Vespa Tip

DIE ZEITSCHRIFT FÜR DEN VESPAFAHRER

OFFIZIELLES ORGAN DES VESPA-CLUBS VON DEUTSCHLAND · SCHUTZGEBÜHR 30 Pfg.

NR. 16 · OKT. DEZ. 1957

MÜNCHEN

Mexiko:
Die Verkehrspolizei flitzt auf Vespa Grand Sport

Aus dem Inhalt:

Missionar fährt per Roller zu den Indianern
Der große Preis der Serienfahrzeuge
Eine Lichthupe
Vom Verkauf einer alten Vespa
Vom Ausbeulen und Lackieren
Vespen-Splitter
Vespahochzeiten
Lampions und Feuerwerk
5. ADAC-Grunewaldfahrt
Wahnsinn oder Idealismus
Vespatreffen Ratheim
Bericht vom bayerischen Landestreffen
Vespabummel Freiburg
Ne tolle Sache
Erste Hilfe bei Unfällen
Miß Vespa „verlor" Elektroherd

Liebe Vespafreunde!

Das Leitthema dieses Vespa-Tips stellt souverän der Kalender. Ein Jahr geht zu Ende und ein neues beginnt. Auch für die Vespa-Clubs, den Vespa-Tip, für die Vespa und die ganze Rollerei. Es lohnt sich schon — ohne gleich ein großes Rück- und Ausblicksfest mit Dankes- und Lobeshymnen zu veranstalten — ein wenig zu verweilen. Da die Vespas jetzt sowieso etwas verschnaufen und bei ganz guten Besitzern in Teilen sogar ein Ölbad nehmen dürfen, bleibt schon Zeit hierfür.

Das Clubleben also! Eine ebenso interne wie öffentliche Angelegenheit. Denn der Vespa-Club von Deutschland und die rund hundert Clubs im Lande haben sich als einmalige und gesellige Familie einen Namen gemacht. Die Vespa-Clubs wurden nicht zuletzt deshalb oft kopiert, aber nie auf Dauer. Gutgelungene Veranstaltungen und das Auftreten der Vespafahrer haben dem Ansehen der Vespa-Clubs, wie der ganzen Rollerei, ständig Boden gewonnen. So war es — selbstverständlich, möchte man fast sagen — auch 1957. Abgesehen davon, was die zur Zeit akuten Nikoläuse clubintern zu brummen haben, wäre noch zu bemerken, daß natürlich die Kinder jeder Familie einmal „ihren Lauf" haben. Es wird schon einmal etwas ausgeheckt, oder das Kind mit dem Bade ... oder Politik gespielt, oder auf den Erbonkel geschossen. Aber wie gesagt, das sind Kindereien, die in den besten Familien vorkommen. Schließlich verbürgt ja schon der Begriff „Club", daß sich Gleichgesinnte zur Geselligkeit gefunden haben. Soweit das Clubleben im allgemeinen.

In besonders guter Erinnerung und beispielhaft für die Clubgemeinschaften ist das Vespa-Club-Turnier für Verkehrsdisziplin und Zuverlässigkeit. Wissen Sie noch? Die vereisten Straßen, der Schneematsch und die Bedingungen. Es war schon wie es hieß: ein richtiges Aprilturnier. Jedenfalls fuhren 1854 Maschinen unfall- und beanstandungsfrei 341 900 Kilometer, soweit wie neunmal um die Erde. Wer nicht ein ausgesprochenes Sportler- und Clubherz pochen hatte, pfiff sich eins und ließ sich auch durch die Preis-Vespas nicht hinter dem Ofen hervorlocken. Hier liegt der berühmte Angelpunkt, wo man die Rolleridee erwähnen muß.

Ansonsten traf sich das Vespavolk auf Treffen. Im Lande und oft viele Meilen außerhalb. Und es wurde schon etwas geboten. Absoluter Star — auch in Sachen Nachtarock — unter den Veranstaltungen war die Europa Rallye nach Barcelona. Das war so richtig etwas für die ewig „Fernwehen". Rund siebzig deutsche Vespisten rollerten über die Alpen nach Iberien; die meisten natürlich zum ersten Mal. Es war schon ein Erlebnis, dieses Stelldichein von 2000 Vespafreunden aus zwölf Ländern. Auch organisatorisch war wieder einiges dazuzulernen. In Deutschland traf man sich international in Ludwigsburg und auf Bundesebene in Gießen. Außerdem boten eine Anzahl Regional-, Landes- und örtliche Veranstaltungen und Feste dem Vespavolk mehr als reichliche Abwechslung. Die Vorstandschaften blieben — so erzählt man sich — immer schön in Trab.

Auch der Vespa-Sport kam zu seinem Recht. Die Bilanz daraus ist jedoch nur überschlägig und auf alle Fälle untertrieben, da die Erfolgsmeldungen in der Regel nur zufällig durchsickerten. Wo die Vespas allerdings auftauchten, hinterließen sie Eindruck. Und die Prüfungsfahrten hatten es schon in sich. Nur um das Programm einigermaßen zu umreißen, seien Namen erwähnt wie: Solitude, Rund um die Comburg, Ravensberg, Berlin—München—Berlin, Nürburgring und Dreimeeresfahrt. Die Vespas mußten oft in der 175-ccm-Klasse starten und man hörte sogar aus dem Gefolge der hochachsigen und geländebereiften Konkurrenz manchen spontanen Beifallsruf. Die Zeitungen berichteten dann ja auch einiges. Es wurden Mannschaftssiege, Klassensiege und rund 40 aus dem Stegreif aufzählbare Goldmedaillen errungen. Vorbildlich war die Fahrdisziplin der Werksmannschaft. Im neuen Jahr dürften sich Erfolgslisten lohnen — wo dann doch die Kindes-Kinder schon wieder soweit sind!

Um aber beim Faden zu bleiben. Der Vespa-Tip, der sich seit Bestehen eines ständig wachsenden Leserkreises rühmen kann und ja auch offizielles Organ der Clubs ist, will sich vergrößern. Der Vespa-Tip wird ab der nächsten Nummer in einer Auflage von 25 000 Exemplaren erscheinen. Damit hofft die Redaktion für die nächste Zeit die Nachfrage befriedigen zu können. Der Tip erreicht somit Vespa-Fahrer und Vespa-Freunde. Er wird übrigens eifrig gesammelt, da er mit seinen laufenden technischen Berichten, den Reisebeschreibungen, Clubbeiträgen und Besprechungen aktueller Vespaereignisse ein ausgezeichnetes Nachschlagwerk darstellt. Seit der Vespa-Tip im August 1955 aus der Taufe in die Hand der Vespisten gedrückt wurde, hat er zusammengefaßt längst das Format eines dicken Lexikon erreicht. Rund vierhundert DIN A 4 Seiten mit etwa 700 Bildern und Zeichnungen erzählen von einem Stück Vespa-Geschichte. Und diese Geschichte geht weiter.

Somit wären wir bei der Vespa und der Rollerei. Die vielbeflüsterte „Zweiradsituation" ließ, das hat sich inzwischen herumgesprochen, die Vespa unberührt. Sie betraf die Rollerei im Verhältnis überhaupt weniger. In Augsburg kann man jedenfalls zufrieden feststellen, es waren heuer wieder mehr Vespas, die sich jungfräulich ins Verkehrsgewühl stürzten, als im Vorjahr. Die Vespas von 1958 zeigen sich wie bewährt und gewohnt. Gut — die Kabel sind in den Lenker gewandert und die Grand Sport hat außerdem noch eine Batteriezündung erhalten. Dies sind laufende und zeitgemäße Verbesserungen, von denen man bei Vespa kein großes Geschrei macht. Selbstverständlichkeiten! Vor wenigen Tagen wurde in Augsburg übrigens eine neue 2400 Quadratmeter große Halle eingeweiht und die Architekten gehen immer noch mit dicken Entwurfmappen ein und aus.

Was die Zweiradsituation im besonderen betrifft — auch für sie kommt wieder der Mai. So dumm ist die Zweiradlerei nämlich gar nicht, hat sich inzwischen längst wieder erwiesen: beim „Unternehmen Kassensturz" zum Beispiel und in der täglichen Praxis. Heute, wo Großstädte dazu übergehen ganze Straßenzüge zeitweise für bestimmte Verkehrsmittel zu sperren und Geschäftshäuser mit jedem Quadratmeter Parkplatz werben, ist es gar nicht so verkehrt ein raumsparendes Fahrzeug zu haben. Die Vespafahrer, bei denen sich mit dem Fahrzeug auch noch eine Art Weltanschauung verbindet, sind von all dem nicht betroffen, denn sie wußten ... Die Urvorfahren, die 3600 Jahre vor unserer Zeitrechnung das Rad erfunden haben, würden sich überkugeln, wenn sie wüßten, was sie mit dem „Rädchen" alles ausgelöst haben.

Und nun fröhliche Festtage und viel Spaß bei den Plänen für die neue Vespa-Saison. mi-

Missionar fährt per Roller zu den Indianern

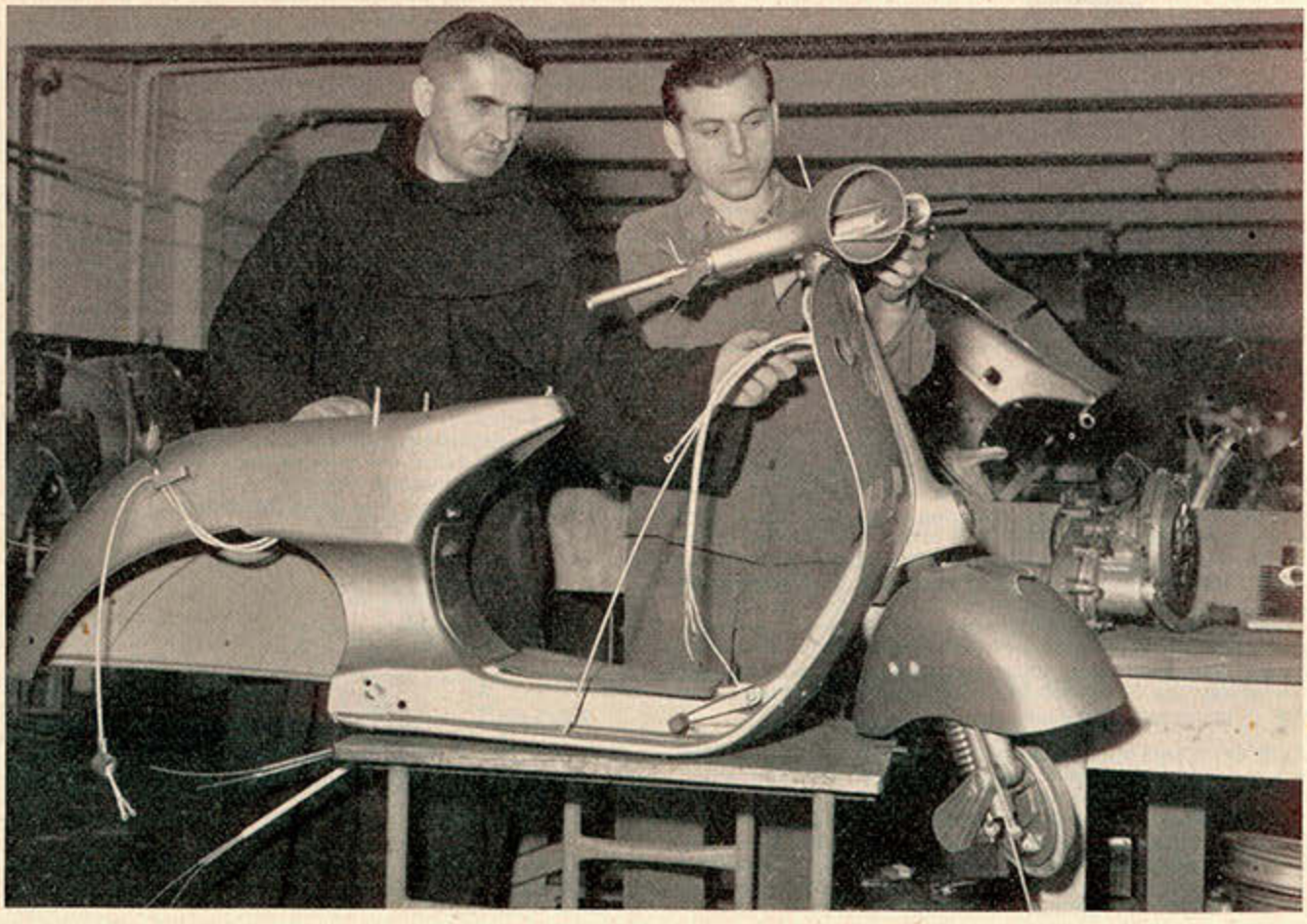
Franziskanerpater aus dem Amazonasgebiet holte in Augsburg drei Vespas

Daß ein Missionar per Motorroller zu den bekehrten Indianern kommt, findet der Franziskanerpater Kalinowski gar nicht so ungewöhnlich. Seit dem Jahre 1950 sind es nämlich seine Indios am Amazonas bereits gewöhnt, daß ihr Pater auf einem kleinen „Feuerroß" zur Seelsorge erscheint. Damals hatte sich der aus Köln stammende, gut 50jährige Missionar einen Vespa-Roller mit nach Nordbrasilien genommen. Erst machten die Eingeborenen zwar große Augen, doch der wendige kleine Benzin-Mustang bewährte sich so gut, daß bald noch einige Vespas angeschafft wurden. Jetzt ist Pater Kalinowski im siebenjährigen Turnus wieder für einen Erholungsurlaub in Europa an der Reihe gewesen. Bevor er per Schiff in seine Heimat fuhr, wurde ihm aufgetragen, drei fabrikneue „Wespen" mitzubringen.

