuschelkopf zum Vorschein kam. Hinter der regennassen Schutzbrille, die fast das ganze Gesicht verdeckte, lachten schelmisch zwei blitzende Augen, die sich diebisch über die Bestürzung der Regensburger Lotsen freuten, an denen sie irgendwie vorbeigerutscht war, ohne erkannt zu werden. Die Begeisterung kannte jedoch keine Grenzen mehr, nachdem sich herausgestellt hatte, daß es sich bei der schneidigen Fahrerin um Frau Birkner, die Sekretärin des VCVD handelte. Und da kamen auch schon die ersten Münchner rudelweise auf dem gemeinsamen Treffpunkt im Zentrum Regensburgs an. Mächtiges Hallo gab es natürlich, als Mr. Baas aus Haarlem/Holland plötzlich aufkreuzte. Das Stimmungsbarometer stieg nochmals um einige Grad, als zwei weitere Holländer des Vespa-Clubs Geleen eintrafen.

Um 19 Uhr gab es eine reine Vespa-Invasion vor dem Hauptbahnhof, wo sich über 100 Maschinen zur fröhlichen Korsofahrt durch die Innenstadt formierten. Hinter einem Streifenwagen der Verkehrspolizei wurde der über 200 Meter lange übermütige Zug durch die engen Straßen der 200jährigen Ratisbona geschleust. Neugierig stauten sich überall die Passanten auf den Straßen, um sich dieses bisher einmalige Schauspiel nicht entgehen zu lassen.

Anschließend versammelten sich die Clubs im "Hauptquartier" Hotel Augustiner. Nach der herzlichen Begräßung durch den Regensburger Clubvorstand Rudolf Meyer schwang sich Wolfgang Schramm, der Vizepräsident des VCVD, auf das blumengeschmückte Podium, um einige Worte an sein Volk zu richten. Er hieß besonders Stadtrat Gastinger als Vertreter des Oberbürgermeisters von Regensburg herzlich willkommen und überreichte ihm unter dem spontanen Beifall der "Massen" eine Miniaturvespa als Erinnerungsgeschenk. Da bei den Vespisten nie viele Worte gemacht werden, übergab er das Mikrophon an Sige Kaske aus Bayreuth, der durch seine übermütigen Späße bald Schwung in die Bude brachte. Die heißen Rhythmen des Bundesbahn-Tanzorchesters und der Band des Jazzclubs Birdland taten ihr übriges.



V.l.n.r.: Mr. Baas aus Harlem, W. Schramm, rechts daran R. Meyer (Vorsitzender des VC Regensburg) bei der Begrüßung auf dem Neupfarrplatz in Regensburg.



Die Münchner Akrobaten begeistern die Regensburger auf dem Flugplatz mit ihren Vorführungen.

Am Sonntagvormittag wartete alles gespannt auf die Akrobatikgruppe der Münchner Vespa-Freunde, die auf dem Flugplatz auftreten mußten, da das Regensburger Straßenverkehrsamt die Darbietung auf einem städtischen Platz in letzter Minute verboten hatte. Begeistert wurden die Vespa-Artisten von den über 300 Zuschauern für ihre ausgezeichneten Darbietungen gefeiert, die durch die steife Brise erschwert wurden.

Eine gemeinsame Ausfahrt zur Walhalla bildete am Sonntagnachmittig den Abschluß des ersten Vespa-Treffens in Regensburg. "Wir freuen uns, daß wir so kameradschaftlich in die große Familie der Vespa-Freunde aufgenommen wurden", betonte Rudi Meyer bei der Verabschiedung der Clubs. "Das Treffen in Regensburg bildete für unsere Vereinsarbeit den Auftakt. Wir freuen uns schon auf die nächsten Ausschreibungen, denn wo künftig etwas los ist, wir Regensburger sind mit dabei!"

Wir grüßen alle Teilnehmer des

VESPA BUNDESTREFFEN IN GIESSEN

Wir wünschen guten Verlauf und viel Erfolg!

Vespa Tip Redaktion

Urlaub in der Schweiz zu teuer?

Wollen Sie in Ihrem Urlaub nicht auch immer möglichst "alles auf einmal" genießen: Einen warmen See, garnfert mit idyllischen Buchten, sandigem Strand, schattenspendenden Bäumen und einem eindrucksvollen Panorama auf schneebedeckte Berge, in die man schnell mal einen Abstecher machen kann? Auf der Hinfahrt möchten Sie gerne noch ohne lange Umwege, versteht sich — ein paar Städte kennenlernen, in denen sich neben der modernen City mittelalterliche Dome und romantische Gäßchen als Photomotive an-bieten. Und auf der Rückfahrt würden Sie gerne Ihre Fahrkunst an einer Hochalpenstraße beweisen und einen richtigen Gletscher auf den Film bannen. Natürlich wollen Sie in Ihrem Urlaub auch gut essen. Und das ganze soll nicht zu weit, aber doch im Ausland sein und trotzdem soll man noch mit seiner deutschen Sprache durchkommen.

Sonst noch Wünsche? Ja, vielleicht soll das Meer noch innerhalb eines Tages erreichbar sein - (falls Sie plötzlich das unstillbare Verlangen haben, Seeigel und Muscheln zu

suchen).

Dann fahren Sie doch in die Schweiz! Da können Sie das alles haben. Jetzt werden Sie gleich sagen: "Da ist es mir zu teuer!" Aber es würde Sie doch reizen, nicht wahr? Nun, Sie werden sehen, man kann dort auch mit weniger als mit einem Tagessatz von 25 oder 30 Franken auskommen. (1 Franken ist ungefähr 1 Mark). Wenn Sie ein eigenes Fahrzeug haben, sind Sie schon im Vorteil: Benzin ist nämlich billiger als in Deutschland. Zum Übernachten fahren Sie ein wenig hinaus in die kleineren Ortschaften und kehren nicht gerade im größten Gasthaus an der Hauptstraße ein. Gut und reichlich frühstücken können Sie in jedem Restaurant für 1,50 oder höchstens 2 Franken. Man bekommt schon was für sein Geld! Zu den anderen Mahlzeiten, da gehen Sie möglichst immer in ein "alkoholfreies Restaurant". Sie essen dort sehr gut und vor allem preiswert! Derartige Restaurants gibt es so ziemlich in jedem größeren Ort, Fragen Sie ruhig danach! Und wie war's, wenn Sie sich mittags einmal mit delikater Schweizer Schokolade ernährten?

Falls Sie noch nicht 25 Jahre alt sind, können Sie für Über-nachten und tägliche Verpflegung sogar mit 7,50 Franken auskommen! Bis zu diesem Alter können Sie nämlich in den Schweizer Jugendherbergen schlafen und essen. Und in der Schweiz gibt es viele Jugendherbergen. Näheres darüber er-fahren Sie aus dem "Verzeichnis der Schweizer Jugendherbergen". Sie brauchen nur einen deutschen Herbergsausweis.

Den bekommen Sie ja ohne weiteres.

Was sagen Sie nun? Man braucht doch wirklich kein reicher Industrieller aus dem Rheinland zu sein, um im Urlaub in die Schweiz fahren zu können. Denn ob viel oder wenig Geld: die Landschaft ist und bleibt immer gleich schön! Viel Freude und Sonne im Urlaub!

Heini und Karl

Vespa-Treffen irgendwo, Marktplatz "Ziel")

Heini: N'Tag Karl. Blödes Wetter, wie? Karl: Wieso? Das Wetter ist doch prima, es regnet doch nicht und es wird auch nicht Regen geben. Heini: Weißt Du, so ein wenig Regen habe ich ganz gern, hab' ich mehr Chancen für nen Preis.

Bist Du schon lange hier? Findest Du nicht auch: Nix los hier! Ich komme da eben an, nicht einmal der Lotse hat mich hierher gefahren — alles muß man sich von selbst suchen. Keine Organisation!

Karl: Ist denn Dein Club nicht hier? Heini: Kommen noch, 23 Maschinen.

Karl: Und Du bist nicht mitgefahren? Heini: Du hast wohl nen Knall, Karl. Meinst Du ich fahre da mit so einem Haufen von 23 Maschinen? Ich nicht . . . Rauf auf die Autobahn und dann . . . Heute habe ich "neunzig" Sachen drauf gehabt. Meinst Du der Haufen könne neunzig fahren? Schließlich hat noch einer eine Panne und man muß sein Werkzeug auspacken. Das hält doch auf.

Karl: Ich verstehe Dich nicht. Hast Du denn noch nichts von Kameradschaft gehört? Von Gemeinschaftsfahrten? Was sa-

gen denn Deine Clubkameraden dazu?

Heini: Och weißt Du, einige gibt es immer, die meckern. Karl: In Deinem Fall haben die aber recht. Ich frage nur, warum Du überhaupt in den Club gegangen bist? Jetzt stehst Du hier allein herum.

Heini: Muß doch schauen, ob alles in Ordnung geht. Ich bin nicht einmal begrüßt worden!

Karl: Gottseidank hat Dich niemand bemerkt.

Heini: Schau mal Karl, da kommt wieder ein Club, da ist sogar eine Lambretta dabei mit der Clubschleife des Vespa-Club X. Karl: Das ist ja allerhand!

Heini: Wieso allerhand? Ich finde das prima, ist doch wieder eine Maschine mehr bei der Wertung. Karl: Ausgerechnet Du mußt von Wertung sprechen, wo Du

Deinen Club allein fahren läßt.

Aber ein Fahrzeug einer anderen Fabrikmarke hat nichts auf

einem ausgesprochenen Vespa-Treffen zu tun. Heini: Das begreife ich nicht. Das ist doch ein recht netter

Kerl, der die Lambretta fährt.

Karl: Das hat mit dem netten Kerl nichts zu tun, Heini, Wir

sind ein Vespa-Club, wie es der Name ganz klar sagt. Heini: Du machst es wieder spannend, ich finde nix dabei. Karl: Schau mal, Heini, es gibt gewisse Unterschiede mit der Sportkameradschaft. Es gibt so viele ordentliche Lambretta-Clubs, es sind pfundige Kameraden darunter. Mit diesen pflegen einige Clubs in Deutschland engen Kontakt und eine vorbildliche Kameradschaft.

Heini: Jetzt verstehe ich gar nichts mehr.

Karl: Bei ADAC-Sportveranstaltungen stehen sämtliche Rollertypen und Motorräder in einem fairen Leistungs-Wettbewerb. Schon seit Jahren. Das ist immer prima. Aber auf einem Vespa-Treffen haben die anderen Rollertypen nichts zu suchen, das sagt schon der Name. Im umgekehrten Fall dürfte dieses auch nicht vorkommen. Oder würdest Du z. B. mit Deiner Vespa ein ausgesprochenes Lambretta- oder Heinkel-Treffen anfahren?

Heini: Auf keinen Fall. Ich käme mir da recht komisch vor. Karl: Na siehst Du, Heini. Wir haben nun einmal eine große Dachorganisation in Europa. Trotz Deiner großen Fehler und ewigen Meckereien wirst Du dieser, dem Vespa Club von Europa und damit der Sache unserer Vespa doch auch wohl

treu bleiben.

Heini: Hast tatsächlich recht Karl. Wir hängen ja alle nicht an einem Roller, sondern unser Herz hängt an der Vespa. Da kommt mein Club. Sieht ja doch schneidig aus, wie die da alle ankommen. Du, Karl, ich will Dir mal was sagen, zum nächsten Treffen, welches von meinem Club angefahren wird, dann... dann 24 Maschinen, meine ist dabei. Tschüss, Karl.

Neues aus Heilbronn



Frl. Dallinger mit drei Clubkameraden.

Der Motorsportclub Nordheim veranstaltete am 14. und 15. Juli 1957 ein Motorsportfest. Am Samstagabend wurde in der Nordheimer Festhalle ein hervorragend besetzter Bunter Abend geboten. Der VC Heilbronn besuchte diese Veranstaltung mit 6 Maschinen.

Am Sonntag morgen um 7 Uhr war Start zu einer Bildersuchfahrt durch 12 Ortschaften mit einer Gesamtfahrtlänge von 56 km. In der Klasse bis 175 ccm meldeten wir 5 Maschinen. Bei einer Beteiligung von insgesamt 20 Maschinen in unse-rer Klasse belegte der VC Heilbronn hinter der siegreichen

Puch eines ortsansässigen mit den Fahrern K. Betz, H. Ritter, H. Harder, F. Mack und K. Firnkorn in der genannten Reihenfolge die Plätze 2-6. Bei der nachmittags stattgefundenen Geschicklichkeitsfahrt starteten wir in der Klasse bis 175 ccm bei 28 teilnehmenden Maschinen mit 7 Vespen. Da der Parcour für Motorroller sehr schmal abgesteckt war, konnten wir die Erfolgsserie des Vormittags leider nicht wiederholen. Unser bester Fahrer H. Harder belegte in diesem Feld einen hervorragenden 4. Platz. Dabei ist zu beachten, daß dieses erst das 2. Mal war, daß sich der neu gegründete VC Heil-bronn an einer Geschicklichkeits-Fahrt beteiligte. Nach Beendigung der Geschicklichkeitsläufe boten wir dem Publikum einige Nummern unseres Kunstfahrprogrammes, wofür wir begeisterten Beifall ernten durften. Außerdem erhielten wir als stärkster anwesender Club eine große Flasche Likör. Die erste Teilnahme an einem Geschicklichkeitsturnier fand in Göppingen beim Vespa-Treffen statt, wo unsere Fahrer P. Mayer einen sehr beachtenswerten 4. Platz bei stärkster Konkurrenz errang. Ferner gewannen wir in der Zielfahrt-wertung einen Silberbecher als viertstärkster Club.