Der Missionar ließ sich im Vespa-Werk in Augsburg das neue Modell sehr genau erklären. Die Mechaniker, die zusammen mit dem Pater eine Maschine zerlegten und wieder zusammenbauten, waren über die technischen Kenntnisse des Franziskaners, der sich für unzählige Details interessierte, immer wieder verblüfft. Doch sowohl sein Interesse an dem Fahrzeug wie auch seine Mechanikerkenntnisse sind verständlich, wenn man bedenkt, daß die Missionare im nordbrasilianischen Busch keine Möglichkeit haben, ihre Fahrzeuge einfach zur nächsten Kundendienstwerkstätte zu bringen. Solche Bequemlichkeiten stehen ihnen nicht zur Verfügung, und alle anfallenden Reparaturen, wie auch die Pflege und Wartung der Maschinen, müssen in der Mission gemacht werden.

„Die Roller sind für uns Gold wert. Für unser Missionsgebiet, das etwa die Größe der Schweiz hat, stehen nur 36 Patres zur Verfügung. Mit dem Motorboot können wir nur die Dörfer erreichen, die am Amazonas oder einem der vielen Nebenarme liegen. Für ganz knifflige Strecken steht auch ein Jeep zur Verfügung. Aber einen beträchtlichen Teil unserer Stationen und Kapellen besuchen wir mit dem Roller. Richtige Teerstraßen gibt es da zwar nicht, aber man kommt auf den ausgefahrenen Feldwegen und Trampelpfaden ganz gut vorwärts. Auch sind die Roller praktisch, wenn wir in den Schulen, Kirchen und Krankenhäusern der Stadt Santa Reng zu tun haben. Diese 20 000-Seelen-Stadt, die rund 800 Kilometer landeinwärts von der Mündung direkt am Amazonas liegt, ist der Mittelpunkt der Mission. Die Missionare genießen dort bei der Bevölkerung so viel Sympathie und Vertrauen, daß noch kein brasilianischer Polizist von den rollerfahrenden Missionaren Fahrzeugpapiere sehen wollte. Die Patres fahren nämlich alle ohne Führerschein ..."

Der Mechaniker und sein weltbereister Lehrling beim Einziehen eines Kabelbaumes



Der große Preis der Serienfahrzeuge

Helga, die einzige Fahrerin, holte sich eine Goldene".

Für die Zweirad-Ritter gab es in der Sportsaison 1957 eigentlich nur einen wirklich interessanten Termin: Die ADAC-Rheinlandfahrt am 25. August auf dem Nürburgring. Wer als Sportfahrer etwas auf sich hielt, durfte auf dem „Ring" nicht fehlen. Das war Ehrensache, guter Ton und Nervenkitzel.

Also kamen sie von Berlin bis München. Zweihundertdreiundsechzig an der Zahl. Mit Motorrädern, Rollern und Dreiradfahrzeugen. Von der Viertelliter-Klasse bis zu den 600-ccm-„PS-Protzen" war alles da. Man sah bekannte Routiniers und Neulinge. Die Vespa war unter den 48 Rollern durch über ein Dutzend GS-Fahrer vertreten. Außer der Vespa-Werksmannschaft (Hermann Husel, Helga Geißler und Georg Bischof) stellten die Vespa-Clubs von Düsseldorf, Wiesbaden und Wuppertal das Hauptkontingent der Vespa-Zunft.

Im Fahrerlager, in den Boxen und auf dem Ring herrschte am Vortag typische Rennatmosphäre. Man zerlegte ernsthaft bis zur letzten Minute die Maschinen, machte „in Schau" oder drehte Trainingsrunden. Im Sporthotel dominierten die Lederpopos und an den Tischen saßen u. a. — so man seinen Ohren trauen durfte — jede Menge Bekannte der großen Rennfahrer und Augenzeugen der wesentlichsten Motorsportereignisse des Kontinents.

Am 25. August kurz nach 5 Uhr früh senkte sich die Startflagge für Rotte um Rotte des bereits am Abend startbereit aufgestellten Feldes. Über der Eifel graute der Tag. Im übrigen war es kalt und windig. Die Vespa-Fahrer gönnten ihren Maschinen einen letzten prüfenden Blick, dann starteten auch sie als vorletzte Gruppe. Die 150-ccm-Vespas Grand Sport mußten in der 175-ccm-Roller-Klasse fahren. Die Fahrer hatten also zweifellos eine Aufgabe vor sich, die mit einem üblichen Drehgasderby nichts zu tun hatte.

Nürburgring: Gleich senkt sich für die Vespas die Startflagge.

In die ersten Kurven stob das Feld mit wenigen Ausnahmen wie die nächsten Verwandten von Manuel Fangio. Man fuhr „Großer Preis". Jedoch kam es bei der Rheinlandfahrt nicht so sehr auf den letzten Millimeter Drehgas wie auf die Dauerleistung an; auf eine mehrstündige Konzentration und fahrerisches Können. Die Vespas mußten in ihrer Klasse immerhin Stundendurchschnitte von 55 bis 60 km fahren. Dabei führte der Kurs über 16 Runden zu je 28 Kilometern mit den hinreichend bekannten 200 Kurven, die wesentlich dazu beigetragen haben, dem Nürburgring den Ruhm der schönsten und schwierigsten Rennstrecke der Welt zu verleihen. Dazu kamen Höhenunterschiede bis zu 300 Metern, sowie Gefälle und Steigungen bis zu 17%. Die Strecke verlangte also schon ihren Tribut, wenn sich das Ganze auch schlicht „Rheinlandfahrt" nannte.

Das Zuschauerinteresse war mäßig. Außer den Nürburgdauerkunden säumten vorwiegend Fachleute den Kurs: die Begleiter der Fahrer, die Gesandten der Zweiradhäuptlinge oder diese selbst und vor allem leicht verängstigte, aber stolze Sozias. Die GS-Fahrer — es war erstaunlich, wie viele selbst den „Andersgläubigen" namentlich bekannt waren — ernteten unter den vorbeihuschenden Fahrzeugen manchen Sonderbeifall.

Die Dauerprüfungsfahrt währte bis nach Mittag. Je vier Runden bildeten immer einen Wertungsabschnitt. Für Zeitüberschreitungen gab es Strafpunkte; genau so auch bei den anschließenden Berg-, Beschleunigungs- und Bremsprüfungen. Erst am späten Nachmittag kamen die strapazierten Fahrer und Maschinen zu einer wohlverdienten Rast. Auf der Strecke blieben Brillen, Beiwagen, Kotflügel, Auspuffe, Schals, Fußraster und Hoffnungen auf Medaillen. Von den 263 gestarteten Fahrern kamen 68 nicht mehr durchs Ziel.

Von vierzehn Goldmedaillen, die an die 175-ccm-Motorroller-Klasse fielen, wurden zehn von Vespa-Grand-Sport-Fahrern errungen. Für die Fahrer und die Maschinen ein schöner Erfolg.

Antonius

Nürburgring: In der berüchtigten Betonkurve
Nr. 442, 443, 444 die Werksmannschaft, 452 Gerd Hummel, Heidelberg, 445 Hermann Dittmann, Oldenburg.

Eine Lichthupe

Kombiniert auf Blinkgeber für die Vespa

Als vor zwei Jahren etwa die ersten Lichthupen auftauchten, gab es hitzige Köpfe, wenn man über das Für und Wider debattierte. Schlimmer noch, es mußten erst die gesetzlichen Grundlagen geschaffen werden, die die Anwendung von Lichthupen erlaubten. Inzwischen hat sich die Lichthupe durchgesetzt, auch von Gesetzes wegen wurde sie anerkannt. Nur daß in erster Linie die Lichthupe ein Privileg der Autofahrer wurde, schien unabänderlich. Der Grund dafür ist auf den ersten Blick gar nicht einzusehen, wenn man aber einmal versucht, sich die elektrische Anlage dafür in eine Vespa einbauen zu lassen, dann ergeben sich doch erhebliche Schwierigkeiten. Der Grund dafür liegt in der Tatsache begründet, daß die Zubehörindustrie ihre Erzeugnisse auf die Einbaumöglichkeiten im Auto zugeschnitten hat und sich dadurch Einbauschwierigkeiten im Zweirad also auch in der Vespa durch Platzmangel ergeben. Nun haben wir ein Gerät entdeckt, das durch seine geringen Ausmaße und nicht zuletzt durch niedrigen Preis wie geschaffen zum Einbau in eine Vespa ist.

Bei dem Gerät handelt es sich um einen kombinierten Blinkgeber für Lichthupe und Richtungsblinker. Man kann also mit dem Relais wahlweise eine Lichthupe oder einen Blinker betreiben. Selbstverständlich ist auch der gleichzeitige Einbau beider Anlagen möglich.

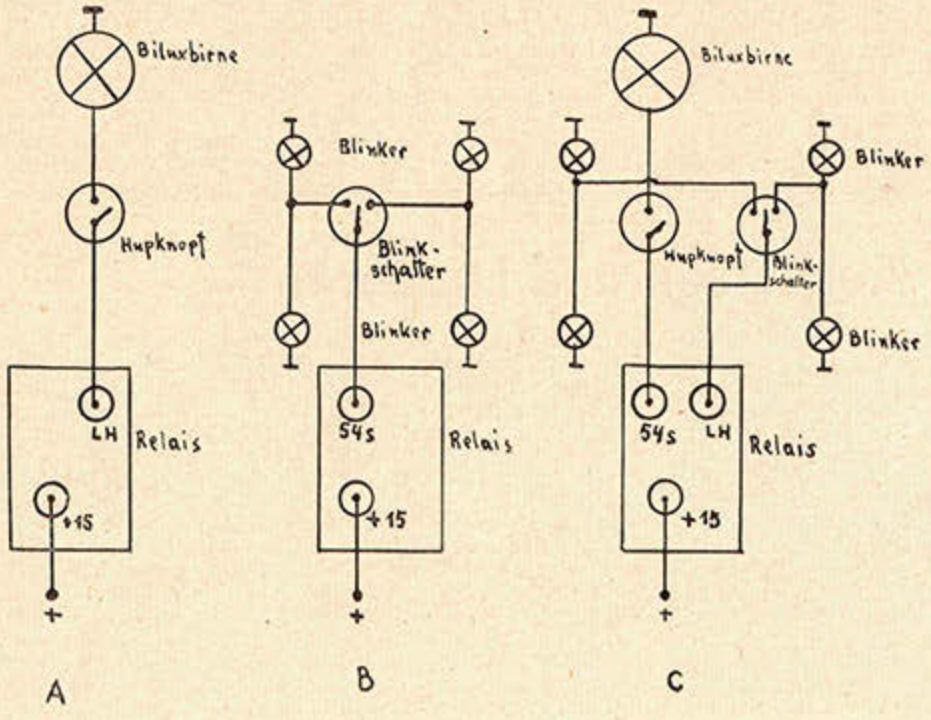
Über die Blinklichtanlage wurde vor kurzem erst an dieser Stelle gesprochen. Es genügt heute der Hinweis, daß nach Einbau dieses Blinkgebers nur noch die Blinkleuchten selbst und ein Schalter angebaut werden muß und die Blinklichtanlage ist fertig.

Nun kann man aber mit diesem Gerät auch eine Lichthupe betreiben. Da die Biluxbirne in jedem Fall bereits in der Vespa vorhanden ist, bedarf es nur noch eines Schalters und der Verdrahtung und schon ist man auch glücklicher Besitzer einer Lichthupe. Der Vorgang der Lichthupe ist bestimmt jedem Vespafahrer aus eigener Erfahrung bekannt: Ein anderer Verkehrsteilnehmer macht sich durch kurzzeitiges Aufleuchten seines Fernlichtes, das in kurzzeitigen Intervallen erfolgt, bemerkbar. Die Lichthupe kann sowohl am Tage wie in der Nacht eingesetzt werden. Für den Nachtbetrieb ist noch interessant zu wissen, daß durch die kurzen, sich wiederholenden Stromstöße für den Moment eine höhere Leuchtwirkung erzielt wird als die der Birne bei Dauerbetrieb. Der Lichtreflex durch den sich die Lichthupe auszeichnet, erfolgt also auch bei eingeschaltetem Fernlicht. Eine Überbeanspruchung der Biluxbirne ist dabei nicht zu befürchten.

Die Frage, ob man sich eine Lichthupe einbauen will oder nicht, unterliegt wieder einmal ganz allein dem persönlichen Geschmack, es gibt also nirgendwo eine gesetzliche Vorschrift, die den Einbau einer Lichthupe vorschreiben würde. Ihre Vorteile sind aber nicht von der Hand zu weisen. So ist ihr Aktionsbereich dem einer akustischen Hupe klar überlegen. Zudem vermag sie sich auch in Fällen bemerkbar machen, bei denen die normale Hupe versagt, weil der andere Verkehrsteilnehmer infolge von anderem Lärm das Warnsignal nicht bemerkt. Andererseits vermag die Lichthupe die herkömmliche Lauthupe aber auch nicht voll zu ersetzen, neben der Lichthupe ist auch das bereits eingebaute Horn notwendig.

Kommen wir zum Einbau selbst. Aus den verschiedenen Schaltschemen ist die Anordnung der Verdrahtung zu ersehen. Begnügt man sich mit der Lichthupe allein, so macht die Verdrahtung keinerlei Schwierigkeiten und der halbwegs geschickte Bastler müßte allein zurecht kommen. Der Blinkgeber selbst wird am besten in den Kofferraum eingebaut und an den Akku angeschlossen. Weiter ist der Anbau eines Hupknopfes am Lenker notwendig. Von diesem muß je eine Leitung zur Biluxbirne und eine Leitung zum Relais gezogen werden. Nach diesen Arbeiten ist die Lichthupe bereits betriebsfertig. Auch für eine Blinklichtanlage oder dem Doppelbetrieb von Lichthupe und Richtungsblinker läßt sich die Verdrahtung aus den Schaltskizzen ersehen. Es ist dann wieder ein Schalter und der Anbau der Blinkleuchten notwendig. Wer sich für diese Arbeiten nicht ganz sicher fühlt, gehe lieber in eine Vespafachwerkstatt.

Für Interessenten sei noch gesagt, daß dieses Gerät von der Firma Filigranbau Stefan Keller KG, München-Solln, Paulastraße 5, hergestellt wird. Der Preis für den Pendelblinker mit Lichthupe beträgt 13,90 DM.



Schaltschemen für den Einbau des kombinierten Blinkleuchten- und Lichthupen-Relais.

A. Schaltung für Lichthupe

B. Schaltung für Blinkleuchte

C. Schaltung für Lichthupe und Blinkleuchte

Vom Verkauf einer alten Vespa

Eines Tages steht das neue Vespa-Modell im Schaufenster des Händlers. Zwar wird es am ersten Tag noch weitgehend ignoriert, man ist ja mit seiner eigenen noch so zufrieden, trotzdem ist spätestens nach einer Woche die erste Probefahrt fällig. Und damit beginnen auch schon die Verkaufsgedanken der „Alten". Die Verkaufsüberlegungen haben zwei Schwerpunkte. Erstens wieviel Geld kann die gebrauchte Maschine noch bringen und zweitens auf welche Weise wird man sie schnellstens los.

Zu Punkt eins lohnen sich folgende Überlegungen: Der Preis einer gebrauchten Vespa kann auf zweierlei Grundlagen festgesetzt werden. Einmal durch den Zeitwert, wobei für die Verkaufssumme eine Zahl eingesetzt wird, wie sie zum Beispiel eine amtliche Schätzstelle ermitteln würde. Der Preis der gebrauchten Vespa setzt sich in diesem Falle aus dem Baujahr, den gefahrenen Kilometern laut Tachostand und aus dem allgemeinen Zustand der Maschine zusammen. Es interessiert also Lackaussehen, Abnützung der Reifen und so weiter. Weiter kann für die Verkaufssumme der Gebrauchs- oder Fahrwert zugrunde gelegt werden. Hier handelt es sich um einen Preis, der durch besondere Eigenheiten der Vespa, zum Beispiel besondere Lackierung, Sonderzubehör, bestimmte Ausstattung etwa durch Einbau eines GS-Motors in eine Touren-Vespa, bestimmt wird. Grob gesprochen, um einen Liebhaberpreis. Auf welche Weise man besser fährt, muß man selbst entscheiden. Entscheidend dabei ist der Zustand der Vespa und an wen die Vespa verkauft werden soll. Natürlich kann man eine absolut serienmäßige Vespa nicht mit einem besonderen Gebrauchswert belegen, sie unterliegt dem normalen Zeitwert. Für eine besonders zurecht gemachte Vespa muß sich aber erst ein Käufer finden, der die Besonderheiten einer solchen Vespa zu schätzen weiß. Damit kommen wir bereits zum zweiten Punkt, nämlich wie wird die alte Vespa am schnellsten verkauft.

An den verschiedenen Verkaufsmöglichkeiten wären zu nennen: Beim Neukauf einer Vespa die Inzahlungsgabe beim Händler. Diese Möglichkeit hat vieles für sich. Der Verkauf geht schnell vonstatten, auch der erzielte Preis wird bei näherer Überlegung befriedigen, denn einmal fallen alle sonst durch den Verkauf entstehenden Nebenkosten, wie zum Beispiel Inseratkosten weg, dann hat man keinerlei Unannehmlichkeiten von seiten des neuen Käufers zu befürchten, weil dieser sich bei etwaigen Reklamationen an den Händler halten wird. Wer allerdings einen besonderen Fahrwert geltend machen will, muß bedenken, daß diesen ein Händler nur beschränkt berücksichtigen kann, da er ja auf schnellen Umsatz der in Zahlung genommenen Vespa bedacht ist. Weiter kann die Vespa in der Zeitung ausgeschrieben werden. Bei einem nur einigermaßen vernünftigen Angebot werden sich bestimmt auch Interessenten finden und es bleibt dann dem Eigentümer überlassen, durch sein Verkaufstalent die Vespa mehr oder weniger gut zu verkaufen. Selbstverständlich dürfte wohl die schriftliche Niederlegung eines ordnungsgemäßen Kaufvertrages sein, der neben dem Preis auch den Passus: „Wie besichtigt und probegefahren" enthält. Weiter entspricht es durchaus kaufmännischen Gepflogenheiten, dem Käufer schriftlich ein Rückgaberecht innerhalb von drei Tagen einzuräumen, wenn das Fahrzeug dem vom Verkäufer garantierten Zustand nicht entspricht. Womit gleich zu erwähnen wäre: Es hat gar keinen Zweck falsche Angaben über die Höchstgeschwindigkeit, den Benzinverbrauch und so weiter zu machen. Durch wissentlich falsche Angaben verliert der Kaufvertrag nämlich seine Gültigkeit und der Käufer kann ihn jederzeit rückgängig machen. Hände weg vor allem von allen Korrekturen am Tachometer. Das Zurückdrehen des Kilometerstandes am Tacho ist nämlich Betrug und niemand darf sich wundern, wenn er nach einem solchen Manöver vom Kadi eine Strafe verpaßt bekommt.

Diese Verkaufsumstände gelten im großen und ganzen auch für die dritte Verkaufsmöglichkeit, die Vespa im Bekanntenkreis, wie er sich etwa in Vespa-Clubs ergibt, zu veräußern. Der große Vorteil bei solchen Verkäufen besteht darin, daß sich Käufer wie Verkäufer meistens gut kennen und daß vor allem dem Käufer die Maschine bekannt ist.

Wenn auch die Vespa vor dem Verkauf nicht durch bestimmte Veränderungen in einen Zustand versetzt werden darf, der bewußt darauf hinzielt, das Fahrzeug besser als es wirklich ist, erscheinen zu lassen, so ist es doch selbstverständlich, daß die Vespa bestmöglich gepflegt zum Verkauf angeboten wird. Niemand darf erwarten, das Vertrauen eines Käufers zu gewinnen, wenn dieser vor lauter Schmutz nicht einmal die Farbe des Lackes erkennen kann.

Der Verkäufer möchte für sein Fahrzeug verständlicherweise möglichst viel bekommen. Es hat aber keinen Zweck Phantasiepreise zu stellen, weil die Käufer meist auch nicht gerade dumm sind. Wer wissen möchte, was seine Vespa wirklich noch wert ist, kann sich von seinem Vespahändler unverbindlich einen Preis machen lassen oder besser noch, er geht zu einer Schätzstelle, wo er den festgesetzten Preis sogar schriftlich bestätigt bekommt. So eine Schätzung muß zwar bezahlt werden, aber der Vorteil dem Käufer eine Schätzurkunde vorweisen zu können, ist doch beachtlich. Wenn irgend möglich sollte man vermeiden seine Vespa auf Raten abzugeben, wenn es sich nicht vermeiden läßt, achte man darauf, einen ordnungsgemäßen Teilzahlungsvertrag abzuschließen. Nun ist das leichter gesagt als getan und wer nicht gerade einen Juristen unter seinen engeren Freunden hat, sollte wenigstens versuchen, daß sein Vespahändler den Vertrag für ihn aufsetzt.

Eine letzte Verkaufsmöglichkeit wurde hier außer acht gelassen, den Verkauf an oder durch Gebrauchtfahrzeughändler. Gegen den Verkauf an Gebrauchthändler wäre an sich nichts einzuwenden, ein solcher wird aber nur selten zustande kommen, weil dieser am Weiterverkauf verdienen will und aus diesem Grunde nur wenig bezahlt. Die zweite Möglichkeit, die Vespa in Kommission zu geben, ist eine Vertrauenssache, die man sich gut überlegen sollte.

Nicht selten rächen sich beim Verkauf alte Sünden. Wer nämlich seine Vespa die ganze Zeit über lieblos behandelte und die notwendigen Pflegearbeiten und Instandsetzungen versäumte, darf sich nicht wundern, wenn er die Rechnung dafür durch eine geringe Verkaufssumme quittiert bekommt. Grundsätzlich ist zu sagen: Eine gut gepflegte Vespa wird sich jederzeit zu einem annehmbaren Preis verkaufen lassen.

Vom Ausbeulen und Lackieren

Wenn die Karosserie durch einen Sturz etwas zerknittert wurde, oder durch sonst einen Umstand etwas aus der Form geraten ist, dann muß der Spengler in Aktion treten. Nachher muß das beschädigte gute Stück automatisch zum Lackieren. Vielleicht soll die Maschine auch komplett neu gespritzt werden, weil der stolze Vespabesitzer einer neuen Freundin imponieren will, dann geht er gleich zum Lackierer, was aber grund falsch ist, denn die Vespa möchte ich sehen, an der es nichts zum Ausbeulen gäbe. Nun ist es in der Regel so, daß der Vespakunde nicht erst zum Spengler und dann zum Lakkierer geht, er wendet sich vielmehr an seine Vespafachwerkstätte, der entweder Spenglerei und Lackiererei angeschlossen sind, oder aber sie hat Vertragswerkstätten, mit denen sie zusammenarbeitet.

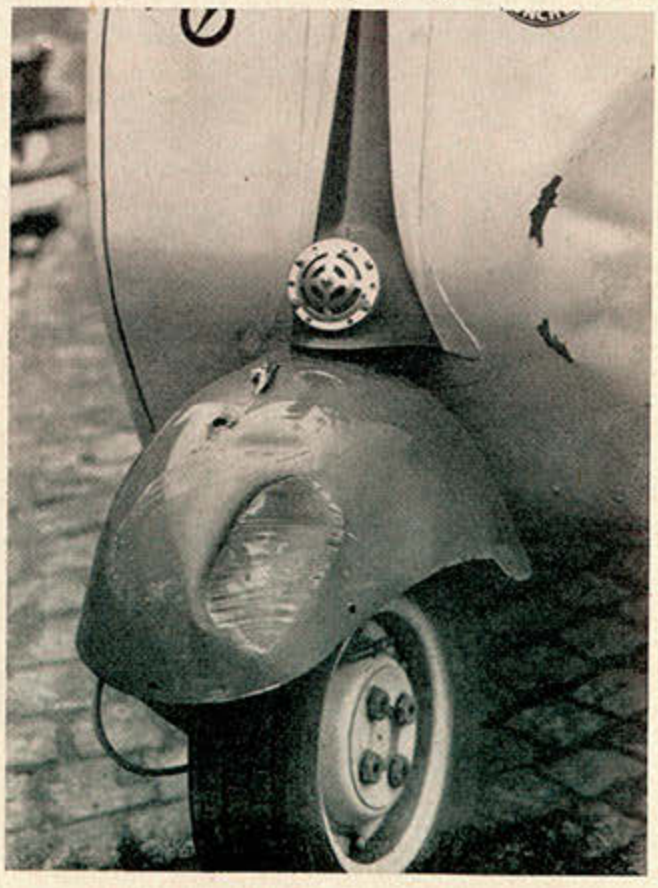
Bleiben wir zunächst einmal beim Ausbeulen: Wenn eine Vespa durch Unfall oder Sturz mehr oder weniger erheblich zerdonnert wurde, wird der Kunde diese Vespa zum Kundendienst bringen, um sie dort wieder instand setzen zu lassen. Eine kleine Unterhaltung mit dem Werkstattmeister vor der Reparatur ist dabei wichtig und das aus folgendem Grund: Bei der Spenglerei handelt es sich um ein Arbeitsgebiet, von dem der Durchschnittsfahrer keinerlei Ahnung hat. Selbst die sonst so beschlagenen Bastler scheitern hier schon bei der Beurteilung des Schadens und noch vielmehr an der Behebung desselben. Ja es muß hier sogar eine ernste Warnung ausgesprochen werden: Finger weg vom Hammer und von eigenen Ausbeulversuchen. Die Sache geht bestimmt schief, schlimmer noch, es besteht die Gefahr, daß der Laie durch seine Hämmerei es dem Fachmann erst unmöglich macht, die Blechteile in ihre ursprüngliche Form zu bringen. Warum? Das Wichtigste bei der Spenglerarbeit ist das zu bearbeitende Blech nicht zu dehnen. Denn wenn das Blech „getrieben" wird, besitzt es auf einmal eine größere Oberfläche als ursprünglich und es ist dann unmöglich, es wieder in seine ursprüng-