Franz Mack



Herr Harder beim Geschicklichkeitsturnier.

Delmenhorster Vespa-Zelte

Zuerst waren wir ja alle ein bißchen skeptisch, erstens wegen des Wetters und zweitens wegen des großen Gemeinschaftszeltes für alle "Nichtzeltbesitzer". Trotzdem ging es bei uns rund. Am Sonnabend früh fuhr uns "Vespa-Vater" und Betreuer unserer Maschinen, Herr Christian Duna, alle Zelte und Musikinstrumente zum Zeltplatz zum Zwischenahner Meer, wo er vom Vorstand, unseren Zelt- und Tourenwarten bereits erwartet wurde. Dann ging's an die Arbeit, und im Nu stand eine ganz ansehnliche Zeltstadt da, dreizehn 2—3-Mannzelte und das große Mannschaftszelt. Mit einer hundert Meter langen Schnur mit bunten Wimpeln umzäunten wir unsere Zeltstadt, stellten in einer langen Reihe unsere Vespen mit den Clubbändern davor, und jeder sah: Aha, der Vespa-Club Delmenhors ist stad!

Am frühen Nachmittag wurde die zweite Kolonne Vespen in Empfang genommen, die gleich von den Zeltwarten zum Strohholen für das Gemeinschaftszelt eingespannt wurden. Diesen Abend konnte jeder tun und lassen was er wollte, manche gingen noch ins Dorf, und die anderen verkrochen sich in ihren Zelten.

Pfingstmorgen starteten unsere Milchholer und brachten eine 20 l-Kanne an, deren Inhalt zum Frühstück teils so, teils als Kakao verkonsumiert wurde. Ungeduldig warteten wir alle auf unsere Nachzügler, die dann endlich um 10 Uhr eintrudelten, und unsere Vespa-Reihe erhöhte sich bis auf 28 Maschinen. Der Tag verging mit sehr viel Spaß und Freude beim Baden, Gemeinschaftsspielen und einer Zuverlässigkeitsfahrt. Als es dunkelte, wurde es bei uns romantisch. Lampions wurden aufgehängt und wir versammelten uns zu einer fröhlichen Runde. Vater Duna hatte uns einen großen Karton Negerküsse und für jeden zwei Rollen Drops gebracht, die zwischendurch vertilgt wurden. Unsere Instrumente spielten Heimatlieder, und alles sang kräftig mit. Es war so schön,





Unsere Zeltstadt, Vorne mit Roller Heidi Lihowski, links mit Roller Reinhard Beyer, rechts liegend K.-H. Bruckmann.

Bild links unten: Eine besonders sangesfreudige Ecke vom bunten Abend. Werner Warneke mit Akkordeon, Renate Gericke, Ingrid Warneke, G. Hoffmann, Marga Genke, Christa Cebulla, Ed. Kück, Inge Duna, Annel. Nieder, Christa Wilke, H. Bielefeld I, K.-H. Bruckmann, H. Bielefeld II, Ad. Hoffmann,

daß viele Bewohner unserer Nachbarzelte sich um uns rum setzten und mitsangen. Und immer wenn es am schönsten ist, muß Schluß gemacht werden, und alle verkrümelten sich in den Zelten. Unser Clubmaskottchen, der Langhaardackel Paick, machte um 2 Uhr nachts einen Rundgang von Zelt zu Zelt um zu sehen, ob sich auch keiner verirrt hat.

Nach dem Pfingsmontagfrühstück mieteten wir uns Boote und fuhren aufs Zwischenahner Meer hinaus. Bis mittags hatten wir strahlend blauen Himmel. Plötzlich, und ohne daß wir alle es richtig bemerkten, stand eine grauschwarze Wetterwolke über uns, und im Nu hatten wir furchtbares Unwetter, wie es noch keiner je erlebt hatte. Es hagelte, regnete, donnerte und stürmte, daß wir dachten es wäre der 30. Mai (Weltuntergang)! Nach einer guten Stunde konnte män es wagen aus dem Zelt zu sehen. Von oben war es trocken, doch unsere Zelte schwammen wie die Arche Noah. Alles mußte Stück für Stück eine ganze Ecke weg ins Trokkene getragen werden, da wir auf unserem Platz teilweise bis zu den halben Waden einsanken.

So viel unsere Zeltstadt zwar zu guter letzt noch regelrecht ins Wasser, jedoch nicht unsere gute Laune und die Freude an weiteren gemeinsamen Zeltfahrten.

Vater Duna holte alles wieder ab, und wir erzählen heute jedem gern von der schönen und lustigen Pfingst-Zelt-Fahrt des VC Delmenhorst.

I. Warnke, Schriftführerin



Von links nach rechts: Hans Hohns, Helmut Krenge, Elisabeth Gessmann, Hans Gessmann, Elisabeth Schöffel, Heinz Schöffel, Manfred Velder, ??, Horst Jung, Hans Zander, Elisabeth Zander, Siegfried Sasse, ein Gast vom VC Oberhausen, Willi Rabbertz, ??, Maria Rabbertz, Fritz Worring, Agnes Gessmann, Rainer Gessmann.

Feierabend!

Das war der Gedanke, der die Dülkener Vespa-Fahrer bewegte, als dieses Bild in den Abendstunden des 16. Juni aufgenommen wurde.

Nicht nur zwei Tage, reich an herzlicher Freundschaft und neuen Eindrücken, sondern noch reicher an Arbeit, was sich denken läßt, wenn ein Vespa-Club von 10 Mitgliedern auf sein erstes gelungenes Vespa-Treffen zurückblicken kann, lagen hinter den Vespisten vom VC Dülken.

Fast ein Jahr lang hatten die 10 sich restlos bemüht, dieses Vespa-Grenzland-Treffen in Dülken zu organisieren und sie haben ein gerüttelt Maß an Erfahrungen gesammelt in dieser Zeit, die nicht alle angenehm waren. Doch es wurde mit immer neuem Mut weitergearbeitet, bis der große Tag kam. Mancher Weg und mancher Brief waren vergebens gewesen und manche Arbeit umsonst, aber wem ist das noch nicht passiert.

Man war am Samstag, dem 15. Juni gerade damit beschäftigt, die letzten Arbeiten zu verrichten, als die ersten Gäste, zwei Fahrer aus dem Saargebiet schon auf dem Neumarkt ein-trafen und damit auch die ersten Schaulustigen anlockten. Nach dem Essen kamen sie dann in bunter Folge angerollt, unsere Freunde aus den Nachbarländern, wie auch aus der Nachbarschaft.

Alle Straßen Europas führen den Vespa-Fahrer zu Freunden, hatten wir nicht nur unserer Festschrift vorangestellt, sondern auch in Dülken propagiert. Und wenn laut Rundfunk die Musik keine Grenzen kennt, die Musik unserer Motoren kennt sie auch nicht. Allein die herzliche Begrüßung, nicht nur der Teilnehmer, sondern vielmehr auch der Dülkener Vespisten durch die Gäste, bewies der Bevölkerung die Richtigkeit dieser Thesen. Man spricht in Dülken heute anders über Vespa-Fahrer als vor dem Treffen. Früher tat man es mit dem Anflug eines Lächelns, heute mit Hochachtung. Die Korsofahrt der 200 Maschinen durch die kleine Stadt verstärkte den guten Eindruck bei der Bevölkerung und die teilweise sehr originell kostümierten Gruppen wurden überall mit Beifall begrüßt.

Nach dem gemeinsamen Abendessen im reich dekorierten Saal des Stadtgartenrestaurants lief ein kleines Programm über die Bühne, an dem sich zu unserer Freude unsere belgischen Vespa-Freunde in unvorhergesehener Weise aktiv beteiligten. Eine reichlich ausgestattete Tombola wurde in später Stunde durch die Preisverteilung abgelöst und nach Gesang und Tanz fand hiermit auch die Leistung ihren Lohn. Im großen Sitzungssaal des Rathauses wurden am Sonntagmorgen die Delegierten aller Clubs durch den Herrn Bürgermeister, den Herrn Stadtdirektor, sowie Herren der Verwaltung und des Gemeinderates begrüßt. In herzlichen Worten dankte der Bürgermeister den Gästen für ihr Erscheinen und würdigte die völkerverbindende Aufgabe gerade der Vespa-Clubs. Er gab der Freude Ausdruck, daß der VC Dülken die Initiative besessen hat, in dieser Stadt an der Grenze eine

1. Grenzlandtreffen in Dülken

solche Veranstaltung aufzuziehen. Als bester teilnehmender Club konnte der VC Dendermonde (Belgien) aus seiner Hand den Ehrenpreis der Stadt Dülken entgegennehmen. Im Namen des VCVD dankte der dienstälteste anwesende Club-vorsitzende Karl-Heinz Schwark vom Bergischen Vespa-Club in Wuppertal, für die gastfreie Aufnahme und die schönen Stunden in den Mauern dieser Stadt.

Nach dem Frühstück, das in verschiedenen Gaststätten eingenommen wurde, fand man sich auf dem Marktplatz zum Geschicklichkeitsturnier ein, das sich reger Anteilnahme er-freute. Hierzu eine kleine Episode. Als die Clubmitglieder damit beschäftigt waren, den Kurs aufzubauen und festzu-legen, fand sich auch der Chef der Polizeistation Dülken ein. Lange Zeit sah er zu und begutachtete die Angelegenheit. Dann schlich er geraume Zeit um eine GS herum, bis er sich schließlich ein Herz faßte. Wir liehen ihm die Maschine gern und er ließ es sich nicht nehmen, nun die hindernisreiche Strecke persönlich abzufahren. Über die Strafpunkte wollen wir nicht sprechen, denn er war ja nur "Amateur".

Als dann am Abend die Gäste wieder der Heimat zustrebten und wir den Marktplatz geräumt hatten, die Fahnenmasten ausgegraben und weggebracht waren, und nur noch das Transparent des Vespa-Clubs von Europa eine Wand bekleidete, da war Feierabend.

Strahlender Sonnenschein begünstigte unser Treffen, etwa 300 Teilnehmer mit rund 200 Maschinen waren bei uns zu Gast, wir haben neue Freundschaften schließen können und alte Freundschaften vertiefen. Wir hatten viel Arbeit gehabt, aber wir haben das frohe Gefühl, daß wir unseren Freunden etwas geben konnten und daß auch unser Treffen ein ganz kleiner Markstein war auf dem Wege zu einem neuen Europa. Was wollten wir mehr? Doch, etwas hätten wir uns noch gewünscht, nämlich, daß die Zahl der deutschen Teilnehmer etwas größer gewesen wäre, denn ein Vespa-Freund aus unserem Landesgebiet sagte: "Man könnte meinen, man wäre auf einem belgischen Treffen".

Sicher sind uns auch Fehler unterlaufen. Wer macht keine? Wir haben daraus gelernt und bitten alle, die evtl. zu schlecht weggekommen sind, "Verzeiht, es war nicht bös gemeint! — Vespa roll!"

Euer VC Dülken

Weltmeister Fangio auf seiner Vespa. Fangio baut in Argentinien die Vespa in Lizenz. Selbstverständlich fährt er auf seinen kleinen Spritztouren mit seiner Vespa.



Von Graden, Prozenten und Leistungsverlusten bei Bergfahrten

Zu den berühmtesten Alpenpässen zählen die Großglocknerstraße und das Stilfser Joch. Wer sich die Mühe macht in einer Tabelle nachzuschlagen, wird erstaunt feststellen, daß beide mit je nur 12% beziehungsweise 14% Steigung angegeben werden. Kleine Fische werden sie sagen, meine Vespa steigt rund 30%, im zweiten Gang immer noch 15 bis 18%. Was können mir da die 12 oder 14% anhaben. Nun ist es aber unbestritten eine Tatsache, daß auf den beiden genannten Alpenstraßen schon die größten Autos ins Schwitzen gekommen sind, kochende Kühler sind an der Tagesordnung und mancher Motor wurde restlos sauer gefahren. Also scheinen diese Pässe doch nicht so harmlos zu sein, wie man auf den ersten Blick annehmen möchte. Wie ist das zu erklären? Dafür gibt es zwei gewichtige Gründe. Der eine ist in der Länge dieser Steigungen zu suchen, ziehen sich beide Pässe doch über eine Länge von 34 und 27 Kilometer hin. Diese Dauerbelastung macht den Motoren zu schaffen und eine falsche Fahrweise führt unweigerlich zum Heißwerden der Maschine. Frühzeitig schalten und den Motor im kleinen Gang drehen lassen muß hier der Grundsatz sein. Trotzdem wird durch die starke Erwärmung ein Leistungsverlust in-folge geringerer Kompression, da sich der Zylinder durch die Hitzeentwicklung stark dehnt, unvermeidbar sein. Die Vespafahrer haben übrigens unter dieser Erscheinung am wenigsten zu leiden, da ihr Motor gebläsegekühlt ist, was gleichbedeutend mit intensiver und von der Fahrgeschwindigkeit unabhängiger Kühlung ist. Ein weiterer Leistungs-verlust entsteht durch den Höhenunterschied. Selbst bei korrekter Vergasereinstellung, die aber praktisch kaum vorhanden ist, weil sich kaum jemand die Mühe macht, beim Befahren eines Passes diese zu ändern, wird die Leistung geringer, je höher man kommt. Nach einer Faustformel verliert der Motor pro hundert Meter Höhenunterschied 1% seiner Leistung. Wenn man nun bedenkt, daß die großen Alpen-pässe auf eine Höhe von 2500 bis 2700 Meter über dem Meeresspiegel führen, dann kann sich jeder selbst ausrech-nen, wieviel die Maschine in diesen Höhen an Leistung verliert. 20% Leistungsverlust auf der Paßhöhe sind durchaus normal. Es wurde hier immer vom Großglockner und vom Stillser Joch gesprochen, weil sie eben zu den bekanntesten Paßstraßen zählen und gleichzeitig zu den längsten und höchsten Alpenstraßen zählen. Das Gesagte gilt aber selbstverständlich auch für alle anderen großen Pässe dieser Art. Für Neugierige sei noch erwähnt, der höchste Paß der Alpen ist der Iseran in Frankreich mit einer Paßhöhe von 2769 m. Der steilste dagegen die Turracher Höhe in Österreich mit einer Steigung von 32%. Die kurzen aber steilen Pässe erfordern meist weniger Fahrkönnen als die langen, weil bei ihnen sowieso nur der erste Gang mit viel Gas in Frage kommt. Es braucht aber niemand vor den großen Paßnamen Angst oder Respekt zu haben, denn sie sind alle mit der Vespa, auch wenn sie schwer beladen ist, ohne Schwierigkeit zu schaffen, wenn der Fahrer nicht krasse Fehler in der Fahrweise macht.