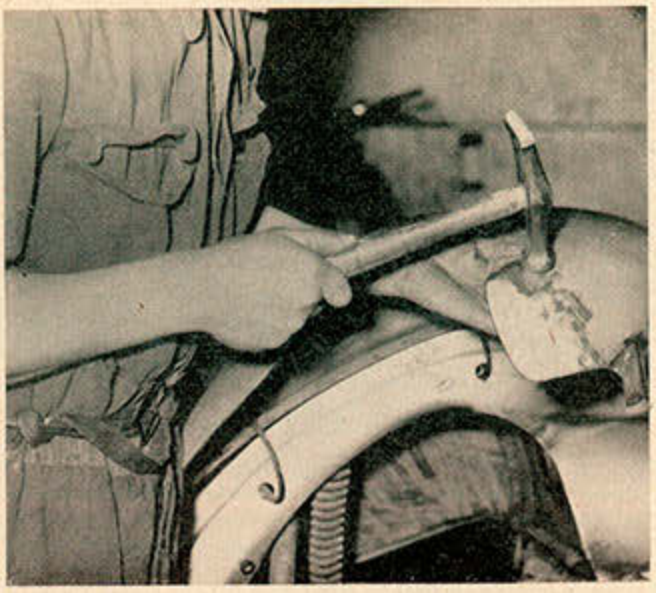
liche Form zu bringen. Der Spengler benützt für seine schwierige Arbeit nicht nur Spezialwerkzeuge, mit einem gewöhnlichen Hammer wäre er sowieso zum Scheitern verurteilt, er weiß auch genau, wo die Schläge sitzen müssen. Damit sind wir schon wieder bei dem oben erwähnten Gespräch mit dem Meister angelangt. Dieses ist notwendig, weil nur der Fachmann den Schaden und seine Reparatur abschätzen kann. Da gibt es oft einen Blechsalat, daß dem Durchschnittsverbraucher eine Reparatur ausgeschlossen erscheint. Der Spengler bringt das Stück trotzdem wieder einwandfrei hin. Ein anderer Schaden sieht halb so gefährlich aus, hier aber lehnt der Fachmann die Reparatur ab und das defekte Teil muß durch ein neues ersetzt werden. In einem anderen Falle wieder wird der Meister durchkalkulieren, daß ein Neuteil billiger kommen wird als die Reparatur. Also zuerst das Gespräch. Da sagt der Meister vielleicht: Ihren Kofferraum bringen wir zwar hin, aber ganz richtig wird er nicht mehr. Ein neuer ist aber um so und so viel teuerer. Die Entscheidung liegt dann beim Kunden. Hat er eine Vespa von anno dazumal und ist knapp bei Kasse, wird er sich für die Reparatur entscheiden. Stammt der Schaden aus einem unverschuldeten Unfall, den die gegnerische Versicherung bezahlen muß, dann wird er mit Recht auf neuwertigem Ersatz pochen.

Bevor wir nun zum Lackieren kommen, muß erst geschliffen, gespachtelt und dann wieder geschliffen werden. Dieses Schleifen und Spachteln ist nicht nur bei ausgebeulten Stükken notwendig, dieser Arbeitsvorgang ist auch bei Neulackierungen unbedingt notwendig. Sicher haben sie schon Fahrzeuge auf der Straße gesehen, die über und über mit roten Flecken besät waren. Das waren Fahrzeuge, an denen gespachtelt wurde. Da der Spachtelkitt möglichst gut eintrocknen sollte, bevor das Fahrzeug gespritzt wird, sind die Besitzer inzwischen einfach wieder gefahren. Sie können es bei ihrer Vespa natürlich genau so machen, wenn sie gespritzt wird. Nach dem Schleifen und Spachteln zwei bis drei Tage fahren, bis der Kitt restlos getrocknet ist und die Vespa dann zum Lackieren bringen. Als nächster Arbeitsgang kommt also das Lackieren an die Reihe.

Was man von Lacken grundsätzlich wissen sollte: Es gibt zwei grundverschiedene Arten von Lacken. Einmal den Kunstharzlack und zum anderen den Nitrolack. Neuerdings wird auch mit einem Kombinationslack gespritzt, der die Vorzüge der beiden vorhergenannten Lackarten in sich vereinigen soll, doch fehlen bisher grundsätzliche Erfahrungen mit diesem neuen Lack. Die Messerschmitt Vespas sind mit Kunstharzlack gespritzt, wobei dieser Lack eingebrannt wird. Zu diesem Zweck werden die frisch lackierten Teile durch einen Trockenofen geschleust, indem sie bei rund 120 Grad trocknen. Kunstharz hat den großen Vorteil, daß es leicht zu pflegen ist und seinen Hochglanz sehr lange behält. Der Grund, warum die Lackierer trotzdem lieber mit Nitrolacken arbeiten, liegt in der etwas schwierigeren Verarbeitung von Kunstharzlacken. Nitrolack eignet sich besonders zu Ausbesserungsarbeiten, aber diese Lackart muß immer wieder poliert werden, wenn sie ihren Hochglanz behalten soll. Man ist aus diesen Erwägungen heraus geneigt den Rat zu geben, bei Neulackierungen einen Kunstharzlack zu verlangen und sich bei Ausbesserungen mit Nitrolack zufrieden zu geben. Bei Ausbesserungen gibt es ein Problem und dieses besteht in der Eigenart des Lackes, sich durch den Einfluß der Witterung etwas zu verfärben. Das bedeutet, daß bei Teillackierungen der Neulack zunächst eine andere Schattierung haben wird als der Altlack. Erst nach ein paar Wochen wird sich der neue Lack dem alten in der Farbe genau anpassen. Es ist der Kunst des Lackierers überlassen, die Farbe so hinzumischen, daß nach der Verwitterung der Farbton genau mit der Originalfarbe des Rollers übereinstimmt und bestimmt gelingt dieses Experiment nicht immer restlos. Um eine fleckige Lackierung zu vermeiden, wird man also immer das ganze in Frage kommende Blechteil neu lackieren, zum Beispiel den Kotflügel, das Beinschild oder die Motorhaube. In den Kosten wirkt sich diese Mehrarbeit kaum aus, im Gegenteil, da die mühselige Arbeit des Auspolierens wegfällt, kommt man so billiger weg.

Ein Wort noch zur Farbauswahl, wenn eine Neulackierung in Frage kommt. Der Lackierermeister wird dem Kunden eine Farbskala vorlegen, aus der man sich dann die gewünschte Farbe aussuchen kann. Der Kunde überlegt dann des langen und breiten bis er sich zu der gewünschten Farbe entschließt. Kommt er dann den neugespritzten Roller abzuholen, gibt es oft lange Gesichter, denn der Farbton ist etwas Relatives. Was sich in der Farbskala so gut machte, kann als Vespafarbe verheerend wirken. Vielleicht würde uns dieselbe Farbe auf einem großen Auto wieder ganz gut gefallen. Es ist schon





so, die gleiche Farbe wirkt auf verschiedenen Gegenständen auch ganz verschieden. Der bessere Weg ist, sich mit einer Farbe anzufreunden, die man bereits als Vespalackierung kennt. Entweder eine Originalfarbe, mit der die Vespas vom Werk geliefert werden oder aber eine Vespalackierung wie sie vielleicht ein guter Freund bereits hat. Mit diesem Farbvorschlag kommt man dann zum Lackierermeister, der muß die Farbe natürlich sehen, beschreiben hilft gar nichts, auf diese Weise ist man sicher, daß die Vespa anschließend genau so aussieht, wie man sie sich vorgestellt hat.

Der neue Lack ist leider nicht mehr so stoßunempfindlich wie die Originallackierung aus dem Werk. Das kommt daher, weil in der Fabrik der Lack durck die Infratrockenanlagen eingebrannt wird, also einer Emaillierung gleich kommt. Auch die Auflagestärke, die bei der Fabriklackierung die Dichte von rund 5/100 mm bis 1/10 mm erreicht, wird bei Nachlackierungen kaum mehr erreicht. Man muß sich also damit abfinden, daß eine Zweitlackierung nie mehr ganz die Qualität der Fabrikslackierung erreicht.

Wußten sie übrigens, daß man kleine Kratzer selbst herauspolieren kann? Dazu benützt man ein Lackschleifmittel und naßgemachte Polierwatte. Wer sich zum erstenmal mit dieser Arbeit beschäftigt, sollte aber etwas vorsichtig sein, denn allzuleicht tut man zuviel des Guten und poliert den ganzen Lack an der zu bearbeitenden Stelle weg.

VESPEN-*Splitter*

Das ganze ist schon lange her. Damals hatte die Vespa nur ein kleines Lämpchen auf dem vorderen Radschutzblech und am Lenker ein kompliziertes Schaltgestänge. Das Benzin war etwas billiger als heute und von Rock'n-Roll wußte man noch nichts. Vespen waren noch neu wie die deutsche Bundeswehr, aber wenn sich zwei völlig unbekannte Vespafahrer auf der Autobahn begegneten, dann begrüßten sie sich mit einem freudigen Hupzeichen. Damals gab es auch nur das einheitliche „Vespa-Grün" und von breiten, weichgefederten Sitzbänken ahnte man noch so wenig wie von Seebohms angeblich großzügigem Straßenplan. Also ganz kurz — es ist schon lange her und darum darf man ruhig davon sprechen... Eine der ersten Vespas hatte ich. Außerdem den geldigen Vater, der mir schon in jungen Jahren eine derartige „Anschaffung" ermöglichte. Denn zu jener Zeit war eine Vespa noch eine „Anschaffung". Mit dem Ding hatte ich mich schnell und endgültig angefreundet und als etwa ein Jahr später der elterliche VW mehr und mehr in meinen Besitz überging, da blieb ich meiner Vespa natürlich treu. Aber im Regen — na ja, da fuhr ich eben den überdachten Schlitten. Und so begab es sich eines Tages, daß ich mutterseelenallein über die nur schlecht geflickte Autobahnstrecke gen Nürnberg schaukelte und mich dauernd über die langsamen Scheibenwischer ärgerte. (Vielleicht wurden die Dinger inzwischen besser, ganz bestimmt sogar.) Es war kalt draußen und ziemlich naß. Und plötzlich entdeckte ich am Straßenrand ein sich kläglich bewegendes Häufchen Regenmantel hinter einer grünen Vespa — man hatte eine Panne. Nun ist Hilfsbereitschaft auf der Autobahn immer abhängig von der augenblicklichen Geschwindigkeit, der allgemeinen Wetterlage, dem Geschlecht und Gesicht des Hilfsbedürftigen, der Meinung der Beifahrer und — der vielzitierten menschlichen Hilfsbereitschaft. In meinem Fall also ein ziemlich verzwickter Fall: mit etwa 90 Sachen zischte ich über die Autobahn, es goß in Strömen, außer einem zerknitterten Regenmantel Marke „Zusammenlegbar" sah man von der bastelnden Person nichts, Beifahrer hatte ich nicht drin im VW und mit meiner Hilfsbereitschaft war es eigentlich Essig. Aber schließlich läßt man einen Vespa-Fahrer nicht sitzen. Auch nicht im Regen auf der Autobahn. Also hielt ich an, schlängelte mich zurück und drehte die Scheibe herunter — der Regenmantel erhob sich zu seiner vollen Größe und der Inhalt war eine „Sie". Unwillkürlich mußte ich lachen, weil die Regentropfen so nett an ihrer Nase abtropften und das ganze Mädchen einen ziemlich verzweifelten Eindruck machte. Die Frage „Wo fehlt's denn?" wurde nicht beantwortet — es blieb mir nichts anderes übrig als auszusteigen. Dabei wurde ich naß und urplötzlich sehr sachlich. Trotz des Mädchens. Werkzeug lag ausgebreitet im Gras, Zündkerze war herausmontiert und patschnaß, Mädchen sprach hochdeutsch, ich hatte keinen Mantel dabei. Sie wollte über die Maschine schimpfen und flocht zwischendurch ein Dankesverslein für den hilfsbereiten VW-Fahrer ein. Ersteres ärgerte mich mächtig, denn schließlich — aber zu einer ausgedehnten Regenreparatur konnte ich mich doch nicht entschließen. Benzin war noch da, Ersatzzündkerze keine, Zündung irgendwo defekt — und außerdem goß es in Strömen. Ich bedeutete ihr also, daß ich die Lage für zunächst aussichtslos und sehr feucht hielt und nahm ihren geringschätzigen Blick gelassen auf. Noch schien nicht alles Bemühen vergebens, denn das Mädchen war offensichtlich unter dem Regenmantel — wenigstens stellenweise noch etwas trocken geblieben — ich wollte also möglichst viel retten. Und außerdem gefiel sie mir irgendwie, so verbissen und trotzig wie sie im Augenblick war.

Meinen Vorschlag, sie im Wagen mitzunehmen oder zu schleppen, lehnte sie sofort und entschieden ab und erst als ich auf die vielen vorbeifahrenden Wagen aufmerksam machte, von denen wohl so schnell keiner halten würde, wenn ich erst einmal weg sei, da gab sie langsam nach. Sehr langsam allerdings. Und sie bestand auf das Abschleppen. Ich sagte Ja und Amen und gemeinsam packten wir die Siebensachen wieder ein. Und dann eröffnete ich ihr, daß ich überhaupt kein Abschleppseil hätte und daß das Abschleppen einer Vespa gar nicht so einfach sei. Für den, der auf der Vespa sitzt. Und dann setzte ich sie einfach in den Wagen, lieh mir ihren Regenmantel, schob die Vespe runde 300 Meter unter einen Baum und holte mir die Grundlage für einen taschentuchverschleißenden Katarrh nebst nassen Füßen. Bei meiner Rückkehr schaute sie aufgeregt zum Rückfenster hinaus, bangte um ihre Vespa, trocknete sich mit einem Miniaturtaschentüchlein die Haare und fragte naiv „Und wie bekomm' ich die Vespa wieder?!" Im Verlauf der nächsten halben Stunde wußte ich wo Emma zu Hause war, daß sie von ihren Freundinnen „Hatschi" getauft wurde und meistens „Hatsch" gerufen wird, daß sie vor kurzem das Abitur bestanden hätte und im übrigen waschechte Münchnerin sei — sie konnte das sogar sprachlich beweisen. Im Verlauf dieser halben Stunde erreichte ich auch die nächste Autobahntankstelle, wo es heißen Kaffee gab und außerdem gefiel mir die freche Person im Verlauf der halben Stunde bereits so gut, daß ich ... Aber das gehört nicht mehr hierher.

Jedenfalls hörte der Regen wieder auf, die Vespa wurde doch noch abgeschleppt, sie wurde auch repariert, ich traf „Hatsch" regelmäßig, es kamen auch wieder sonnige Tage und damit gemeinsame kleine Touren — es kam eine offizielle Einladung bei ihrer Familie und heute ist „Hatsch" meine Frau. Na ja, kürzer ließ es sich eben nicht erzählen. Aber es ist so, so wahr ich Zacharias heiße ...

SHELL
2T
MOTOR OEL
Das neue Öl
für Zweitakter
SHELL
2T
MOTOR OEL
EINE SHELL X-100 QUALITÄT
FÜR ZWEITAKTER
bringt saubere und zündfreudige Motoren

Bildmitte: von links nach rechts Trauzeuge Martin Schönenborn jr., Brautpaar Kathi Erwe, geb. Schönenborn, Herbert Erwe, Trauzeuge Hans Esser — Linke Reihe von vorne nach hinten: W. Fürstenberg, P. Brechler, P. Gelhardt, U. Bajorat, Th. Guinné (Belgien), K. Nowka, verdeckt: de Schutter (Belgien) — Rechte Reihe von vorne nach hinten: W. Henkel, K. Radzcun, H. Bauer, F. Geiger, L. Bajorat, M. Radzcun, G. Fellner, H. Nikoleit, R. Nippes — Im Hintergrund die Eltern und Verwandten der Brautleute.

VESPA-HOCHZEITEN

Vespa-Hochzeit im VC Hilden am 8. August 1957

Der Vespa-Club Hilden konnte jetzt seine dritte Vespa-Hochzeit feiern, wobei man von einer echten Vespa-Hochzeit sprechen konnte, da Braut und Bräutigam als langjährige aktive Vespa-Fahrer sich auch an diesem feierlichen und entscheidenden Tag von ihrem treuen Roller zur Kirche rollen ließen. Da es die dritte Hochzeit innerhalb unseres Clubs war, waren die Clubkameraden auch drei Tage lang eingespannt. Angefangen wurde mit dem Polterabend, der, mit Donnerschüssen und viel glückbringenden Scherben eingeleitet, den Brautleuten den Abschied aus dem Junggesellenleben leichter machen sollte. Bei bester Stimmung verlebten wir einige nette Stunden, wobei Getränke und belegte Brote reichlich vorhanden waren. Im Namen des Clubs wurde bei dieser Gelegenheit ein Geschenk überreicht.

Zur standesamtlichen Trauung am nächsten Tag überbrachte eine Abordnung des Clubs ein Blumengebinde, verbunden mit den besten Wünschen für den weiteren gemeinsamen Lebensweg.

Den Höhepunkt brachte der dritte Tag, der eigentliche Hochzeitstag. Alle Vespen des Clubs, geschmückt mit grünen Girlanden und dem Club-Band, waren pünktlich zur Stelle, je die Hälfte bei der Braut und bei dem Bräutigam. Die beiden Brautroller, zwei silbergraue GS, waren auf der Stirnseite mit einem weißen Band versehen, auf dem goldene Eheringe leuchteten. Von den Clubkameraden eskortiert, die zur Feier des Tages Galauniform angelegt hatten, wurden die Brautleute getrennt zur Kirche begleitet. Nach der Trauung bot sich beiliegendes Bild, und es waren wohl einige hundert Zuschauer, die das ungewöhnliche Schauspiel einer „Hochzeit auf Vespa-Rollern" vor der Kirche angelockt hatte. Dann wurde das junge, frischgebackene Ehepaar zum Brauthause zurückbegleitet.

Eine besondere Überraschung bereitete uns der Vespa-Club Rupelsstreek aus Belgien, der zu diesem Tag eine Abordnung von zwei Vespas nach hier entsandte.

Die erste Vespa-Hochzeit in Hanau

Ich möchte Ihnen hierdurch von einem Ereignis kund und zu wissen tun, nämlich daß am vergangenen Freitag seit dem Bestehen des Vespa-Clubs die erste Vespa-Hochzeit durchgeführt wurde. Unser Schriftführer Helmut Wiegand hat es nach reiflicher Überlegung doch für richtig gefunden, in den Stand der Verheirateten überzuwechseln. Zu diesem Zwecke kaufte er sich einen dunklen Anzug (die Braut bekam er vom Vespa-Club gratis) und schritt zu großen Taten. Ohne sein Wissen hatten sich nun, als Helmut im Standesamt weilte, eine größere Anzahl Vespisten und Vespistinnen am Standesamt eingefunden. Als das Brautpaar nun nach vollbrachten großen Taten das Standesamt verließ, sahen sie sich einer stattlichen Anzahl Vespisten gegenüber. Nachdem nun eine kleine Festrede gehalten worden war, bei der wir viele Zuhörer hatten, ging es in einem lustigen Konvoi durch die Stadt. Wer uns mit unseren Vespen nicht sah, der hörte bestimmt das kräftige Hupen und Bimmeln unserer Vespen. Wem allerdings das noch nicht genügte, der konnte seine Ohren noch am tüchtigen Rasseln etlicher leerer Blechdosen erfreuen.

Im Hochzeitshaus gab es dann noch für alle einen gemütlichen Plausch, gewürzt mit einigen Schnäpsen, worauf sich wieder alles in alle Winde zerstreute.

Hans Rehmer

Der Präsident beglückwünscht das frischgebackene Ehepaar und überbringt die Glückwünsche des Clubs und dessen Geschenk. Auf dem Foto sehen Sie von links: K. Lüert, M. Sonntag, S. Sonntag, G. Falkkenberg, H. Bastian, H. Ullrich.

Bild Mitte: 1. Vors. Otto Barthen mit Frau Marlies u. Mitglieder des Vespa Club Trier

„Eine größere Sache"

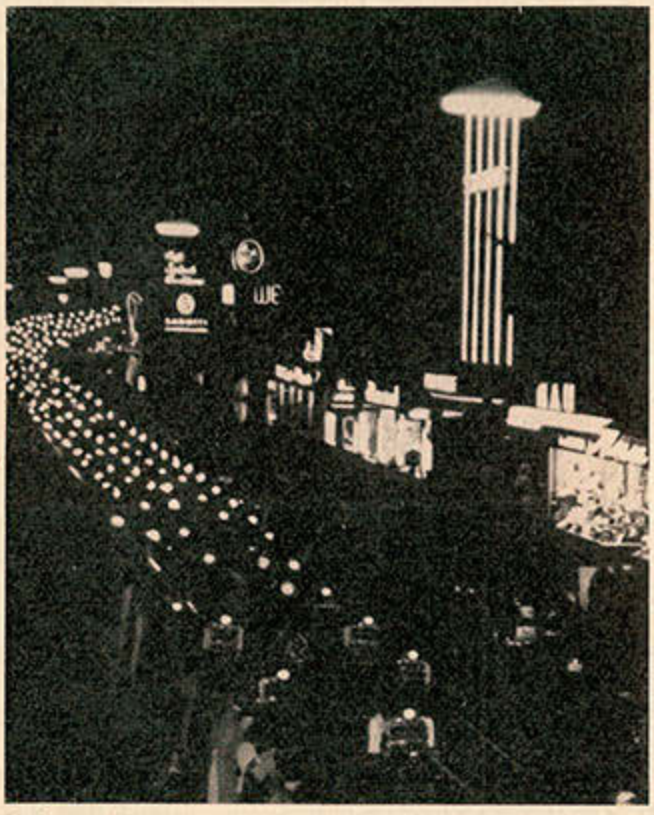
war die „Vespa-Hochzeit" unseres 1. Vorsitzenden, Herrn Fred Wagebach, mit seiner Sozia, Frl. Anne Kreuder, im Juli d. J. Nach der feierlichen Trauung fuhr das Brautpaar auf seiner GS zunächst das Ehrenspalier der 60 Clubmaschinen ab, um dann an der Spitze dieses Gefolges zu unserem Clublokal zu rollen. Diese Fahrt stoppte für kurze Zeit den Frankfurter Großstadtverkehr, so daß der „Geleitzug", teilweise sogar bei „Rot", ungehindert passieren konnte, da sich die meisten Kraftfahrer als „Kavaliere am Steuer" erwiesen und mit einem verständnisvollen Lächeln dem nicht alltäglichen Hochzeitszug die Vorfahrt einräumten. Nach einer herzlichen Gratulationscour durch die zahlreich erschienenen Clubmitglieder begann eine kleine Clubfeier, die dem festlichen Tag einen schönen Abschluß gab.

Rudogar

Lampions und Feuerwerk

beim Vespatreffen in **Gladbeck**

Mensch, Karl, sagte August zu seinem Freund Karl, beides alte Vespisten, am 5. Oktober fahren wir nach Gladbeck zum Vespatreffen. Den ganzen Zauber veranstaltet unser oller Präsident Binder, da ist bestimmt was los. Ihr Kollege Heinrich wollte auch mit von der Partie sein, aber da er sein Nenngeld nicht vorher überwiesen hatte, konnte seine Nennung nicht angenommen werden. Wurde doch vom Vespaclub Gladbeck erstmalig die Regelung durchgeführt, daß für die Gültigkeit der Nennung das Nenngeld bereits eingetroffen



Im Lampionkorso ging es unter großem Beifall der Gladbecker durch die ganze Stadt.

sein muß. Eine sehr vernünftige Regelung, denn durch diese Maßnahme bekommt der Veranstalter ein viel genaueres Bild darüber mit wieviel Teilnehmern er zu rechnen hat. Der Platzmangel in Gladbeck war der Stein des Anstoßes zu diesem Vorgehen.

Mit rund vierhundert anderen Vespafahrern aus 45 deutschen Städten und mehreren Ländern Europas trafen Karl und August am Samstagsnachmittag am Marktplatz von Gladbeck ein, wo unter lautem Hallo die verschiedenen Begrüßungsszenen abrollten. Der Neussener Vespaclub erschien in alten Polizeiuniformen, ein guter Einfall der allgemein Heiterkeit erregte. Karl und August hatten Glück, denn sie kamen zusammen in ein Quartier, in das sie wie alle anderen Vespafahrer nach der Anmeldung mit Lotsen geleitet wurden. Freilich viel Zeit zum Faulenzen blieb ihnen nicht, wollten sie doch unbedingt mit ihrem Club an der Lampionfahrt, die um 19 Uhr begann, teilnehmen. Die Lampionfahrt führte durch die Innenstadt an Tausenden von Zuschauern vorbei nach Haus Wittringen.

Dort herrschte Hochbetrieb. Die ganzen Clubs standen durch Namensbänder gekennzeichnet in Reih und Glied, so daß es den Zuschauern förmlich Spaß machte, die Parade abzunehmen. August wurde langsam aber sicher nervös. Hatte er doch in seinem ganzen Leben noch kein Feuerwerk gesehen und nun sollte eines um 20 Uhr auf dem Schloßteich abbrennen. Kein Wunder, daß er von einem Fuß auf den anderen trat. Als es seinen Höhepunkt in der angestrahlten weißen Vespa fand, war er hellauf begeistert. Nach einiger Zeit fand man sich zu einer echt westfälischen Vesper mit Schinken, Steinhäger und Pumpernickel im Gildensaal zusammen. Diese Vesper war der Auftakt zu einem tollen Programm das stundenlang andauerte. Nach der Begrüßungsrede der Gäste durch Erich Binder sprach Oberbürgermeister Lange, der Schutzherr der Veranstaltung. Er brachte zum Ausdruck, daß Gladbeck eine Ehre darin sehe, die Vespagemeinschaft in ihren Mauern als Gäste zu haben. Da schon mehrere Treffen hier stattgefunden haben, meinte er, sei das Wiederkommen der Vespafahrer als Zeichen dafür zu werten, daß es ihnen in Gladbeck gefallen habe. Abschließend sprach noch Dr. Meibes vom technischen Hilfswerk in Bonn. Er dankte für die in diesem Treffen aufgenommene Zusammenarbeit mit dem Ziel in Not geratenen Menschen zu helfen.