Manchmal treten Meinungsverschiedenheiten über die Steilheit eines Passes auf, weil der Steigungsfaktor in Graden oder in Prozenten angegeben sein kann. Die Geschichte haben uns die Mathematiker eingebrockt. Sie messen eine Steigung nämlich nach Graden, während es sich in der Kraftfahrt eingebürgert hat, Steigungen in Prozenten anzugeben. Wie gesagt, man kann immerhin auf beide Angaben stoßen. Nun besteht meistens der Irrtum, daß 90 Grad gleich 100% Steigung entspricht. Das ist leider ein Irrtum, denn 100% sind gleich 45 Grad. Der mathematische Beweis: Bei einem rechtwinkligen Dreieck mit gleichlangen Seiten stehen die beiden also in einem Verhältnis 1:1, was 100% entspricht. Der Steigungswechsel beträgt dabei 45 Grad. Wer's nicht glaubt, grabe ruhig einen rechtwinkligen Winkel und den Gradmesser aus seiner Schulzeit hervor, um die Sache auszuprobieren. Wenn man dann ein wenig weiter probiert, dann wird man erstaunt feststellen, daß 50% nicht etwa 22,5 Grad sind sondern 27 Grad. Das kommt daher, weil 50% bedeuten, daß bei einem rechtwinkligen Dreieck die

Höhe einer Seite die Hälfte der Länge der anderen Seite beträgt. Wenn man sich so ein Dreieck aufzeichnet und dann mit dem Gradmesser den Steigungswinkel mißt, kommt man auf die 27 Grad. Es ergibt sich also das Paradoxon, daß 50 = 27 ist. Die Steigung vom Großglockner von 12% ergibt dann in Graden gemessen eine Steigung von rund 7 Grad. Was nun den Vespafahrer am meisten interessieren dürfte, ist die Tatsache, daß in Graden gemessen das Steigvermögen der Vespa etwa 17 Grad beträgt. Mit dieser Angabe weiß er genau was seine Vespa noch schafft. Ich muß aber gestehen, daß diese Angabe insofern wieder ziemlich unwichtig ist, weil Straßen mit einem so großen Steigungsverhältnis praktisch kaum zu finden sind.

Budapest, den 12. Juni 1957

Sehr geehrte Clubsgenossen!

Von Ungarn, aus diesem vieles überlebten Staat schreibt Ihnen unbekannt diese Zeilen ein junger Beamter, der auch Vater von zwei Kindern ist.

Es ist ungefähr vor einem Jahr, daß ich nach einem Fußballmetsch im Budapest eine Vespa zum ersten Male gesehen habe. Sie stand dort zwischen den anderen ausländischen Wagen bescheiden, aber doch sicher. Schon im ersten Moment bezauberten mich seine wunderbaren Linien, seine praktische Ausstattung und Bequemlichkeit. Seitdem denke ich nur auf "Sie" ich bin in sie verliebt geworden. Und diese Liebe verging nicht und steigerte sich weiter, seitdem ich sein Photo in einer ausländischen Zeitschrift erblickt habe, meine Sehnsucht stieg nach ihr, daß ich es kaum ertragen kann. Von dieser Zeit an kann ich meine treue, aber längst veraltete Miele Sachs von Jahre 1949 überhaupt nicht ansehen. In meinem Gedanken verlobte ich mich schon mit der schönen Vespa, aber gegen unsere Ehe, uns zu vereinen stehen einige Schwierigkeiten im Wege. Obgleich, wie ich erfahren habe, nach dem Besitz der Vespa-trachtenden Motorfreunde, beschäftigen sich die staatlichen Kommitées mit dem Import, aber die Erfüllung hängt von vielen Umständen ab, so ist es eben deshalb ganz unsicher. So bitte ich Sie, beschenken Sie mich mit einer Vespa, daß wir nach so langem Warten endlich zusammenkommen können. Und nachdem das Geschenk, das ich auch als Brautgeschenk nehme, immer im Erwiderung steht, lade ich von euch einige Clubsgenossen im Sommer nach Budapest ein, zum Plattensee auf eine Motortura, wo ich mit der Vespa-Ehe die Hochzeitsreise halten könnte.

Ihr ergebener Freund, gleichwie als hoffnungsvoller Bräutigam Dr. Zoltán Bernáth, Budapest, XII., Csörsz-u. 7.

P. S.: Eben in diesem Tagen habe ich in der letzten Nummer der ungarischen Auto-Motor Zeitschrift — von euerem Vespa-Club und von der Münchener Zusammenkunft gelesen. Diese Nachricht lesend, entstand in mir die Hoffnung, vielleicht könnte euer zahlreiche Mitglieder besitzender Club meinen Wunsch erfüllen und so — meine ich, als erster Besitzer einer Vespa im Ungarn — ich auch um Aufnahme in euerem Club bitten. Ich weiß genau, mein Wunsch sei nicht eine Kleinigkeit, (da zur Zeit Ungarn Motors nur als Geschenk geschickt werden können — mit der wichtigen Aufschrift: Benutzt, — und auch so muß man einen Zoll von 40% zahlen), eben deshalb könnte ich nur mit einer ungarischen Motortura-Einladung euere Liebenswürdigkeit erwidern. Ich möchte gern mit eueren Clubsgenossen in den wunderschönen ungarischenn Orten, beim berühmten Plattensee einen Motorausflug zu machen. Benzin ist auch sehr billig. Ich glaube, ein jeder könnte hier die Zeit sehr angenehm verbringen.

Ich möchte hoffen, daß mein Wunsch in Erfüllung geht und könnte einmal auch ein Vespa-Besitzer werden. Ich erwarte euere Antwort. Wenn mein Wunsch unerfüllbar ist, so bitte, schicken Sie meinen Brief weiter, wy man mein Anliegen eventuell erfüllen kann.

Kempt'ner Luft ...

Seit Ende März 1957 läuft das Vespa-Treiben in Kempten auf höchsten Touren.

Zunächst mußte schon zu Beginn der Saison 1957 der ganze zurechtgelegte Plan für den Monat April in einer sehr kurzen Zeit auf das vom VCVD ausgeschriebene Vespa-Club-Turnier umgeworfen werden. Dies hatte zur Folge, daß unser Veranstaltungskalender für den Monat April nicht wie ursprünglich geplant, mit einigen kleineren Ausfahrten in die nähere Umgebung und nicht zu vergessen dem Ostereier-Suchen ausgefallen ist, dafür aber um so mehr "Marathonfahrten anfzu-

Schon bei Bekanntgabe des Vorhabens betreffs des Club-Turniers wurde darauf hingewiesen, daß die Ausgaben der Mitglieder zusammengerechnet wesentlich höher liegen, als was der Club durch den Gewinn selbst einer "Vespa GS" wieder erzielen kann. Bei der Zusammenstellung eines Durchführungsplanes für das Club-Turnier wurde kein einziger Sonn- und Feiertag übersehen und für jeden freien Tag eine Strecke von 300 bis 450 km festgelegt. Bereits die erste Ausfahrt mit 18 Vespas ging bis weit in den Schwarzwald und es war erstaunlich, wie groß die Begeisterung trotz unaufhörlichen Schnee- und Regenfällen war. Unser Vorhaben, mit dieser Fahrt in Weingarten einen Besuch zu machen, wo ein neuer Vespa-Club seine Gründungsfeier abhielt, wurde durch das Unwetter leider zunichte. Für die letzten 25 km von Isny bis Kempten benötigten wir alleine ganze zwei Stunden. Alle waren wir froh, daß wir diese uns sonst gewohnte Strecke ohne Unfall hinter uns hatten. Der Schnee fiel so dicht, daß das Tragen einer Schutzbrille unmöglich, und die Sicht auf ungefähr zwei Meter beschränkt war. Ohne viele Worte trennten wir uns schließlich nach 18stündiger Fahrt um 24 Uhr. Für unsere daraufhin einige Tage stark entzundenen Augen hatten wir die beruhigende Gewißheit, daß in unserer Startkarte bereits 20 der genannten Zielorte gestempelt sind. Ein Geschicklichkeitsturnier um die Landesclubmeisterschaft, welches in Kempten am 14. April ausgetragen wurde, hielt uns einen Sonntag zu Hause fest, wofür wir jedoch sehr schöne Stunden mit unseren Vespa-Freunden aus Tübingen und Ludwigsburg verbringen konnten. Nachträglich noch alle Achtung! Es waren die einzigen Clubs, die es gewagt haben, mit der Vespa rund 200 km bei dichtestem Schneesturm zurückzulegen.

Nun kamen die Feiertage. Bereits am Karfreitag wurde eifrig gefahren. Ziel war Oberstdorf, wo unser Club, durch die kurze Strecke von 44 km, mit 26 Maschinen vorgefahren ist

und dort eine Regenpause einlegte.

Am Ostersonntag hatten wir das erste Mal schönes Wetter, und um 6 Uhr standen 19 Vespas zum Start für eine weitere Fahrt im Rahmen des Club-Turniers zu den oberbayerischen Seen und hinein über den Kesselberg nach Mittenwald weiter nach Garmisch, wo uns ein starkes Gewitter überraschte. Nach einer kurzen Pause setzten wir schließlich unsere Fahrt fort und erreichten unseren Ausgangspunkt über Oberammergau und Füssen gegen 19 Uhr. Diese Fahrt mußten wir ab Diessen am Ammersee, infolge des sehr starken Osterverkehrs, in zwei Gruppen fahren, um eine größere Zersplitterung des Clubs zu vermeiden.

Bereits wenige Tage nach den Osterfeiertagen hatten wir eine Nachtfahrt wieder nach Oberstdorf, mit welcher wir unsere Startkarte Nr. 1 voll gestempelt hatten und sofort eine neue anforderten, welche nach Rücksendung der vollen auch prompt bis zum nächsten Samstag in unseren Händen

Es dürfte verständlich sein, daß wir nun, nachdem das Monatsende sehr schön und trocken war, unseren bei Schnee und Regen erreichten Vorsprung nicht leichtfertig aufs Spiel setzten, sondern noch kräftig mitgemacht haben. So kamen noch eine Fahrt durch Württemberg an den Bodensee, und dann der "Tag der Vespa". Ein sehr auffallendes Inserat in der Tageszeitung mahnte noch einen Tag zuvor alle Vespa-Fahrer an diesen bedeutenden Vespa-Tag. Wir hatten diesmal etwas ganz besonderes vor, und stellten eine schnelle sowohl auch eine langsame Gruppe unseres Clubs zusammen. Für diesen Tag hatten wir eine Strecke mit 11 Zielorten vorgesehen, welche jeweils von uns aus zwei verschiedenen Richtungen angefahren wurden. Dabei mußte die schnellere Gruppe immer die größere Strecke fahren, um ungefähr



Vespa-Weihe durch Herrn Stud. P. Schmid in Kempten vor dem Hauptportal der St.-Lorenz-Kirche.

gleichzeitig am Ziel zu sein. Das ganze wurde von unserem Vorstand genau berechnet und eine bestimmte Geschwindigkeit vorgeschrieben, welche sich jedoch von einem Ort zum anderen auf Grund der verschiedenen zwei Strecken ständig änderte. In Tettnang machten wir Mittagspause, und alle waren von der Art dieser Fahrt angenehm überrascht, denn alle waren immer wieder auf das Zusammentreffen im näch-



Der VC Kempten und der VC Weingarten auf dem Weg zur Rollerweihe. Es war für Kempten eine eindrucksvolle Veranstaltung.

sten Zielort gespannt. Eine besondere Überraschung war es, als bekannt gegeben wurde, daß das Mittagessen für jeden aus der Club-Kasse gedeckt wird.