Im nachfolgenden Programm, das durch Darbietungen der Vespafreunde gewürzt wurde, waren die Preiswettbewerbe die absoluten Höhepunkte. Einen Kinderwagen durch die Gegend rollen, nein, das wäre nichts für Karl und August gewesen. Lieber schon hätten sie einen Riesenreifen durch die Straßen gerollt oder ein Kaffeeservice auf dem Rücken durch den Regen geschleppt. Dafür waren die Preise aber auch toll. Beim Eierkuchen Wettbacken ging es zum Beispiel um einen Gasherd. Die hübsche Christel wurde von einem jungen Mann um Nasenlänge geschlagen. So ging es wacker fort und nach der Preisverteilung mußten die Sieger natürlich entsprechend gefeiert werden. Alles in allem, Karl und August kamen an diesem Abend voll auf ihre Kosten.

Am Sonntag fand auf dem Sportplatz eine Übung statt, in der die Zusammenarbeit von Vespafahrern mit dem THW und dem DRK geübt wurde. So wurde gezeigt, wie bei einem Flugzeugabsturz, der mit Hilfe eines alten Autos markiert wurde, die Männer des THW zur Rettung eingesetzt wurden

In Zusammenarbeit mit geübten Vespafahrern zeigte der THW Übungen für den Katastrophenfall. Hier eine Vespa auf „Öl".

und die weitere Betreuung vom DRK übernommen wird. Als zweites galt es Menschen aus einem brennenden Haus durch Abseilen und Auffangen mit Bahre und Sprungtuch zu retten. Karl fungierte bei der Übung als Meldefahrer, während August Sanitätsmaterial transportieren mußte. Bei diesen Fahrten mußten auch schwierige Passagen wie Stege und einige Brücken passiert werden.

Viele hundert Zuschauer erlebten die Übungen und erhielten damit einen Einblick in die schwere und selbstlose Arbeit des THW, dem sich die Vespafahrer mit zur Verfügung gestellt hatten. Eine Lautsprecheranlage sorgte für die Aufklärung des Publikums und wies auf die jeweiligen Schwierigkeiten hin.

Am Nachmittag begann auf Haus Wittringen die große Vespa-Delegiertenversammlung mit der Neuwahl des Präsidiums des Vespa Clubs von Deutschland. Hauptdiskussionsgebiet der Delegierten, die jetzt 120 deutsche Vespa Clubs vertreten, waren sportliche Fragen. Noch mehr als bisher soll

Im größten Schaufenster Gladbecks sah es so aus.

der Geschicklichkeitssport gefördert werden, vor allem sollen die Turniere in Anlehnung an die ADAC-Ausschreibungen durchgeführt werden.

Nicht nur Karl und August, alle Teilnehmer waren am Ende des Treffens des Lobes voll über die gelungene Veranstaltung, über die Gastfreundschaft und die Hilfsbereitschaft der Gladbecker offiziellen und privaten Stellen. Und allen wird es ähnlich ergangen sein wie Karl und August, die sich beim Heimfahren angrinsten und meinten: Wenn in Gladbeck wieder was los ist, dann kommen wir auf alle Fälle wieder.

5. ADAC GRUNEWALDFAHRT

Berlin-Avus, Le-Mans-Start! Tönende Worte verbunden mit der Vorstellung aufheulender Motoren, Stunden des Nervenkitzels und großartiger Veranstaltungen. Das alles wurde den vielen Zuschauern der 5. ADAC-Grunewaldfahrt, welche am 21./22. 9. 1957 als Leistungsprüfung für serienmäßige Motorräder stattfand, geboten. Nachdem wir am Samstag, dem 21. um 9 Uhr abends, in Bayreuth gestartet wurden, hatten wir den ersten Teil der Veranstaltung, die „bewertete Anfahrt" über ca. 340 km vor uns liegen. In Gedanken waren wir noch bei den Kameraden des Vespa-Clubs Bayreuth, welche alle am Startort, nämlich einer Tankstelle, versammelt gewesen waren. Zu unserer Überraschung überreichten sie uns zum Abschied eine große Flasche Kümmellikör mit dem Wunsch, daß wir damit die lange und kalte Nacht besser überstehen sollten.

Wie üblich regnete es! Es regnet eigentlich immer auf Sportveranstaltungen und wir wären sicherlich etwas enttäuscht gewesen, wenn es nicht geregnet hätte. Wie das so ist, bei solchem Sauwetter war es auch kalt. Glücklicherweise lief uns das Wasser, nachdem die Schuhe gefüllt waren, unten aus der Hose wieder ab. Später kam noch etwas Nebel hinzu und wenn wir nicht sowieso mit den Zähnen geklappert hätten, würde ich behaupten, es wäre noch kälter geworden. Bei der Fahrt über die Umleitung Zonenübergang Hof trafen wir auf eine andere unangenehme herbstliche Begleiterscheinung. Die Straße, welche durch viele Ortschaften führt und sehr schlecht durch Wegweiser markiert ist, war bedeckt mit nassem klitschrigem Laub. Doch abgesehen von einigen unbedeutenden Schlenkerern überstanden wir auch diese Kilometer einer höllischen Fahrt. Um 4 Uhr 30 mußten wir in Berlin am Mercedesturm, der zugleich das Ende der Autobahn ist, eintreffen. Für jede Minute Zuspätkommen gab es einen Strafpunkt. Buchstäblich in vorletzter Minute trafen wir dort, die letzte Strecke unterm Lenker liegend, ein. Schuld war obengenannter Kümmellikör; denn wir mußten diesen natürlich unterwegs einnehmen, außerdem hatten wir Zeit durch Tanken, zweimal Zonenübergang mit Kontrolle der Papiere und später durch die Suche nach der Autobahneinfahrt im Ostsektor verloren. Jetzt nichts als schnell wieder zum Tanken und dann zur Hauptabnahme der Maschinen hinter der Nordkurve der Avus. Dort stellten wir fest, daß wir uns schon wieder in den fürsorglichen Händen eines Vespa-Clubs befanden. Der Vespa-Club Berlin war mit einem Servicewagen zur Stelle und übernahm unser nicht unbedingt benötigtes Gepäck. Auch Peters Schuhkarton. Glaubt mir, dieser war für mich 340 km ein Rätsel! Er fuhr fast die ganze Strecke in kurzem Abstand vor mir und hatte diese alte Schuhschachtel hinter sich mit Bindfaden auf der Sitzbank befestigt. Ich zerbrach mir die ganze Strecke den Kopf darüber, was er wohl drinnen haben könnte. Leider weiß ich es heute noch nicht. Wenn ihn mal einer trifft, soll er ihn doch bitte fragen.

Eine Hauptabnahme beginnt damit, daß die großen Sünder, zu denen auch wir gehörten, das Startgeld nachbezahlen müssen. Dann wird der Gesundheitszustand deiner Maschine überprüft, argwöhnisch ruht der Blick eines Funktionärs auf deiner Lichtanlage und die Nase wird spitz, wenn er dir den Auftrag „jetzt Handbremse ziehen" erteilt. Wehe dir, wenn irgendetwas nicht funktioniert! Ich war sehr erstaunt über mich selbst, denn bei mir bzw. meiner Maschine war alles in Ordnung. Die Fahrzeuge, unter ihnen Motorräder aller Klassen, Beiwagenmaschinen aber auch Kabinenroller durften nun in langen Reihen ausgerichtet eine Stunde schlafen. Wir bekamen eine Schachtel Schokolade, ein Fläschchen Dornkaat sowie einen Frühstücksbon überreicht und ab ging's in die Gaststätte Mercedesturm. Allen knurrte der Magen, das konnte man an dem Gedränge, das herrschte, feststellen. Würstchen gab's und Kaffee, außerdem Gelegenheit Herrn Häselbarth vom ADAC und Herrn Splettstöhser, Fahrtleitung, zu begrüßen. Beide sind allgemein bekannte Persönlichkeiten auf dem Gebiete des Berliner-Motorsports. Leider war es schon wieder Zeit aufzubrechen und wir mußten uns beeilen, auf den abgesperrten Parkplatz zu gelangen. Hier wurden bereits klassenweise die Startnummern aufgerufen. Jeder Fahrer hatte nun seinen Schlitten zu ergreifen und diesen ausdrücklich nur schiebenderweise vor die ca. 500 m entfernt liegende Haupttribüne der Avus zu befördern. Oben erwähnte ich bereits den Le-Mans-Start. Für diejenigen, die sich darunter nichts vorstellen können, will ich es kurz beschreiben: Alles was teil nimmt, stellt sich in einer Reihe, die Maschinen quer zur Rennstrecke auf. Die Fahrer werden auf die andere Seite des Betonbandes, gegenüber ihren Maschinen, verbannt. Dort wartet alles auf das Startzeichen, stürzt gemeinschaftlich zu den Fahrzeugen und jeder versucht, so schnell als möglich aus dem Knäuel der Vorandrängenden herauszukommen. Bei uns war es das gleiche. Dieses wilde Durcheinander lockerte sich erst innerhalb von 15 km so weit auf, daß man absolut Spitzengeschwindigkeit fahren konnte. 4 Stunden lang jagten nun 93 Fahrer von 103 gemeldeten, die anderen waren bereits auf der Anfahrtstrecke ausgeschieden, über die auf 23 km verlängerte Strecke der Avus, deren Wendepunkt diesmal das Zehlendorfer Kleeblatt war. Der Kampf auf der schnellsten Rennstrecke der Welt war der schwerste Teil der 5. ADAC-Grunewaldfahrt, die ohne folgenschwere Unfälle verlief. Ein Mißgeschick auf der Geraden war auf das Blockieren des Motors einer Solomaschine zurückzuführen, deren Fahrer leicht verletzt wurde. Als ein Solokrad plötzlich stoppte, kam es zu einer Kollision mit einer dahinterliegenden DKW-Maschine, die jedoch die Fahrt fortsetzen konnte. Mehr als 16 Stunden saßen wir jetzt bereits ohne Rast auf unseren Vespas. Die auf der Avus zurückzulegende Strecke hatte jeder Fahrer nach seiner im Kraftfahrzeugbrief festgelegten Höchstgeschwindigkeit minus 15% auszurechnen. Den Ausschlag über den Klassensieg gab die zweite Runde, da die hierfür am Schluß vorgesehene Brems- und Beschleunigungsprüfung auf

Werner Grob in der Avus-Nordkurve

Hamburg: Club-Stelldichein am Sonntagvormittag

behördliche Anordnung wegen „zu starker Abnutzung der Fahrbahn" ausfallen mußte. Entscheidend war, die höchste Schnittgeschwindigkeit für jede Klasse, mit welcher die zweite Runde durchfahren wurde. Ich hörte später, daß ich mit meiner Vespa T 56 welche in keiner Weise frisiert ist, einen runden Schnitt von 92,6 km/h fuhr. Leider reichte es nicht zum Klassensieg. Dringend möchte ich jedoch vor Alltagsgebrauch abraten, da sich nach kurzer Zeit Rückenschmerzen einstellen und der Durchblick zwischen Lenker und Beinschild nur einen geringen Überblick über die Fahrbahn zuläßt. Einmal mußten wir auch in dem eigens hierfür hergerichtetem Fahrlager, das auf einer Ausfahrt angelegt war, tanken. Schon nahten wieder die Berliner Vespa-Fahrer, äußerst hilfsbereit, sie hatten für jeden von uns eigene Sollzeittabellen angelegt und stoppten oder beschleunigten mit der Gewissenhaftigkeit erfahrener Rennleiter. Nicht zu vergessen ist der eigentliche Knüller der Avus, nämlich die Nordkurve! Eine herrliche Steilwand. Bedauerlicherweise ging unser großer Traum vom Drinnliegen in derselben nicht in Erfüllung. Bei dieser großartigen Anlage ist eine Geschwindigkeit unter 100 km/h derart gering, daß wir bescheiden am unteren Rand derselben fahren mußten. Endlich nach 11 Runden hatten wir es geschafft. Zahllose Motorräder, welche mit Motorschaden auf der Strecke liegen geblieben waren, gaben uns ein Hochgefühl absoluter Zuverlässigkeit und die Überzeugung, daß wir noch leicht 10 weitere Runden dieser Art drehen könnten.

Trotzdem ist es nicht zu bestreiten, daß es eine Wohltat ist, wenn man sich nach so vielen Stunden waschen kann und wieder auf zwei Füßen steht. Abends um 20 Uhr 30 war ADAC-Sommerfest mit Siegerehrung im Casino am Funkturm. Zur allgemeinen und unserer eigenen Überraschung wurde bekanntgegeben, daß der Club der Münchener Vespafreunde den goldenen Mannschaftspreis errungen hatte und von 12 beteiligten Mannschaften 10 überhaupt ausgefallen waren. Spontan aufrauschender Beifall legte Zeugnis vom großen Sportgeist der Anwesenden ab. Jeder von uns erhielt eine Flasche Gesichtswasser, welche unser lieber Bernhard strahlend in Empfang nahm, da er dasselbe bereits dringend benötigte.