Den Abschluß des Turniers bildete auch für uns das internationale Vespa-Treffen in Ludwigsburg, wo wir wieder mit 22 Maschinen vertreten waren. Es gelang uns dabei in der Gruppe 2 einen zweiten Platz in der Zielfahrt zu belegen. Die Heimfahrt und zugleich der Schluß des Club-Turniers war wie bei unserer ersten Fahrt kalt, naß und der Schnee durfte auch nicht fehlen.

Zwischenzeitlich wurde auf Grund einer Einladung des BMW-Clubs Kempten eine Fahrzeug-Weihe vorbereitet, welche am 30. Mai 1957 stattfinden sollte.

Nachdem bei einer Club-Versammlung fast einstimmig dafür abgestimmt wurde, war für uns die Sache klar. Durch ein Rundschreiben wurden alle Mitglieder nochmals zur Teilnahme aufgefordert. Der neugegründete Vespa-Club Weingarten wurde eingeladen, und nachdem wir auch hier eine Zusage erhielten, brauchten wir noch gutes Wetter zu erhoffen.

Am Hauptportal der St. Lorenzkirche, wo die Weihe vorgenommen wurde, sah es kurz vor dem genannten Zeitpunkt
so aus, als ob es eine reine BMW-Sache sei, denn es waren
nur einige Motorräder und Isetta anwesend, welche nach und
nach dort eingetroffen sind, während sich die Vespa-Fahrer
schon eine Stunde vorher am Club-Lokal sammelten, um dort
den VC Weingarten zu begrüßen, die Roller mit Blumen zu
schmücken und dann geschlossen an der Kirche vorzufahren.
Es war sehr erfreulich zu sehen, daß durch die Teilnahme des
Vespa-Clubs Weingarten vor aller Offentlichkeit wieder einmal die Verbundenheit der Vespa-Fahrer und der Clubs
deutlich zum Ausdruck gekommen ist. Dem Gäste-Club sowie
auch der restlosen Beteiligung aller Kemptener Club-Mitglieder ist es zuzuschreiben, daß auch nichtorganisierte
Vespa-Fahrer daran teilgenommen haben und somit unsere
Vespa wieder einmal dominierte.

Die Weihe selbst wurde von Stud. P. Schmid vorgenommen, welcher selbst jahrelang Vespa-Fahrer war. Bei dem immer noch dichter werdenden Verkehr habe der Fahrer den Segen Gottes noch notwendiger als früher, sagte der Geistliche wörtlich. Die täglichen Verkehrsunfälle und die furchtbaren Unfälle bei Rennen zeigten, welchen Gefahren auch der vorsichtige Fahrer immer ausgesetzt sei. Er mahnte jedoch, nicht einfach darauf loszufahren, im Vertrauen auf das geweihte Fahrzeug. Das Motto der Verkehrs-Erziehungswoche "Einer achte auf den anderen" müsse für jeden Fahrer gelten.

Er würdigte die Clubs, welche es sich zur Ehre gemacht haben, die Weihe ihrer Fahrzeuge vor aller Offentlichkeit vornehmen zu lassen.

Alle Teilnehmer waren von dieser Feierlichkeit sehr beeindruckt, und möchten es nicht versäumen, diese Sache auch anderen Vespa-Clubs zu empfehlen.

Am Nachmittag fuhren dann beide Vespa-Clubs gemeinsam zur Schletter Alm, wo bei bester Stimmung die Stunden wie im Fluge vergingen. Gegen 18 Uhr trennten sich dann beide Clubs und traten ihre Rückfahrt nach Hause an. Dem Vespa-Club Weingarten möchten wir an dieser Stelle schon unseren Gegenbesuch ankündigen.



VC Kempten an der Wieskirche



UNSER HANDLERPORTRAT

Herr von Engelbrechten Frankfurt/Main

... gar nicht so einfach, nun den wirklich verdientesten Händler herauszufinden. Sehen wir uns einmal um, so muß man unwillkürlich an Frankfurt/M. denken, denn hier fahren die meisten Vespen.

Wenn sich jemand besondere Verdienste erwarb, dann war es Herr von Engelbrechten, der nach Auflösung der Vespa-Vertriebsgesellschaft Vespahändler wurde. Schon vorher hatte er die erste Vespavertragswerkstatt in Frankfurt/M. gegründet (Januar 1950). Hier wurden außerdem 1950—51 die italienischen Vesparennmaschinen betreut und fit gemacht, die seinerzeit an der Deutschlandfahrt teilnahmen und die Fachwelt in Staunen versetzten (125 ccm = 136 km Spitzel) ... Die Fahrer des so erfolgreichen Team waren Friedel Schön und Heiner Dietrich, Frankfurt/M., sowie Füglein, Nürnberg. Bei den Herrenfahrern starteten H. von Hanstein, Peter Max Müller und Polenskyl —

Kaum liefen in Frankfurt/M. ein paar Vespen, so dachte man daran einen Club zu gründen. Im Juni 1950 war es so weit, daß Deutschlands erster Rollerclub aus der Taufe gehoben wurde. Zu den Mitgründern des Clubs zählte Herr von Engelbrechten, also ein Mann, der sich in jeder Beziehung Verdienste um die Vespa erwarb. Auch heute noch — nach sieben Jahren — ist er nicht müde geworden, dem Vespagedanken seine vollste Unterstützung zu geben.

gez. B. Wesche 1. Landesclubvorsitzender

DER VESPA-CLUB VON DEUTSCHLAND DANKT SEINEN VESPA-HÄNDLERN

Vespa-Landestreffen Bayern am 31.8./1.9. 1957

in Augsburg der Stadt der Fugger und Welser

Alle Vespa-Fahrer, die dem VCVD angeschlossen sind, ladet der Vespa-Club Augsburg recht herzlich ein. — In der Zielfahrtwertung und in der Wertung für die Geschicklichkeitsfahrt stehen wertvolle Preise zur Verfügung. — Der Vespa-Club Augsburg wird alles tun, um die Kosten für die Teilnehmer an dem Treffen so niedrig als möglich zu halten.

Programm

Samstag, den 31. August

13.00-18.00 Uhr Delegiertenversammlung (Clubzimmer der Stadiongaststätte)

16.00-19.00 Uhr Zielfahrtabnahme (Rosenaustadion, Stadionstraße. Zum Empfang spielt die Kapelle der 11. amerikanischen Luftlandedivision). Einweisung in die Quartiere.

20.30-?? Vespa-Ball mit Unterhaltungsprogramm, Stadiongaststätte (Eintritt nur mit Festzeichen).

Sonntag, den 1. September

7.00— 9.00 Uhr Gelegenheit z. Kirchgang.

9.30-12.00 Uhr Geschicklichkeitsfahren (Ausscheidungslauf für die Bayerische Landesmeisterschaft). Parkplatz: Christoph-von-Schmid-Straße, drei Minuten vom Stadion.

11.00-12.00 Stadtrundfahrt mit Omnibus (Besichtigung der Sehenswürdigkeiten mit Fremdenführer).

13.00 Uhr Gemeinsames Mittagessen Stadiongaststätte).

15.00 Uhr Siegerehrung und Verabschiedung der Gäste (Stadiongaststätte).

Anderungen vorbehalten!

gez. Betzenhofer, 1. Vors.

gez. Kühlein, Sportw.

Das Märchen vom "Schelm im Glück"

Im Wonnemonat Mai starteten wackere Kämpen, um den Landes-Club-West in Ludwigsburg würdig zu vertreten. Start unter Fähnlein-Führer Erich Binder, der diese buntbeflaggte Schar in altbekannter Zügigkeit anführte.

Da dieses Unternehmen gleichzeitig eine Werbungsfahrt für den Vespa-Gedanken darstellte, sollte eine Vespa GS unter den Teilnehmern zur Verlosung kommen.

Soviel zur Vorgeschichte.

Am Tag der Verlosung fuhr Schelm mit seinem Klubkameraden Willi Schorn direkt aus seinem Büro nach Gladbeck. Während der Fahrt war er so still. "Was ist los mit dir?"

fragte Willi. "Ach, ich mache mir gerade Sorgen, wie ich die Vespa GS nach Hause bekomme!"

"Du hast wohl einen Sprung in der Schüssel, wie?"

Aber dann fing auch er an zu spinnen.

Für Schelm gab es eigenartigerweise kaum einen Zweifel über den Ausgang der Verlosung. In Gladbeck ging die Flachserei im Kreise der Ludwigsburg-Fahrer weiter, und Schelm blieb dabei zu versichern, alle anderen könnten ruhig wieder nach Hause fahren, er würde diesmal das "Rennen machen". Auf die neckische Frage, ob sich denn auch der Ober freuen dürfte, wenn er die Vespa GS gewinne, ließ Schelm den Ober sich was zu Trinken bringen. Bei diesem Hin und Her ging es ausgesprochen lustig zu.

Dann kam der große Augenblick; der Ober mischte die Lose und übergab sie Frau Binder — und schon begann das Ziehen

des "großen Loses"

Schelm griff als Fünfter zu und bat, das geschlossene Kuvert noch in der Hand, die Mitbewerber, doch nun aufzuhören. Allenthalben Gelächter! Ein Kollege aus Gladbeck versicherte, falls das begehrte Los tatsächlich in diesem Umschlag stecke, würde er sich auf der Stelle totlachen. Dieser kleine Selbst-mörder! Schelm nahm den Briefbogen aus dem Kuvert, faltete ihn auseinander und hielt ihn seinen Vespa-Kameraden hin. Da wurde es ruhig, man hätte die berühmte Stecknadel fallen hören können. Aber dann ging das Gejohle los: "Schelm, du kast "sie" gewonnen!!!" Da wurde der Schelm mit einem Mal ruhig und außerdem um die Nase stark blaß; das war denn doch auch für ihn letzten Endes eine so unwahrscheinliche Uberraschung, die er erst langsam verdauen mußte. Der Chronist weiß zu vermelden, daß der Schelm an diesem Abend reichlich spät nach Hause gekommen ist.

Nichts gegen Märchen also — wenn sie hin und wieder wahr

werden.

Texas-Vespen

Bei nicht gerade campinggeeignetem Wetter zwischen Sonnenschein und ordentlichen Regenschauern landeten die Vespa-Clubs Vespa-Freunde 1956 Saarbrücken, Gladbeck, Gelsenkirchen, Bochum und Rhein-Lahn mit ca. 60 Maschinen im



"Miß Vespa Rhein-Lahn 1957" Christel Eid, etwas vom Winde verweht.

Wie immer der wildeste Mann aus dem wilden Westen doch bei schönen Frauen sooo zahm, Schriftführer Karl Hermann, Diez.



Forellengut "Texas", am Rande des schönen Westerwaldes idyllisch gelegen. Die Wetterkleidung wurde mit einem zünftigen Comboydreß vertauscht, um nach einem stärkenden Campingessen gleich feste zu "schwofen" und den Umsatz der "Texas-Bar" zu erhöhen. Alfons Schleimer begrüßte die Clubs und überreichte ein Erinnerungsgeschenk, das von den Clubvorsitzenden ebenfalls mit Gastgeschenken erwidert wurde.

Zur allgemeinen Überraschung rollten gegen 23 Uhr mit dröhnendem Horn, auf schwarzer GS zwei vermummte Gestalten in "Texas" ein. Wer rollt schon so spät durch Nacht und Wind? Es war natürlich unser Vespa-Boß mit Gattin. Präsident Binder wurde mit großem Hallo empfangen und hatte als Festzugabe ein Feuerwerk mitgebracht, das unter Oooooh und Aaaaah der Zuschauer im illuminierten Garten abgebrannt wurde.

Als originellste Texas-Boys und -Girls wurde das amerikanische Ehepaar Dishon ausgezeichnet, das neben seinem Stra-Benkreuzer eine Vespa fährt und sich für die Zeit seines Deutschlandaufenthaltes unserem Club angeschlossen hat.

Als Höhepunkt des Festes wurde die Wahl der "Miß Vespa Rhein-Lahn 1957" vorgenommen und Schleimer fühlte den Teilnehmerinnen mit Fragen die unsere Vespa, den Verkehr und Heimatkunde betrafen auf den Zahn, um für die richtige Antwort Pluspunkte vorzumerken. Die letzte Entscheidung fällte die Jury Frau Jäger, Diez, Donald Dishon, USA, Heinz Adam, Saarbrücken. First Vespa-Lady Binder konnte unter großem Applaus der Gäste der achtzehnjährigen Christel Eid aus Pohl bei Nassau die Schärpe der "Miß Vespa 1957" anlegen. Neben Blumen der Clubs, Küßchen und einem scharfen Drink der Gladbecker gab es für sie Geschenke von Firmen des Clubgebietes.

Ob einer der Gäste etwas von der kühlen Nacht verspürt hat? Ich glaube kaum, denn überall, wohin man sah, gab es frohe Gesichter.

Alte Freundschaften wurden gefestigt und neue angeknüpft. Dabei flossen bei heißer Musik noch heißere Getränke. Früh — sehr früh zogen sich mehr oder weniger gerade gehende Gestalten in die Zelte oder auf den Heuboden zurück, wo auch der Präsident feste mitschnarchte.