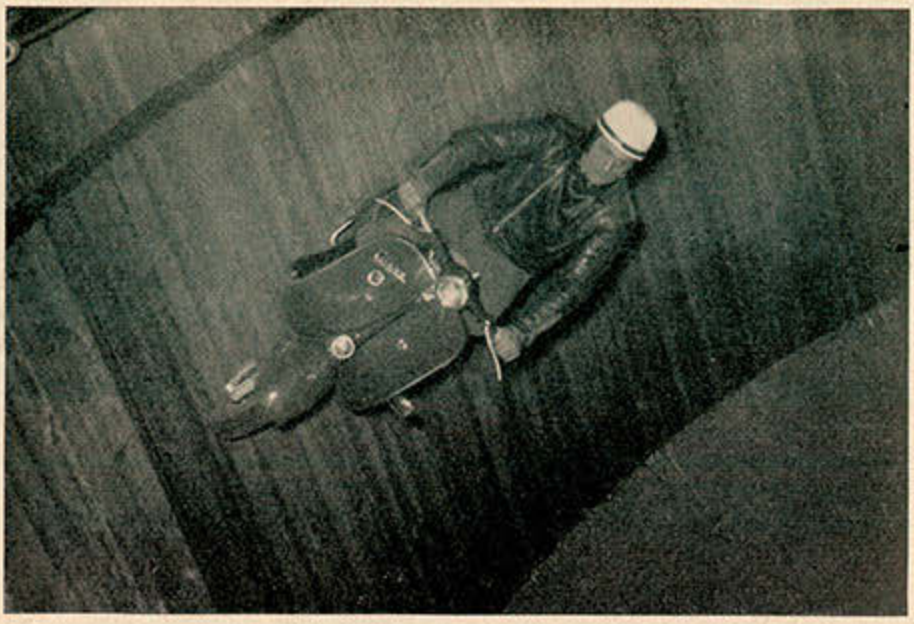
Da diese Zeilen sicher in diesem Jahr die letzten von mir sind und die Sportsaison damit im Ausklingen ist, wünsche ich bereits jetzt allen Sportfahrern und denen, die es werden wollen, gut Blech und kurzen Bremsweg im neuen Jahr!

Abschließend bitte ich dich lieber Vespa-Fahrer nicht zu vergessen, einen Fahrerausweis bei der OMK für das nächste Jahr zu beantragen. Auf Wiedersehen bis zur ADAC-Winter-Rallye nach Garmisch-Partenkirchen, sicher werdet ihr alle beim großen Frieren am Start sein.

Wirth Horst Nr. 79	Vespa GS Gold
Winter Peter Nr. 101,	Vespa T 56 Gold
Peschka Bernhard Nr. 110,	Vespa T 56 Gold
Grob Werner Nr. 111	Vespa T 56 Gold
2. mit 4.	Goldener Mannschaftspreis
Marseille H.-R. Nr. 80	Vespa 125 Bronze

Werner Grob

Ein Fahrer des VC Oldenburg versucht sich an der Steilwand. Er ist nicht heruntergefallen!



Wahnsinn oder Idealismus

Juli 1956, Vespatreffen in Grenoble, war feine Sache, anschließend Urlaub an der Riviera. Wurden in Cannes von Vespafahrern gestoppt, zum Club geschleift und auf's freundlichste Willkommen geheißen. Color-Schmalfilm vom Europatreffen in München uns zu Ehren nochmals vorgeführt. Nach vielstündiger internationaler Verständigung (Händen, Füßen, deutsch, italienisch, englisch und zwei Brocken französisch) wußten wir, daß 1957 das 1. Vespatreffen in Cannes stattfinden wird. Sofortiger Beschluß: Wir fahren hin, Ehrensache.

Anfang Juni 1957. Vorausschreiben aus Cannes. Wer fährt nach Cannes, nach einigem Zögern, zwei Maschinen mit Sozius. 20. Juli, Nennungen abgeschickt. Abends Trip zum Stammtisch, wurde bestürmt nach Kiel mitzufahren, habe als fünfter in der Mannschaft zugesagt. 27. Juli, kleine Aufregung am Stammtisch, wer fährt nach Kiel. Fritz, ein Kieler Fanatiker, sagte, Kiel fällt aus, ich segle mit nach Cannes morgen früh um 4 Uhr. Mandi, ein Neuling, hört, staunt und spricht. Kostenpunkt. Antwort, etwa 100 DM. Mandi meint, könnte ich eventuell aufbringen, aber seine Papiere seien nicht in Ordnung, er könne nicht so früh fahren. Macht nichts, sagte ich, wir (nämlich ich, der Esel, und Goggi, mein Sozius), starten erst am Abend um 20 Uhr. Freitag, 16 Uhr, erbitte ich mir vom Chef Arbeitsbefreiung, da ich meinen Vep's (Eigenname) von der Reparatur abholen sollte. Werkstätte tropfnaß angekommen, durch 20 Minuten Fußwanderung. Karren nicht fertig, schimpfen, stöhnen und Rosenkranz beten war eins. 18 Uhr, Bock fertig. Neuer Zylinder und Kolben, schuldige Rechnung und ca. 1000 km vor der Nase hebt die Moral und stärkt das Bewußtsein. Zu Hause: Gezeter und Mordio, Depp hin, Rindvieh her, halb verrückter und vertrottelter Vespanarr war das harmloseste. 19.30 Uhr, treffen am Stammtisch, nochmals zu mir. Trainingsanzug. Combi angezogen, Zahnbürste, Seife, Handtuch, Papiere und Devisen eingesteckt, hinauf auf den Kübel und Richtung Garmisch. 1/2 Stunde Fahrzeit, ein Pfeifen, rapides Absacken der Tourenzahl, geistiges Kommando: Kupplung ziehen, Zündschlüssel raus, durchölen, Zündschlüssel rein, Kupplung auslassen, weiterfahren. Goggi fing an die Klemmer zu zählen. Erster? Mit 55 km/Std. ging es dann weiter. Mit kleinem Knoten im Gas (65) rollten wir mit Mandi im Schlepp weiter über den Fernpaß. Pfunds in Austria, Reserve, tanken, aber wo??? 6 Tankstellen aber ohne Nachtbetrieb. Goggi macht die Runde als Nachtwächter mit dem Ruf „Hallo, Benzin!". Nach längerem Warten erbarmte sich ein gütiges Herz. Österreich ist herrlich, besonders bei Nacht, enge Straßen in schlechtem Zustand und so fuhren wir mit 60 Sachen über eine sandige Kurve in einen Zaun. In friedlicher Umarmung lagen Goggi und ich auf der Straße und mit „noch einmal dasselbe" bewillkommte ich Mandi, der uns Gesellschaft leistete. Hobel raus aus dem Zaun, in den Bauch getreten, aufgesessen und mit 3/4 Gas gings zur Grenze weiter. Maloja mit Teer- und Sandstraßen tapeziert, war sehr interessant. 29. Juni, 5 Uhr. Italienische Grenze, Formalitäten erledigt, Vollgas weiter. Mandis Fidel streikte und lief nicht schneller als 65, bis Torino machten wir den Scherz mit, dann packte uns die Wut. Werkzeug ausgepackt, Zylinderkopf abgeschraubt, Auspuff gereinigt, zusammengeschraubt, aufgepackt und mit 75 Sachen brausten wir weiter. Mit Zwischenspurts und Renneinlagen von 85—90 kamen wir um 17 Uhr in Cannes an.

In der Ville wurden wir von weiblichen Lotsen abgefangen und zum Hafen geschleppt. Hier angekommen, gewahrten wir durch Stangen und Seilen eine Absperrung, welche uns als Parkplatz diente und von der Canner Vespa-Polizei eingewiesen wurden. Ein Kiosk lieferte uns die Gutscheine und ein Begrüßungs-Coca-Cola. Anschließend Sturm des Hotels, Verunreinigung der Waschanlagen, geschniggelt, gebügelt und in Schale erkämpften wir uns einen Platz im Restaurant zum gemeinsamen Abendessen. Mit mehreren Gängen im Magen und einigem Roten im Kopf spielten wir Piraten, kapperten eins der vier Motorboote und fuhren mit frischer Brise zur Cannes vorgelegenen Insel. In knapper Entfernung des Eilandes stoppten die Kutter und wir durften den Sturm auf die Bastei, wie zu Napoleons Zeiten (Beleuchtung der Feste mit farbigen Scheinwerfern und Kampfgebrüll durch mehrere Lautsprecher), erleben. Anschließend Besichtigung der Ruine. Erneute Einschiffung und mit Vollgas zurück zum Heimathafen. Eine Erfrischung im salzigen Naß und ins Hotel war alles, was wir müden Krieger noch zuwege brachten. Lautes Klopfen an der Tür, schlaftrunken wankte ich zum Ruhestörer und wollte loslegen, aber oh Schreck, es war die Bedienung mit dem Kaffee, mit leise gestammeltem „merci bia" ging er in meinen Besitz über. Nach fünfminutigem Schreien und Rütteln erwachte Goggi und wir frühstückten im Bett wie „Gr(afen)". Um 10.30 Uhr startete der Corso durch Cannes zur Kathedrale, wo uns ein Aperitif gereicht wurde zur Linderung der tropischen Hitze und eine kleine Parade zurück zum Hafen. Die Motoren dröhnten und die Mägen knurrten. Gemeinsamer Gang zum Mittagsschmaus mit Pastetchen, Hühnchen, Eis und Kaffee. Mit gesättigten Bäuchen trottelte, dem Leithammel folgend, die ganze Herde von ca. 400 Vespisten zum Haus der Filmfestspiele zur Coup-Verteilung. Auf dem Sessel der

GINA!!? verfolgte ich dem Zeremoniell der Ansprachen, Aufmarsch der Flaggen mit Begleitung der Landeshymne von den teilgenommenen Ländern. Nach dieser Festlichkeit erklommen wir die Dachterrasse und ergötzten uns bei Cocktail und Tanz. Abends um 9 Uhr rollerte der Haufen mit Lampions geschmückten Vespen hinauf nach Super-Cannes-Conservatorium zum Gliederverrenken = Tanzen. Gegen 2 Uhr morgens begaben wir uns wieder ins Hotel und holten unser Gepäck ab, welches wir dort eingestellt hatten, und begaben uns zum Kai. Mit leicht schläfrigen Mienen tauchten wir in unsere Eskimokleidung und rollten um 3 Uhr Nizza entgegen. Monaco, ein Blick zum Haufen, zum Schloß und weiter ging's mit Zündholz gestützten Lidern. Mit Tanken, einem Frühstück aus Frutta und Cräckers (in Genua) fraßen wir die Kilometer, und nach unendlich scheinender Zeit erreichten wir den Gardasee. Zwei von unserem Team beschlossen hier zu campen. Fritz und ich machten ein kleines Rennen über die Gardesana nach Bozen. Gestoppt, verhaftet und im Bozener VC abgeliefert, wo wir aufs Beste von dem Club, Herrn Mal und unserem VCVD-Präsidenten, Herrn E. Binder (der Panzerfahrer), bewirtet wurden, und uns nochmals auf diesem Wege bedanken wollen. Um 22 Uhr wurden wir mit Eskorte (H. Mal und H. Panzerfahrer) auf die Straße zum Brennero gebracht. 24 Uhr, auf Brennerhöhe, wurde Espresso getankt, Formalitäten erledigt und zu Tal gefahren. Der Schlaf verlangte sein Recht, wir sahen Kurven, Häuser und Bäume, wo keine waren. In Innsbruck hielt uns ein Schupo auf, weil wir mit lautem Geschrei, um uns wach zu halten, durch die Stadt fuhren. Fritz sagte, wir müßten so laut sein, weil wir wegen der Sturzhelme nichts hörten, darauf ließ er uns gnädig ziehen. Zirlerberg: Die Motoren sind kalt und haben keine Kraft, im ersten Gang krochen wir aufwärts. Auf dem Gipfel waren wir uns einig, 10 Minuten zu rasten, breiteten eine Decke aus und schliefen ein. Die Kälte erbarmte sich unser und gönnte uns eine Audienz in Orpheusarmen, dann weckte sie uns mit steifen Gliedern und halbwegs erfrischt. Scharnitz, Mittenwald, Garmisch, die Orte kamen viel zu langsam. Olympiastraße, wir fuhren wieder, was die Schaukel hergab und erreichten endlich München. Wir sagten Fritz Ade, der gleich zur Arbeit fuhr. Ich brachte Goggi nach Hause, fuhr heim, ein warmes Bad, ein Frühstück und ins Bett, war meine letzte Tätigkeit. Der Schlaf hielt mich bis abends gefangen. Um 20 Uhr trafen wir uns in der zweiten Heimat (Stammtisch) und sangen ein Loblied auf Cannes.