Wenn ich an meinen Kopf vom Sonntagvormittag denke, wird es mir jetzt noch ganz komisch, doch sosll es auch anderen ähnlich gegangen sein. Die vorgesehene Fahrt nach Bad Ems fiel durch den Regen ins Wasser und man saß noch bis zum Spätnachmittag zusammen, um dann wieder in Richtung West und Saar nach Hause zu rollen. Die Vespa-Bande Rhein-Lahn freut sich schon jetzt auf ein Wiedersehen im Kohlenpott! Besonders Euer mack, the bandit.

Alfons Schleimer überreicht Miß Dishon zum Andenken eine Miniatur-Vespa, — Mitte Hermann Flesch.



Südwest traf sich in Mannheim

Herrlicher Sonnenschein begleitete die südwestdeutschen Vespa-Clubs auf ihrer Fahrt nach Mannheim, der Industrieund Handelsstadt am Zusammenfluß von Rhein und Neckar, zum Jahrestreffen des Landesclubs Südwest.

Mannheim, das in diesem Jahr sein 350jähriges Stadtjubiläum feiert, und der VC Mannheim, der auf die ersten fünf Jahre seines Bestehens zurückblickt, verspürten zum ersten Mal am eigenen Leibe, was eine Vespa-Invasion ist. Und dabei war es nur ein regionales Treffen, an dem 8 Clubs aus VLC Südwest, 6 aus dem Saarland und der VC Stuttgart mit insgesamt 232 Maschinen teilnahmen.

Den 1. Preis in der offiziellen Zielfahrtwertung holte sich der VC Gießen vor dem VC Wiesbaden und dem VC Pforzheim. Sieger in der Sonderwertung für Gäste aus anderen Landesverbänden wurde der VC Neuweiler/Saar.



Funktionäre vom VC Mannheim am Ziel. Frl. Burkert, Frau Hessenmüller, Diepenbruck, Köhler, Hessenmüller, Kahl, Becker, Häussel, Sattler.



"Mannem vorne!" heißt bei uns ein oft zitierter Schlachtruf.



Turnierplatz an der Hauptfeuerwache; gleich geht's los!

Abends traf sich alles im Kolpingsaal zum traditionellen Vespa-Ball, der durch das Auftreten des Mundharmonika-Meistertrios bzw. -quartetts "Los Pedros" eine besondere Note erhielt. Dankbarer Applaus belohnte sie für ihr gekonntes Spiel. Die Damen hatten wenig Zeit zum Verschnaufen, denn angesichts der männlichen Übermacht mußten sie fleißig das Tanzbein schwingen.

Am Sonntagvormittag wurde der Vorlauf zur Geschicklichkeits-Meisterschaft Südwest abgewickelt, zu dem die 8 Ortsclubs aus dem VLC Südwest je eine Mannschaft von 5 Fahrern gemeldet hatten. Sehr zum Leidwesen des Veranstalters
hatte sich die "höhere Gewalt" nicht dazu bewegen lassen,
eine frühere Startzeit als 11 Uhr zu genehmigen. Unter den
Gästen von der Saar gab es begreiflicherweise lange Gesichter, weil keine Zeit mehr übrig blieb, um auch sie starten zu
lassen. Strafpunktfrei blieben 7 Fahrer, von denen die beiden schnellsten wegen Zeitgleichheit stechen mußten. Klaiber vom VC Frankfurt konnte dabei seine Zeit noch um eine
Sekunde verbessern und wurde damit Turniersieger vor
Weber und Spieß vom VC Gießen. Europameister Krüger
hatte Pech und mußte Strafpunkte einstecken. Die Mannschaftswertung gewann der VC Gießen mit insgesamt nur
15 Strafpunkten vor dem VC Frankfurt (17) und den VespaFreunden Wiesbaden (33).

Auch beim Korso durch die Mannheimer Innenstadt gab es Preise zu gewinnen. Die glücklichen Gewinner waren der VC Frankfurt als Club mit der schönsten Aufmachung und der VC Homburg/Saar als Club mit der besten Fahrdisziplin. Mit der Preisverteilung im Kolpingsaal, fand das, vom alten Petrus offensichtlich wohlwollend befürwortete Treffen, seinen Ausklang.

Ubrigens...— weil wir gerade von Wohlwollen sprechen: Kann man von einem Vespa-Händler mehr erwarten, als daß er für jede am Treffen beteiligte Vespa 5 Liter Gemisch spendiert?



Gerd Hummel, VC Heidelberg



VC Frankfurt in Gala. 1. Preis für Aufmachung.

Delegierte in Schwäbisch-Gmünd

Der SVR tagte am 11. August 1957

Bei strahlendem Sommerwetter konnten die Abgeordneten der dem Schwäbischen Vespa-Ring angeschlossenen Vespa Clubs Schwäb.Gmünd anfahren, um an der diesjährigen Delegiertenversammlung teilzunehmen. Diese hatte diesmal eine ganz besondere Note; das zeigte sich schon rein äußerlich an dem feierlichen Rahmen, den das Ganze hatte. Schon an der



Der VC Heidenheim, der auch an dem Turnier teilgenommen hat, sich aber nicht mehr plazieren konnte, erhielt vom SVR einen Erinnerungsteller.

Pünktlichkeit der Clubs zeigte sich, daß es diesmal nicht nur eine turnusmäßige Sache, sondern eine besonderes Ereignis war.

Als Gäste der Versammlung nahmen der Landesvorsitzende für Baden-Württemberg des Deutschen Touring Clubs, Herr Dr. Weiß, Stuttgart, Herr Polizeiobermeister Weiß von der Kreisverkehrswacht Schwäb.Gmünd, Herr Kohl von den VM-Werken Augsburg und Frau Birkner vom VCVD-Sekretariat München teil.

Nach der Begrüßung durch den Vorsitzenden des SVR Helmut Reiter wies dieser in seiner Ansprache auf den Vespa-Gedanken und das Gemeinschaftsempfinden sowie auf das Zusammengehörigkeitsgefühl aller Vespisten hin. Er prägte den Satz: "Durch Gemeinschaftsleistung zum Erfolg." Unter diesem Motto wurde im SVR das "Deutsche Vespa-Turnier 1957" gefahren. Helmut Reiter sagte: "Nicht nur unser Fahrzeug, sondern auch die Verbindung von Mensch zu Mensch hat uns in Clubs zusammengeschlossen, in denen wir uns seit Jahren wohlfühlen. Ein einzelner konnte gar nichts erreichen. Nur ein gutes Club-Team konnte sich zum Erfolg durchringen"

Anschließend an seine Ansprache konnte der Vorsitzende die Übergabe der beim Deutschen Vespa-Turnier errungenen Preise vornehmen.

Es erhielten der VC Kempten 1 GS, VC Schwäb.Gmünd 1 GS, VC Heilbronn 1 Touren.

Stürmischer Beifall der Vespafreunde begleitete die Über-Willi Piecha sagte bei der Übernahme der GS: "Für den gabezeremonie. Der Vorsitzende des VC Schwäb.Gmünd Vespa-Gedanken und der Völkerverbindung sollst du rollen von Sieg zu Sieg."

Frau Birkner vom VCVD-Sekretariat beglückwünschte ebenfalls die Siegerclubs und überreichte ihnen einen Vespa-Glückspfennig.

Daraufhin ergriffen Herr Dr. Weiß, Stuttgart, vom DTC und Herr Polizeiobermeister Weiß von der Kreisverkehrswacht das Wort. Sie beglückwünschten die Clubs zu ihren Erfolgen. Herr Dr. Weiß betonte die Verbundenheit der Vespa-Clubs zum Deutschen Touring Club, die beide etwas Gemeinsames haben, nämlich den Touring-Gedanken und den Wunsch andere Menschen und Sitten kennenzulernen, und unterstich somit die völkerverbindende Note, Herr Weiß von der Kreisverkehrswacht betonte in seinen Worten, daß er es begrüße, daß im Vespäclub soviel Wert auf Verkehrsdisziplin und

Sicherheit gelegt wird und daß das Deutsche Vespa-Turnier auf dieser Grundlage gestartet und durchgeführt wurde. Es sei ein gutes Zeichen, wenn ein motorsportlicher Club seine Veranstaltungen nach dieser Hinsicht wertet. Er sei überzeugt, daß nur durch aktive Aufklärungsarbeit, wie sie in den Clubs getan würde, das Ende der unerwünschten Verkehrsrowdys herbeigeführt werden kann. Er danke den Vespa-Clubs für diese Erkenntnis und bittet sie um die Mitarbeit bei den Verkehrswachten.

Nachdem Vespa-Landsclubvorsitzender Reiter den Gästen für ihre Worte gedankt hatte, sprachen die Clubs ihren Beifall mit einem kräftigen "Vespa-Roll" aus.

Es folgten dann die Berichte des Vorsitzenden Reiter und des Sportleiters Nägele, bei denen die Veranstaltungen und sportlichen Ereignisse des SVR im vergangenen Jahr beleuchtet wurden.

Helmut Reiter wurde zum drittenmal wieder Vorsitzender des Schwäbischen Vespa-Rings. Ihm zur Seite wurden gestellt als stellv. Vorsitzender Herr Günther Nägele, Eglosheim bei Ludwigsburg, und als Sportleiter Herr Gerhard Hagemann, Tübingen. Herr Schnitzler, Ludwigsburg, der die Wahlleitung übernommen hat, setzte die Herren in ihr Amt ein und übergab die weitere Leitung der Versammlung wieder dem alten und neuen Vorsitzenden Herrn Reiter.

Dieser bedankte sich für das Vertrauen, das ihm wieder für eine weitere Periode geschenkt wurde, und er werde sich bemühen, den SVR weiterhin erfolgreich zu betreuen.

Es wurden noch Anträge von Clubs behandelt, die nach z. T. erregten Debatten doch einen brauchbaren Modus erhielten. Für die neue Saison wurde geplant, daß man wiederum drei Vorläufe zur Landesclubgeschicklichkeitsmeisterschaft fährt. Es stellten sich die VC Ludwigsburg, Göppingen und Kempten zur Verfügung. Das offizielle Regionaltreffen des SVR 1958 wünschte der VC Heidenheim durchzuführen, was ihm durch die Versammlung zugesagt wurde, falls das Einverständnis des VCVD gewonnen wird.



Landesclubvorsitzender Reiter bei seiner Ansprache.

Gegen 15 Uhr konnte der Vorsitzende die Versammlung schließen und bedankte sich bei allen Teilnehmern für ihr Erscheinen und ihre Mitarbeit, denn nur so könne der SVR zu neuen Erfolgen führen.

Nach dieser Schlußansprache nahmen die Clubs ihre gewonnenen Maschinen, die im Versammlungsraum "Hotel Gmünder Hof" zwischen Zierbäumen aufgestellt waren, in Empfang, um sie mit der mitgebrachten roten Nummer zur ersten Jungfernfahrt zu starten.

Vor dem Hotel gab es dann noch die übliche kameradschaftliche Verabschiedung der Clubs.

Schwäb.Gmünd, den 12. August 1957.

Helmut Reiter

Jahreshauptversammlung des Vespa-Landes-Club-Südwest

Am 18. 8, 1957 fand in Frankfurt am Main die Jahreshauptversammlung des VLC-Südwest statt, bei welcher eine fast 100% ige Beteiligung festgestellt werden konnte.

Der 1. Vorsitzende, Herr Bernard Wesche, eröffnete die Versammlung und gab zunächst die Tagesordnung bekannt. Zuvor begrüßte Herr Wesche Frau Birkner vom Sekretariat, die in Vertretung von Herrn Strauch-Stoll gekommen war, um die Verteilung der beim Vespa-Club-Turnier gewonnenen Maschinen vorzunehmen (1 GS für VC Frankfurt am Main, je 1 T 56 für Vespa-Club Rhein-Lahn und Vespa-Club Wiesbaden).

Nach dem feierlichen Akt der Verteilung folgte ein ausführlicher Bericht des 1. Landesvorsitzenden über das letzte Geschäftsjahr. Unter anderem wurde festgestellt, daß der Landes-Club-Südwest seit Oktober 1956 einen fast 30% igen Zugang an Mitgliedern zu verzeichnen hat.

Nach dem Bericht des Sportleiters, Herrn Wagner, erfolgte die Entlastung des Vorstandes, im Anschluß hieran die Neuwahl.

Herr W. Steckenreiter — VC Frankfurt am Main — nahm in der Eigenschaft als Alterspräsident, die Entlastung des 1. Landesclubvorsitzenden, Herrn Wesche, vor und bedanket sich im Namen aller Anwesenden für die geleistete Arbeit. — Mit einstimmiger Mehrheit wurde Herr Wesche als 1. Landesclubvorsitzender wiedergewählt.

Nach der Entlastung des stellvertretenden Vorsitzenden und des Sportleiters wurden die Herren F. Wagebach (VC Frankfurt) und W. Wagner (VC Gießen) erneut wiedergewählt, so daß also der Gesamtvorstand im Südwesten keine Änderung erfuhr.

Die Versammlung, die gegen 11.30 Uhr begann, konnte — auf Grund des reibungslosen Ablaufes — gegen 13.00 Uhr bereits offiziell wieder geschlossen werden.

Der Vespa-Landesclub Südwest ermittelte in 3 Läufen am 2. 6. 1957 in Mannheim, am 23. 6. 1957 in Frankfurt und am 4. 8. 1957 in Wiesbaden seinen Landesmeister und die 4 weiteren Teilnehmer am Endlauf um die Bundesgeschicklichkeitsmeisterschaft. Nach wechselnder Führung wurde der Fahrer Siebenborn vom Vespa-Club Frankfurt Landesmeister 1957. Mit nur 2 Punkten Abstand gefolgt von Spiess VC Giessen, Klaiber VC Frankfurt, Müller VC Frankfurt und Joa VC Mannheim. Diese 5 Fahrer werden dem VLC Südwest bei dem Endlauf um die Bundesmeisterschaft am 8. September 1957 in Giessen vertreten.

Die selbstgebastelte Benzinuhr

Isidor dachte, 200 km bin ich gefahren, also gehen 5 neue Liter in den Tank hinein. Gedacht getan, er fuhr zur Tankstelle und verlangte 5 Liter Gemisch. Der eilfertige Tankwart goß eilends Ol in den Tank und ließ das kostbare Naß munter darauf plätschern. Aber, oh Schreck, Isidor hatte sich doch etwas verschätzt mit dem Erfolg, daß ein guter Teil des Benzins überlief. Nun war es nicht nur schade um das verlorene Benzin, mindestens ebenso schlimm war, daß die Mischung von Ol und Benzin nicht mehr stimmte, denn das Ol konnte man nicht mehr aus dem Tank heraus bekommen, neues Benzin hatte aber sichtlich keinen Platz mehr im Tank. Also mußte Isidor eine ganze Weile mit überfettetem Gemisch fahren. Auch später war der Fehler nur schwer zu korrigieren, denn die Menge des übergeschwappten Benzins war nur schlecht abzuschätzen.

Was Isidor fehlte, war ein Meßstab. Dieser kann aus einem einfachen Lineal bestehen, die Markierung nimmt man selbst vor, indem man Liter für Liter des Gemisches einmal eingießt und dabei jeweils am Flüssigkeitsrand, der sich am Lineal abzeichnet, eine Kerbe macht. Auf diese Weise läßt sich leicht feststellen, wieviel Benzin noch im Tank ist, beziehungsweise wieviel Gemisch noch nachgetankt werden kann. Der Meßstab hat im Gepäckraum der Vespa leicht Platz, er dürfte dort kaum stören und ist immer zur Hand, wenn man ihn gerade mal braucht.

Die Betriebsanleitung ist zum Lesen da

Bekommt so ein Vespasäugling seine neue Vespa und ist dieser Vespasäugling noch dazu ein junger Mann, so pfeift er auf alle Erklärungen des Meisters, der ihm die Vespa übergibt, sondern setzt sich darauf und braust los.

Die mitgegebene Betriebsanleitung wird achtlos zu Hause in den Bücherschrank geworfen. Besagter junger Mann darf sich dann aber auch nicht wundern, wenn er im Bedarfsfalle nicht einmal weiß, wie man den Benzinhahn auf Reserve stellt.

(Alles schon einmal da gewesen.) Es gibt einen klaren Beweis, daß die Betriebsanleitung wichtig ist. Die Vespa-Fabrik gibt nämlich dafür eine Menge Geld aus und das würde sie bestimmt nicht tun, wenn diese wirklich so unwichtig wäre wie manche glauben.

Unsere Vespa-Damen sind da anders. Sie haben keinerlei Ehrgeiz in technischer Hinsicht und lassen sich geduldig erklären was es zu erklären gibt. Bei besonders hübschen Damen soll die Erklärung auch besonders lange dauern, habe ich mir sagen lassen, aber das liegt ja in der Natur der Sache.

Weiter nehmen Damen die Betriebsanleitung mit ins Bett und studieren eifrig. Und auf den ersten Fahrten haben sie dieselbe auch so totsicher dabei, wie ihren neugebackenen Führerschein. Sie tun recht daran. Denn Erklärungen kann man vergessen, was man aber schwarz auf weiß hat, steht dann immer noch da und man kann es im Bedarfsfalle lesen.

Ein Neuling, der auf dås vorhergehende Studium der Betriebsanleitung, vor seiner ersten Fahrt verzichtet, beweist nur, daß er vom Fahren nicht viel versteht. Schließlich ist eine Vespa kein Grammophon, bei dem man einfach eine Platte auflegt, sondern verlangt Verständnis und vor allem Kenntnis zum Fahrzeug. Wenn auch die Betriebsanleitung für viele ziemlich trocken ist und manche einen großen Teil des Inhalts von früher her kennen, so gibt es doch wieder dies und das zu lesen, das manche Mühen und Ärger erspart.

Die alten Vespa-Hasen wissen das genau und lesen darum beim Neukauf einer Vespa die Betriebsanleitung genau, weil sich am neuen Modell doch vielleicht dies oder das geändert hat, was wissenswert ist. Man kann darum nur den neugebackenen Vespa-Besitzer ans Herz legen, dasselbe zu tun.

Das "gewußt wie" hat noch niemanden geschadet und so einfach und simpel das Fahren auf einer Vespa ist, so muß man die Grundbegriffe doch erst einmal lernen. Weiter hat jede Maschine, also auch die Vespa, so ihre Besonderheiten, zum Beispiel beim Radwechsel und diese kann man am besten aus der Betriebsanleitung ersehen. Also noch einmal: Zuerst die Betriebsanleitung lesen!

Delegiertenversammlung

Am 6. Oktober 1957 findet anläßlich des Vespa-Treffens Gladbeck die diesjährige Delegiertenversammlung des VCVD in Gladbeck statt. Jeder Vespa-Club kann einen Delegierten entsenden. Anträge zur Delegiertenversammlung müssen mindestens 14 Tage vorher beim Sekretariat des VCVD eingegangen sein.

Wenn Trapper Geierschnabel auf einer Vespa gefahren wäre ...

hätte er vermutlich lauthals geflucht, weil die Regenbrille auf seinem erheblichen Riechorgan bestimmt gedrückt und gescheuert hätte. Außerdem wären tränende Augen unvermeidlich gewesen, denn die meisten der am Markt befindlichen Vollsichtbrillen schließen bei den sogenannten Adlernasen nicht ganz dicht ab und auf den Luftzug der dann durch die undichten Stellen pfeift reagiert das Auge empfindlicher als auf den normalen Fahrtwind. Nun war Geierschnabel meines Wissens ein pfiffiger Kerl und hätte bestimmt auf Abhilfe gesonnen. Nach scharfem Kombinieren müßte er zu dem Ergebnis kommen, daß man die Druckstellen nur mit Schaumgummi abpolstern muß und die undichten Stellen ebenfalls, um die Misere zu beheben. In vielen Fällen kann man damit Abhilfe schaffen. Man klebt also auf den meist sowieso schon gepolsterten Auflagerand der Brille an den undichten und Druckstellen eine Schicht Schaumgummi mit Gummilösung auf und falls der Sitz der Brille dann noch nicht befriedigt, kommt eben eine weitere Schaumgummi-lage darauf bis die Brille richtig sitzt. Trapper Geierschnabel würde sich diese Mühe wahrscheinlich vergeblich gemacht haben, denn bei so abstrakten Kopfformen kann die Brille auch durch Schaumgummi nicht mehr zur Raison gebracht werden. In diesem Falle ein Vorschlag an Trapper Geierschnabel und alle die mit ähnlichen Schwierigkeiten zu kämpfen haben: Laßt die Finger von den Vollsichtbrillen. Besorgt euch lieber eine der ganz billigen Schutzbrillen wie sie vom Luftschutz her noch wohlbekannt sind oder eine der Allaisbrillen der Skifahrer. Diese Brillen sind so leicht, daß sie nirgendwo drücken und weil sie allesamt in der Mitte klappbar sind, schmiegen sie sich auch bei spitzen Nasen gut an. Sie halten zwar nur den Bruchteil der Lebensdauer einer Vollsichtbrille, dafür sind sie aber auch um einiges billiger. Ganz ohne Brille fahren sollte man auf keinen Fall. Regentropfen, die der Fahrtwind in die Augen drückt, sind unangenehm, Mücken in den Augen sind noch unangenehmer, eine Bindehautentzündung aber ist abscheulich. Manche geben sich mit einer Sonnenbrille zufrieden, bedenken aber dabei nicht, daß bei einem eventuellen Sturz die Augen durch das splitternde Glas stark gefährdet sind. Trapper Geierschna-bel meint: Auf jeden Fall eine Schutzbrille und wenn die Vollsichtbrille nicht paßt, dann eben eine einfache Brille.



Frohe Fahrt im KLEPPER ~ Rollermantel!

Lieber Vespa-Freund!

Bei jedem Wetter sollen Sie Freude an Ihrem Motorroller haben — bei Sonnenschein und auch bei Regen. Nehmen Sie deshalb auf allen Fahrten den Klepper-Rollermantel als treuen Begleiter mit. Er schützt Sie zuverlässig gegen Regen, Wind und Wetter. Zu den sprichwörtlichen Eigenschaften des Kleppermantels kommen bei diesem Spezialmantel noch besondere Vorteile hinzu, die gerade den Rollerfahrer angehen.

Fordern Sie bitte den ausführlichen Klepper-Mantel-Katalog M 114 an, Sie erhalten ihn kostenlos und unverbindlich.

KLEPPER-WERKE ROSENHEIM

Eine Sportveranstaltung unter der Lupe

Am 9./10. Juni 1957 fand in Lörrach die III. internationale Vespa-Schwarzwald-Zuverlässigkeitsfahrt statt. Der Wettergott war ihr nicht besonders hold, der Himmel zeigte sich bedeckt und alle Augenblicke regnete es leicht. Aber bis zur eigentlichen Zuverlässigkeitsfahrt sollte es doch noch etwas besser werden. Die Organisation wies bedauerlicherweise einige Mängel auf und das begann bereits bei der Quartierfrage. Im Gegensatz zu den im voraus bestellten Quartieren bekamen wir viel teurere Luxuszimmer und die mageren Geldbeutel der Sportfahrer krümmten sich vor Bauchweh. Also wurde um-disponiert! Wir bekamen billigere Zimmer, dafür waren sie schlecht. Bei einer bösen Wirtin in Mansardenzimmern schliefen wir die eine Nacht zu viert in einem Raum, zum Frühstück gab's Margarine und wir waren alle froh, als wir nach Bezahlung von 6,60 DM pro Kopf dieses gastliche Haus, wo man uns zum Schluß noch die paar Kleinigkeiten, welche wir im Zimmer hatten, auf das Treppenhaus warf, verlassen konnten. Am Vorabend fand im Clublokal des Vespa-Club Lörrach die Fahrerbesprechung statt. Herr Husel, ein allerseits bekannter Sportfahrer vom Vespa-Club Augsburg, mußte dem Veranstalter in langer Debatte klarmachen, was man unter einer Karenzzeit von plus — minus einer Minute versteht. Die Startnummern durften die Fahrer auch nicht selbst ziehen, sondern wurden von einer hübschen jungen Dame gezogen und dann aufgerufen. Es fehlte leider etwas an praktischer Esfahrung.

tischer Erfahrung. Früh morgens 7 Uhr trafen sich anderntags alle Vespafahrer am Startort. Jeder Fahrer mußte 15 Minuten vor dem Start seine Maschine hinterstellen und durfte nichts mehr daran reparieren. Langsam lichtete sich der Maschinenpark und einer nach dem anderen verschwand auf der Strecke. Jetzt war es so weit! Ich schob meine Maschine zum Startplatz, richtete meine Armbanduhr nach der großen Normalstartuhr und wartete auf mein Startzeichen. Die Startuhr rückte weiter, noch kein Startzeichen! Die Startuhr rückte wieder weiter; auf meine Frage, wann ich gestartet werde, nachdem es schon zwei Minuten über meine Zeit sei, erhielt ich die Antwort, daß die Startuhr vorginge und ich nach der Stempeluhr, welche mit der Rückseite zu mir stand, gestartet werde. Ich richtete wieder meine Uhr und dachte an die Fahrer, welche sich auf die dafür vorgesehene Normaluhr verlassen hatten. Die Strecke selbst war sehr schön ausgesucht. Lei-

der bot sie nur drei kurze Abschnitte, auf denen im Sinne einer Zuverlässigkeitsfahrt etwas Fahrkunst benötigt wurde. Ein Waldweg von ca. 300 m, aufgeweicht und rutschig, später eine felsige Steilabfahrt von ca. 100 m und dann noch ein Stück Geröllweg bergab, waren auf der ca. 100 km langen Strecke die einzigen Stellen, auf denen etwas geboten wurde. Die Durch-schnittsgeschwindigkeiten lagen in der ersten Etappe 22 km/h, zweiten Etappe 29 km/h, dritten Etappe 22 km/h, Sie wären spielend mit einem Fahrrad zu bewältigen gewesen. Daraus ergaben sich für eine Zuverlässigkeitsfahrt komische Bilder. Man konnte am Straßenrand viele Vespafahrer sehen, die rauchten und sich unterhielten. Sie lagen im Gras oder saßen in der nahen Wirtschaft, denn sie alle waren viel zu früh dran. Ich machte es ebenso und doch kam ich bei der zweiten geheimen Zeitkontrolle viel zu früh an, was eine Unmenge Strafpunkte nach sich gezogen haben mag. Diese zweite Geheimkontrolle befand sich ca. 1 km vor der letzten gelben Fahne, bei der wir laut Ausschreibung die Sollzeit ab-warten hätten können. Nun bleibt es dem Veranstalter vorbehalten, wo er seine geheimen Zeitkontrollen aufstellt; da aber jeder Sportfahrer auf

den letzten km groß aufdreht, um etwas früher am Warteplatz zu sein, bezeichne ich diese letzte Geheimkontrolle als Bauernfängerei, in die auch prompt die meisten hineinstolperten. Als Ende der Fahrt war als eine Art Sonderprüfung ein sehr schöner Büchsenslalom in Form eines doppelten Achters aufgestellt

Nachdem wir jetzt eigentlich fertig waren, fuhren wir zum Essen, besichtigten die Stadt und debattierten über die Organisation. Um 15 Uhr war Preisverteilung angesetzt. Leider wurde vorher kein Aushang der Ergebnisse gemacht und man konnte auch nicht erfahren, wo man seine Strafpunkte erhalten hat. Die Siegernamen wurden der Reihe nach verlesch, vorher aber bekanntgegeben, daß der Büchsenslalom aus der Wertung genommen worden war. Ein Veranstalter hat selbstverständlich das Recht, bestimmte Sonderprüfungen vorher abzusagen,

den Slalom jedoch erst nach der Veranstaltung, nachdem ihn viele Fahrer ausgezeichnet durchfahren hatten und ihn sehr schön und auf hierfür bestens geeignetem Gelände angelegt fanden, aus der Wertung zu nehmen, bleibt mir unverständlich. Zu erwähnen wäre noch, daß an der Fahrt auch drei sportbegeisterte Damen teilgenommen haben, je eine aus Augsburg, Saarbrücken und München, welche alle gut ankamen. Zur Verteilung kamen 5 Goldmedaillen, 5 Silbermedaillen, 5 Bronzemedaillen, Pokale und Becher und für den Rest der Fahrer Erinnerungsplaketten. Dabei ergab sich leider nochmals ein unschöner Vorfall: Ich selbst wurde Zeuge, wie eine der Er-innerungsplaketten an eine Vespafahrerin, die nicht an der Zuverlässigkeitsfahrt teilgenommen hatte, verkauft wurde. In meiner Sportfahrerpraxis ist mir noch kein Fall bekannt gewesen, bei dem man eine Zuver-lässigkeitsplakette käuflich erwerben

konnte. Normalerweise erhalten selbst Teilnehmer, die wegen Motorschadens oder ähnlichem ausgefallen sind, keine Erinnerungsplaketten.

Abschließend wünsche ich mir, daß die Veranstalter von Vespazuverlässigkeitsfahrten sich selbst vorher einige Sportfahrerpraxis und Erfahrung aneignen. Der Motorsport muß eine harte und gerechte Sache bleiben. Mit Güte und Großzügigkeit, bei noch so großer Begeisterung, bringt man ihn in ein schlechtes Licht und verdirbt den Teilnehmern die Freude am Sieg.

An dieser Stelle möchte ich dem Vespa-Club Freiburg als Veranstalter der vorjährigen Vespa-Zuverlässigkeitsfahrt nochmals für seine damals hundertprozentig gelungene Veranstaltung danken und ihm versichern, daß sie nicht besser hätte sein können. Außerdem ist die künstlerische Plakette, welche er uns zusagte, wirklich eine Zierde meiner Vespa. W. Grob

Vespa-Treffen in Recklinghausen

Aus Anlaß seines fünfjährigen Bestehens veranstaltete der VC Recklinghausen am 19. 5. 1957 ein Vespa-Treffen, verbunden mit einem Geschicklichkeitsturnier.

Waren am Nachmittag des 10, 5, bei den abschließenden Vorbereitungen die Mienen der Veranstalter zuversichtlich, so wurden am Morgen des Sonntags ob des schlechten Wetters die Gesichter immer länger. Aber daß zünftige Vespa-Fahrer sich durch keinen Regen abhalten lassen, bewies sich schon um 1/210 Uhr, als die ersten teilnehmenden Clubs eintrafen und durch den Lautsprecherwagen herzlich begrüßt wurden. Als immer neue Vespa-Fahrer von Lotsen des VC Recklinghausen in ihren weißen Kombinationen auf den groß zurechtgemachten Schulplatz des Gymnasiums am Herzogswall geleitet wurden, schien auch Petrus ein Einsehen mit den Unentwegten zu haben und stellte den Regen ab. Als gegen 11 Uhr 163 Maschinen aus Unna, Haltern, Wanne-Eickel, Bottrop, Monchen-Gladbach, Dortmund, Oberhausen, Bochum, Bork-Selm, Krefeld, Mülheim, Ruhrtal, Berg.-Gladbach und der Bundes-Binder mit seinem Anhang aus Gladbeck eingetroffen waren, wurde nach einer kurzen Begrüßung durch den Vorsitzenden des VC Recklinghausen mit dem Geschicklichkeitsturnier begonnen, Daß es sich um einen Kurs mit allen Schikanen handelte, merkten die Teilnehmer recht bald, denn es hagelte nur so Strafpunkte. Aber daß dies nicht immer der Fall war, bewies der starke Beifall der zahlreichen Zuschauer, welche durch wochenlange Presseveröffentlichungen und sogar durch Kino-Reklame auf dieses erste Vespa-Treffen in Recklinghausen hingewiesen worden waren. Bis zur Mittagspause um 13 Uhr hatte ein Großteil der Teilnehmer schon das Turnier durchfahren. Um 14 Uhr wurde das Turnier fortgesetzt und der Zuschauer bemächtigte sich eine immer größer werdende Spannung, einmal um den Ausgang des Turniers, zum anderen in Erwatung der Clowns des VC Recklinghausen, welche vorher groß angekündigt worden waren. Als dann gegen drei Uhr ein Mercedes mit eingeschaltetem Uberlandhorn auf den Platz rauschte und aus ihm einer der beiden Clowns herausrollte, gab es für die Zu-

schauer kein Halten mehr. Die Platzordner hatten alle Hände voll zu tun, um die Absperrung aufrechtzuerhalten, wobei es schließlich auch dem zweiten Clown gelang, mittels eines Urfahrrades in die Mitte des Platzes zu gelangen. Was die beiden nun alles mit einer Vespa machten, reizte alles zu lebhaften Heiterkeitsausbrüchen und läßt sich mit Worten nicht schildern. Neben Sandbahnrennnen und tollen Luftsprüngen mit der Vespa brachte es einer der beiden Spaßmacher sogar fertig, sich mitten auf der Wippe die Sache anders zu überlegen und einfach auszusteigen. Als Dank wurde den beiden dann von zwei netten Vespa-Mädchen ein großer Siegerkranz überreicht. Das Turnier wurde nun fortgesetzt und wurde durch den einsetzenden Regen immer schwieriger. Inzwischen waren auch noch sieben Maschinen des VC Münster eingetroffen, die sich durch den Regen nicht hatten abhalten lassen. Dem Regen ist es auch zuzuschreiben, daß die für 17 Uhr angesetzte Korsofahrt auf 16,15 Uhr vorverlegt wurde. Angeführt durch den Streifenwagen der Polizei und zehn ganz in Weiß gekleideten Lotsen des VC Recklinghausen auf GS-Vespas, wurde die Korsofahrt zu einer eindrucksvollen Veranstaltung.

Wie nicht anders zu erwarten, war alles auf die Siegerehrung, welche um 18 Uhr im Parkhaus stattfand, gespannt. Nach einer kurzen Begrüßungsansprache durch den Vorsitzenden des VC Recklinghausen, Hans-Georg Schultze, in welcher dieser nochmals allen Teilnehmern für ihr Erscheinen dankte und seiner Freude über das sportliche Verhalten sämtlicher Teilnehmer Ausdruck gab, ergriff der Präsi-dent des VCVD Erich Binder das Wort. Binder dankte dem VC Recklinghausen für die vorbildliche Ausrichtung des Treffens und ging auf die völkerverbindende Idee des Vespa-Gedankens ein. Er bedauerte, daß die eingeladenen holländischen Clubs durch den anhaltenden Regen abgehalten worden waren. Als Binder dann dem Vorsitzenden des Recklinghauser Clubs Schultze für seinen Club als Dank für das gute Treffen die "Goldene Vespa" überreichte, wollte der Beifall kein Ende nehmen. Binder sprach hierbei gleichzeitig den Wunsch

aus, daß der Recklinghauser Club im nächsten Jahr ein internationales Treffen veranstalten möge.

Als Zeichen der engen Verbundenheit wurde dem Präsidenten eine Buchgabe überreicht, die dieser mit launigen Worten annahm.

Nunmehr ergriff der Schirmherr der Veranstaltung, der Oberbügermeister der Stadt Recklinghausen, Heinrich Auge, das Wort. Auge begrüßte im Namen der Stadt die Teilnehmer in der Ruhrfestspielstadt und gab seiner Freude Ausdruck, daß Recklinghausen zum Ort eines Treffens gewählt wurde. Er versicherte schon jetzt, daß die Stadt den Club in jeder Hinsicht unterstützen würde, falls Recklinghausen im nächsten Jahr ein internationales Treffen erhalten sollte. Der Vorsitzende des VCR dankte dem OB und bat diesen, nunmehr die Preisverteilung vorzunehmen.

Die Siegerehrung ergab folgendes Bild:

- Preis: Giesbert Heimann, VC Wanne-Eickel, 4 Fehler, 1.36,3
 Preis: Otto Harmann, VC Bork-Selm,
- 5 Fehler, 1.43,3
- 3. Preis: Rudi Schmilaze, VC Wanne-Eickel, 5 Fehler, 1.44,9
- 4. Preis: Werner Hieke, VC Bork-Selm,
 - 11 Fehler, 1.41,2
- Preis: Berni Bese, VC Bork-Selm,
 12 Fehler, 1.42.4
- 6. Preis: Werner Stegemann, VC Haltern, 17 Fehler, 1:40,6

Damenwertung:

- 1. Preis: Inge Nowak, VC Bork-Selm,
- 2. Preis: Ursel Dürr, VC Bork-Selm,
- 3. Preis: Ursula Rogge, VC Haltern.

Als stärkster teilnehmender Club erhielt der VC Bork-Selm als Ehrengabe der Stadt Recklinghausen einen kostbaren Wand-Nachdem sich bei den Siegern die Freude über den gewonnenen Preis gelegt hatte, war es auch allen anderen Teilnehmern möglich, durch die reichhaltige Tombola einen Trostpreis zu erhalten.

Die lustige Runde, welche durch eine flotte Kapelle unterhalten wurde, saß noch lange zusammen und alte Freundschaften wurden wieder aufgefrischt.

Beim Abschied hieß es dann auch schließlich: "Bis zum nächsten Jahr in Recklinghausen". VC Recklinghausen

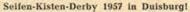
VC Oberhausen

Im Dienste der Vespa-Freunde!

Anläßlich des 25jährigen Geschäftsjubiläums der Fa. A. Potthoff, Oberhausen, startete der VC Oberhausen e. V. mit 13 Maschinen und einem Silberkranz zur süffigen Gratulation.

Abends wurde im Hause des Jubilars mit viel Humor, Tanz und Getränken das Jubiläum gefeiert.

Der VC Oberhausen möchte sich ganz besonders bei der Fa. A. Potthoff für die stete Hilfsbereitschaft (auch ohne Moos) bedanken. gez. Der Vorstand



Anläßlich des Seifen-Kisten-Derbys in Duisburg, veranstaltete der Niederrheinische Automobil-Club Duisburg in Verbindung mit dem ADAC eine Zielfahrt, wobei der VC Oberhausen e. V. auch in diesem Jahr wieder groß einstieg.

In der Einzelwertung der Rollerklasse holten Gunter Kuhn und Siegfried Klotz den ersten und zweiten Preis mit 1040 und 547,5 Luftkilometern.

In der Mannschaftswertung errang der VC Oberhausen mit nur drei Maschinen den zweiten Mannschaftspreis.

Die Preise waren wie auch im vorigen Jahr sehr wertvoll, worüber sich jedes Clubmitglied wieder sehr gefreut hat.

Dieter Hölz (Pressewart)



Fast der ganze VC Oberhausen.V.l.n.r.: F. Kummel, D. Hölz, W. Benker, J. Riemenschneider, W. Laux, P. Liebig, S. Klotz, J. Kummel, H. Phillip, W. Busch, H. Leske, T. Braun, G. Potthoff.



Hochzeit in Giessen am 14. 7. 1957. Werner Wagner, der Landesclubsportleiter von Südwest, führte seine Frau Renate durch das Spalier der Vespaclubkameraden.

Am 14. 7, 1957 fand in Gießen wieder einmal eine zünftige Vespa-Hochzeit statt. Die Mitglieder Werner Wagner und Renate Wagner geb. Simmer schlossen den Bund zum Leben. Schon lange vor Beendigung der kirchlichen Trauung hatten sich 25 aktive Vespa-Fahrer mit geschmückten Maschinen vor der Kirche versammelt. Nach Beendigung der kirchlichen Feier durchschritt das Ehepaar Wagner mit glücklichem Lächeln die in zwei Reihen aufgestellten Vespas. In Vertretung des 1. Vorsitzenden des VC Gießen überreichte Frau Wesche dem glücklichen Paar das Hochzeitsgeschenk der Gießener Kameraden und zugleich einen Blumenstrauß vom VLC Südwest. Anschlie-Bend setzte sich dieser ansehnliche Korso mit dem traditionellen Vespa-Gehup durch die Straßen der Stadt zum neuen Heim des

Ehepaars in Bewegung. Die Bevölkerung nahm sichtlichen Anteil an diesem Geschehen und winkte dem lustigen Vespa-Volk eifrig zu. Sportkamerad Wagner ließ es sich nicht nehmen seine Kameraden anschließend zu einem kräftigen Umtrunk einzuladen.

VC Haltern

Ausfahrt des VC Haltern nach Sittard (Holland)

"Wer fährt mit nach Sittard?" Das war das Thema an den Clubabenden vor dem "Tag der Vespa". Erwartungsgemäß starteten am Samstagnachmittag fast nur schnelle Vespen. Den vereinzelt mitfahrenden älteren Rollern blieb nichts anderes über als mitzuhalten, und — sie hielten mit. Da



das Wetter gut war, erreichten wir gegen 18 Uhr Sittard. Nach Anweisung der Unterkünfte startete um 18.30 Uhr die große Korsofahrt. Die vorbildliche Organisation des VC Sittard und die Disziplin aller Beteiligten machten diese Fahrt zu einem Erlebnis. Als dann später die Musik zum Vespaball erklang, stieg die Fröhlichkeit auf den Höhepunkt. Bei der Preisverteilung für die Zielfahrt errang der VC Haltern den 3. Preis. Zum Zwecke der "Völkerverständigung" sah man dann später einige Solofahrer unseres Clubs sich mit holländischen "Meisjes" heimlich verdrükken. Ja, ja, muß ja auch mal sein.

Am Sonntag wurde dann eine Fahrt nach Süd-Limburg veranstaltet, Gegen Mittag Rast im Walde in der Nähe dieses Ortes. Die anschließende Heimfahrt stand immer noch im Zeichen der großen Erlebnisse.

VC Trier

Laut Punkt 1 der anhaftenden Tagesordnung gab der 1. Vorsitzende, Otto Barthen, nachstehenden Überblick über die Veranstaltungen des Clubs im vorgenannten Geschäftsjahr.

- Pfingsten 1956, Teilnahme an der Rallye des Colchers in Arlon/Belgien. Gewonnen wurde ein Pokal.
- Teilnahme am Vespa-Treffen in Wiesbaden im September 1956. Gewonnen wurde ein Pokal und eine Silberschale. Außerdem gewannen die Mitglieder Gitzels (ausgeschieden) und B. Schneider anläßlich Ihrer Non-Stop-Fahrt auf Vespa GS (Trier-Wiesbaden 2 Std. 10 Min.) zwei Silberbecher.
- Private Einladung nach Bildstock anläßlich einer Johannisfeier (zwei Tage).
- Teilnahme am Vespa-Treffen in Liége/ Belgien, im September 1956. Resultat negativ. Gewonnen wurden zwei Porzellanschalen.
- Einladung des Arloner Vespa-Clubs nach Trier...



- Einladung des Bildstocker Vespa-Clubs nach Trier.
- Besuch des Präsidenten des VCVD, Erich Binder, in Trier.
- Weihnachtsfeier im Blasiusgarten im Dezember 1956.
- Drei-Königsball im Januar 1957 im Weinhof Petrisberg.
- Teilnahme an der Delegiertenversammlung VC Südwest in Darmstadt am 10. März 1957, durch den 1. Vorsitzenden.
- Vespa-Rallye Trier am 11. und 12.
 Mai 1957. Das Treffen war für den Club ein sportlicher Erfolg auf der ganzen Linie.
- 12. Teilnahme am Vespa-Turnier des VCVD im April 1957 für Verkehrsdisziplin. Es konnte wegen der für uns unglücklichen Terminverlängerung kein Preis errungen werden, da alle Mitglieder mit den Vorbereitungen des Vespa-Treffens in Trier überlastet waren. Die Beteiligung bei uns war aber gegenüber anderen Clubs, prozentual gesehen, erfreulich hoch, so daß der 1. Vorsitzende doch noch seine Befriedigung hierüber ausspräch.
- Teilnahme mit 12 Maschinen am Vespa-Treffen Luxemburg am 19, Mai 1957.
 Es wurde kein Pokal gewonnen.
- 14. Teilnahme am Freundschaftstreffen in Arlon/Belgien. Es war nur Longwy/ Frankreich und Trier eingeladen. Gewonnen wurde ein Pokal und der erste Platz im Langsamfahren anläßlich einer diesbezüglichen Prüfung belegt.
- Zwei Mitglieder fuhren das Treffen am 30. Juni 1957 in Cannes /Frankreich an und errangen einen Pokal.



Nach diesen Ausführungen gedachte der 1. Vorsitzende noch einmal unserem Mitglied Werner Hoffmann, der leider aus beruflichen Gründen nach Düsseldorf verzogen ist. Werner Hoffmann war einer der "Unermüdlichen" und hatte vor seinem Ausscheiden den Posten des Kassierers inne. Er gehört heute noch dem Club an. Ebenso gedachte er unserem französischen Mitglied Jacques Parot, der heute wieder in Paris wohnt. Jacques Parot ist ein



Musterbeispiel internationaler Verständigung und lies uns alle den tieferen Sinn unserer Vespa-Idee deutlich erkennen.

Abschließend dankte der 1. Vorsitzende allen Mitgliedern und besonders seinen Vorstandsmitgliedern für die geleistete Arbeit, Mühe und Einsatzbereitschaft und gab der Hoffnung auf einen weiteren Ausbau des Clubgeschehens Ausdruck.

 Vorsitzender: Otto Barthen, Trier, Dietrichstraße 33.

Sekretariat: Trier, Matthias Ufer 5 Clublokal, CV Trier: Restaurant Kiewelsberg, Trier-Heiligkreuz, Kiewelsberg.



Ergebnisse in Göppingen

Ergebnis der Auswertung des Regional-Treffens des SVR, in Göppingen, am 6. und 7. Juli 1957.

Zielfahrt:

- Sieger und endgültiger Besitzer des Wanderpokals des SVR: VC Kempten mit 1670 Punkten! (Pluspunkte)
- 2. VC Tübingen, 1395 Punkte
- 3, VC Ludwigsburg, 1392 Punkte
- 4. VC Memmingen 626 Punkte
- VC Heilbronn, 504 Punkte
 VC Weingarten, 486 Punkte
- 7. VC Schwäbisch-Gmund, 404 Punkte
- 8. VC Stuttgart, 265 Punkte
- Geschicklichkeitslauf: (Endlauf der Landesclub-Meisterschaft Mannschaftswertung)
- 1. VC Tübingen: 98 Punkte (Minuspunkte)
- 2. VC Ludwigsburg, 111 Punkte
- 3. VC Kempten, 138 Punkte
- Geschicklichkeitslauf: (Einzelwertung)
- Sieger und damit Landesclub-Meister des SVR Peter Vetter, VC Tübingen, Pokalsieger mit Eichenlaub in Gold: 289 P.
 Rolf Kerzel, VC Ludwigsburg (Silber) 278 P.
- Herbert Sommer, VC Ludwigsburg, (Silber) 264 P.
- Jackel Wörner, VC Kempten, (Bronze)
 P.
- Otto Wörner, VC Tübingen, (Bronze)
 255 P.
- Horst Fochler, VC Ludwigsburg, (Bronze)P.
- Gerhard Hagemann, VC Tübingen (Grün)
 P.
- Pitt Löffler, VC Tübingen, (Grün) 241 P.
 Adolf Fröhlich, VC Kempten, (Grün) 235 P.
- Max Wachter, VC Kempten, (Grün)
 P.
- Folgende Clubs waren dieses SVR-Treffen angefahren:
- VC Ludwigsburg, 25 Maschinen, 17 Sozias
- VC Tübingen, 23 Maschinen, 7 Sozias
- VC Kempten, 20 Maschinen, 18 Sozias
- VC Schw.-Gmund, 15 Maschinen, 14 Sozias
- VC Heilbronn, 9 Maschinen, 4 Sozias VC Stuttgart, 9 Maschinen, 5 Sozias
- VC Memmingen, 8 Maschinen, 4 Sozias
- VC Weingarten, 5 Maschinen, 2 Sozias
- Als Gast war noch der VC Augsburg anwesend,

Alles in allem war es ein sehr schönes Vespa-Treffen. Die Heilbronner VespaFahrer fuhren einheitlich in schwarzem Sonnenhemd und schwarzen Hosen.

Die Ludwigsburger das erste Mal einheitlich in roten Sonnenhemden.

Der Korso am Samstagabend war für Beteiligte und vor allem der Zuschauer, ein schönes buntes Bild und eine markante Demonstration für unseren geliebten Roller.

VC Hilden

In einer außerordentlichen Versammlung wurde der Vorstand unseres Clubs neu zusammengestellt. Zum ersten Vorsitzenden wurde gewählt:

Martin Schönenborn jr., Hilden/Rhld., Walder Straße 64.

Wir bitten Sie um freundliche Kenntnisnahme.

Gleichzeitig wollen Sie bitte vermerken, daß die neme Postanschrift wie oben lautet und keine Briefe mehr an unser Clublokal geleitet werden. Wir bitten um entsprechende Anderung Ihrer Unterlagen.

VC Haltern



Der VC Haltern am "Tag der Vespa" im Münsterland

Man braucht nicht unbedingt schönes Wetter, um eine stattliche Anzahl von "Vespen" zu einer Ausfahrt zusammen zu bekommen. Denn trotz der dräuenden Regenwolken am Mittagshimmel des Tages der Vespa, hatte sich eine große Anzahl Mitglieder des VC Haltern am Treffpunkt versammelt. Alle anderen Mitglieder hatten Haltern schon am Samstag in Richtung Holland verlassen.

Durch den langsam einsetzenden Regen gings mit Galgenhumor bis zum ersten Halt. Kräftig "Auftanken" war die Parole für Mensch und Roller. In flotter Fahrt schnurrten wir dann in Richtung Münster. Hier eine kurze Besichtigung der Stadt und weiter ging's mit Kurs auf die Baumberge. Unterwegs war noch ein unangenehmes Erlebnis zu bestehen. Auf einer Olspur war ein Lambrettafahrer zu Fall gekommen. Unser Club passierte die gefährliche Stelle aber ohne "Ausrutscher". Später dann plötzliches Halten auf der Strecke, erregte Fragen hin und her. Des Rätsels Lösung war, daß die Herren des Clubs unter dem Gelächter der "Vespistinnen" im nahen Wald verschwanden und erleichtert wieder erschienen. Das Abendessen wurde im Gasthof "Zum Stevertal" eingenommen. Es war so kräftig, daß sich jemand aus dem Club als rollender Boxer betätigte und eine wehrlose Glasscheibe zertrümmerte, Großes Gelächter gab es dann, als ein zufällig anwesender Glaser den Preis für die Reparatur immer höher trieb.

Dann wurde die Heimfahrt angetreten. Müde, und doch um ein Erlebnis reicher, ereichten wir schließlich die Heimat, wo bereits Bett und Garage auf uns warteten. Das beiliegende Bild zeigt einen Teil der Beteiligten



Vespisten lernen, Vespisten kennen!

Dies ist der "Bretzlbäcker", so wird er in seinem Club genannt.

Werner Wagner (28), VC Giessen,

Landesclubsportleiter des VLC Südwest,

Er ist schon von Anfang an beim VespaClub. Für die sportliche Seite des Bundestreffens in Giessen zeichnet er verantwortlich.

Wer kennnt ihn noch nicht, den Herrn links?

Dieter Paikert (23), Gewicht ein Doppelzentner, fährt seit 1952 Vespa, hat bereits die dritte Maschine, eine GS natürlich.

Seit er es fertig gebracht hat, den

Geschäftsführer von Vespa Messerschmitt,

Herrn Dr. Simon, nichtsahnenderweise

Schelm zu nennen, blieb ihm selbst dieser

Spitzname. Neben ihm der Vorsitzende des VC Niederrhein.

Klaus Suhr (23) fährt ebenfalls seit 1952

Vespa und hat nun auch die dritte

Maschine.

Beide haben auch in diesem Jahr schon viele Treffen angefahren und natürlich

Informator

entsprechend Plaketten erobert.



Herausgeber und Verlag: Vespa-Club von Deutschland e.V. (VCVD) Sekretariat München 19, Frickastr. 35 * Für den Inhalt und die graphische Gestaltung verantwortlich: Harald Strauch-Stoll * Photos: Noll, Byström, Franke, Bachmann, Altamira, harald, Mehrens, Puplifoto, Clubfotos * Druck: Schön-Druck, München 5, Holzstraße 7 * Für unverlangt eingesandte Manuskripte keine Gewähr * Der Vespa-Tip erscheint achtmal jährlich, im Sommer monatlich * Das Jahres-Abonnement 1957 kostet DM 2,— * Bestellungen beim Sekretariat des VCVD * Zur Zeit gültig Anzeigenpreisliste Nr. 2.



Neun auf einer Vespa

Die Themse-Tal-Abteilung des Vespa-Clubs von Britannien hielt neulich Tausende von Zuschauern während der Versammlung bei Woburn-Abtei in Atem. Eine Herausforderung für Sie!

Kann irgendein Vespa-Club in Europa dieser Leistung gleichkommen oder sie übertreffen?

VESPA-CLUB VON ENGLAND