Taucht der Name Cannes irgendwo auf, so denken wir, Strapazen waren es, aber es hat sich gelohnt, denn das Treffen war schön!!!

Mit gut Blech und kurzem Bremsweg

Euer Struppi.

Vespatreffen Ratheim

Das 2. Vespa-Treffen des VC Ratheim 1953, am 22. und 23. Juni 1957, war als Zielfahrt, und einem großen Geschicklichkeitsturnier ausgeschrieben und wurde von den hiesigen Zeitungen schon Tage vorher als große Vespa-Invasion angekündigt. Leider war das Wetter nicht gerade günstig und so sind nur die gekommen, denen auch ein bißchen Regen nichts ausmacht. Die aber gekommen waren, haben es nicht bereut.

Am Samstag, dem 22. Juni, 14 Uhr, waren unsere Lotsen abgefahren, um die ankommenden Maschinen zum Zielplatz zu führen. Es dauerte auch nicht lange, da kamen die ersten Maschinen schon an. Am Ziel wurden sie durch flotte Musik und herzlichen Worten begrüßt. Nach Erledigung der üblichen Formalitäten und Empfang der Zielfahrtplakette wurden die einzelnen Fahrer und Fahrerinnen in ihre Quartiere eingewiesen. Bis 19 Uhr waren dann die Teilnehmer in einer stattlichen Anzahl eingetroffen.

Nachdem die Vespisten ihre Quartiere bezogen hatten, sammelten sie sich am Zielplatz und wurden dann geschlossen zum festlich geschmückten Clublokal Hotel Haus Hensen geführt, hier sorgte eine Musikkapelle für die richtige Stimmung.

Als dann unser Vorsitzender, Herr Jessat, die Sieger der Zielfahrt bekanntgab, war die Stimmung auf den Höhepunkt angelangt. Sieger der Zielfahrt (Clubwertung) waren:

1. VC Wülfrath	1779 Kilometer
2. VC Mülheim-Ruhr	1012 Kilometer
3. VC Aachen	450 Kilometer

Sieger der Zielfahrt (Einzelwertung) waren:

1. Theo Steyartz, VC Geleen, Holland,	801 Kilometer
2. Hans Günther Eigen, VC Gelsenkirchen,	645 Kilometer

Im Anschluß an die Siegerehrung wurden dann die Lose für die reichhaltige Tombola verkauft und so mancheiner hat einen schönen Preis mitgenommen. In vorgerückter Stunde wurde von unserem Vorsitzenden noch eine ganz besondere Ehrung vorgenommen. Der älteste Vespafahrer unseres Clubs, Herr Josef Schnödewind, 63 Jahre, wurde mit der bronzenen Ehrennadel im Namen des VCVD ausgezeichnet.

Nur allzu schnell vergingen die schönen Stunden. Am Sonntag war dann der sportliche Teil unseres Treffens. Bereits um 9 Uhr versammelten wir uns, zum Teil noch etwas verschlafen, am Zielplatz. In einem Korso fuhren wir zum Turnierplatz, auf dem wir eine Bahn vorfanden, die es in sich hatte. Von keinem der Teilnehmer wurde sie fehlerfrei durchfahren. Zuerst wurde ein Mannschaftsfahren durchgeführt und dann gingen die Einzelfahrer an den Start. Um 12.30 Uhr war das Turnier beendet.

Sieger der Geschicklichkeitsfahrt (Mannschaftswertung):

1. VC Wülfrath	220 Punkte
2. VC Gelsenkirchen	195 Punkte
3. VC Mülheim-Ruhr	160 Punkte

Sieger der Einzelfahrer waren:

1. Fünfhausen, VC Wülfrath,	90 Punkte
2. Reinhold, VC Mülheim-Ruhr,	85 Punkte
3. Hildebrand, VC Aachen,	85 Punkte

Um 13 Uhr war dann die Siegerehrung der Geschicklichkeitsfahrer und Verabschiedung der teilnehmenden Clubs, aber bis spät in den Nachmittag hinein saßen einzelne Vespisten und konnten sich von dem gastgebenden Club schwer trennen.

Wir hoffen, daß es allen gefallen hat und grüßen mit einem Vespa-Roll bis zum nächsten Jahr.

Abschließend sei noch bemerkt!

Es wäre zu wünschen, wenn auch zu so einem kleinen Ortstreffen sich ein Abgeordneter des VCVD sehen lassen würde und nicht nur bei den großen Treffen, denn die kleinen stehen den großen in keiner Weise nach.

Am 31. Oktober 1957 erhielt unser Club eine Einladung zum 25jährigen Bestehen der Siedlungsinteressengemeinschaft Ratheim-Busch, an ihrem Festzug teilzunehmen.
Es fand ein Umzug durch den ganzen Ort statt, der aus mehreren Vereinen bestand und den unser VC anführte. Es war ein farbenfrohes Bild, als wir dem festlich geschmückten Zug voraus fuhren, überall wurden wir stürmisch begrüßt und noch Tage danach wurde von unseren Vespen gesprochen, also wieder 1 : 0 für den Vespa-Club.

Es hat sich bei uns immer bewiesen, das Pünktchen auf dem i ist der Vespa-Club. V.l.n.r.: Reimann, Löcker, Jessat, Schmitz (verdeckt), Gronenberg und Schnödewind.

VC Ratheim

Das neue Geschäftsjahr beginnt mit dem 1. September 1957.

Bei der Jahresversammlung wurde der alte Vorstand entlastet und eine neue Wahl vorgenommen; es wurden gewählt: 1. Vorsitzender wiederum Walter Jesset, 2. Vorsitzender Helmut Gronenberg, zum 1. Kassierer Ewald Schmitz, 2. Kassierer Karl Paul, zum Protokoll- und Schriftführer Günter Reimann.

Nach der Wahl wurde einstimmig beschlossen, sich noch tatkräftiger für den Vespagedanken einzusetzen sowie eine bessere Beteiligung bei auswärtigen Treffen. Die Versammlung wurde um 13 Uhr geschlossen, um dann noch eine Stunde gemütlich zusammen zu sein.

Günter Reimann

7. Clubgeburtstag beim VC Rhein-Lahn

Zu diesem Ehrentag unseres Clubs standen über 20 Maschinen auf dem Marktplatz in Diez. Unsere Miß Vespa, Christel Eid, überließ Punkt 19 Uhr dem stürmischen Westwind 100 Luftballons mit Grußkarten unserer Mitglieder und Sozias, um damit den Startschuß zur Geburtstagskorsofahrt zu geben. Damit auch die Zuschauer, die sich zahlreich eingefunden hatten, unsere „Miß" bewundern konnten, fuhr sie ausnahmsweise in einem offenen Mercedes, der von einer mit Ballons geschmückten Vespa-Kolonne umgeben war. Auch die kurzsichtigsten winkenden Straßenpassanten von Diez, Limburg und Staffel konnten erkennen, woher die leckeren Süßigkeiten, die sie verteilte, kamen, denn ein Riesentransparent sorgte für genügend Vespa-Aufklärung.

Im Gasthof Schwenk, Staffel, fand man sich zur alljährlichen Jahreshauptversammlung zusammen. Neben den zahlreich erschienenen Clubmitgliedern konnte Vorsitzender Alfons Schleimer auch diesmal Gäste aus dem Raume West vom VC Krefeld begrüßen. Anschließend gab er einen Rückblick auf zahlreiche Veranstaltungen und Ausfahrten des vergangenen Geschäftsjahres, bei denen ständig Vespa-Fahrer befreundeter Clubs zugegen waren. Besonders dankte er den aktiven Mitgliedern, die trotz der Entfernungen der einzelnen Orte des Clubgebietes (60 km), fast an allen Veranstaltungen mit über 80 Prozent teilnahmen. Aus diesem Grunde konnte er auch dem Club die bei schlechtester Witterung „erfahrene" Vespa T 56 des Vespa-April-Turniers überreichen. Nachdem Kassierer Ernst Zimmermann, Laurenburg, den Kassenbericht bekanntgegeben hatte, nahm Vespa-Vertreter Ernst Schuster, Diez, die Entlastung und Neuwahl des Vorstandes vor. Einstimmig wurde folgender Vorstand wiedergewählt:

1. Vorsitzender Alfons Schleimer, Singhofen; 2. Vorsitzender Günter Profitlich, Hadamar; Kassierer Ernst Zimmermann, Laurenburg; Schriftführer Karl Hermann, Diez; Fahrtenleiter Herbert Noll, Staffel.

Nach diesem anstrengenden ersten Teil zog man sich in die Vespa-Bar bei rotem Licht zurück, wo ein reines Varieté-Programm mit den Spitzenstars Karl Hermann und Alfred Sehr abrollte. Es gab viele Tränen des lachenden Volkes. Wann die Letzten auf die Vespa gestiegen sind? — Darüber spricht man nicht . . .

Jedenfalls gingen wir in bewährter Vespa-Kameradschaft in das 7. Clubjahr, das uns allen gute Fahrt und viele gemeinsame Vespa-Freuden mit unseren Freunden aus nah und fern bringen möge! A. S.

Beim VC Weingarten tut sich was

Seit unserer Gründung im April dieses Jahres ist nun ein halbes Jahr vergangen, und wir möchten diese Gelegenheit ausnützen, um einiges über unseren Club zu berichten.

Kurz die Vorstandschaft: Vorstand: Sepp, Rist, Weingarten, Gerbersteig 4; stellv. Vorstand, Schriftführer und Kassier: Hansgeorg Huchler, Ravensburg, Herm.-Löns-Weg 10. Bei unserer Gründung waren wir ein kleines Häuflein von 7 Maschinen. Wir haben inzwischen reichlich Zuwachs bekommen und zählen nun immerhin schon 16 Vespas.

Während dieses halben Jahres haben wir an 4 offiziellen Treffen teilgenommen, und zwar Tübingen, Göppingen, Freiburg und Schwäbisch Gmünd.

Beim Vespa-Treffen in Göppingen kam unser Club zu seinem ersten kleinen Erfolg. Bei der Zielfahrtwertung reichte es immerhin noch unter anderen größeren Clubs zu einem 6. Platz. Beim Geschicklichkeitsturnier starteten unsere Sportfahrer Albert Kreuter und Helmut Traub. Albert Kreuter erkämpfte sich, nach nur einmaligem Training, den 5. Platz.

Vorstand Sepp Rist als Sozia

Neben den offiziellen Treffen unternahmen wir selbstverständlich auch clubinterne Ausfahrten in die nähere und weitere Umgebung. Hierbei ist erwähnenswert unsere Teilnahme bei der Rollerweihe des VC Kempten (siehe Vespa-Tip Nr. 15).

Dann veranstalteten wir am 10. und 11. 8. ein Sommernachtsfest. Hierzu hatten wir den VC Kempten eingeladen, der dieser Einladung auch zahlreich Folge geleistet hat. Bei ausgelassener Stimmung, für die unsere Kanonen Franz Beck und Karle Neidhardt zusammen mit Kameraden vom VC Kempten sorgten, ging dieser Abend allzu früh zu Ende. Am Sonntag fuhren wir dann mit unseren Gästen noch in die nähere Umgebung von Weingarten. Hierbei möchten wir nicht versäumen, dem VC Kempten öffentlich für seine zahlreiche Teilnahme zu danken. Dadurch hat unser Club Auftrieb bekommen und in Weingarten ist man auf uns aufmerksam geworden.

Gegen 15 Uhr, fuhren wir über Dornbirn, Bregenz nach Weiler im Allgäu. Nach dem Grenzübertritt bei Scheffau mußten wir uns zuerst gründlich vom österreichischen Staub säubern. Unsere trockenen Kehlen waren Anlaß genug, um dann in der Löwenbrauerei in Meckatz den Durst zu löschen und eine handfeste Vesper einzunehmen. Gegen 21 Uhr erreichten wir ohne Panne wieder unser Heimatstädtchen Weingarten. Das war ein kleiner Auszug aus unserem Clubleben. Wir hoffen in der nächsten Saison noch stärker in Erscheinung zu treten.

Hansgeorg Huchler

Adressenänderung

des Vespa Club von Deutschland

VESPA CLUB
VON DEUTSCHLAND
Augsburg-Haunstetten
Werk IV

Die drei Photographien stammen von unserer letzten Ausfahrt am 15. September nach Feldkirch (Österreich).

Bei strahlendem Sonnenschein fuhren 11 „Vespen" entlang dem „Schwäbischen Meer" in Richtung österreichische Grenze. Hier wartete eine lange Schlange Autos, an der wir geschlossen frech vorbeifuhren und so ohne Aufenthalt prompt abgefertigt wurden. Nachdem in Bregenz, der Landeshauptstadt von Vorarlberg, der Frühschoppen getrunken wurde, ging es über Dornbirn zum Endziel Feldkirch, zur Schattenburg. Das Mittagessen wurde im alten Rittersaal eingenommen. Die Stimmung stieg zusehends, denn den „Vespa-Rittern" durfte laut Verordnung des Zeremonienmeisters nur Wein ausgeschenkt werden. Hiernach besichtigten wir per pedes Feldkirch und seine Mädchen.

„Fast vollzählig". V.l.n.r.: Anton Kulb mit Frau, Paul Dittmer mit Frl. Maria Zimmermann, Horst Obrist mit Frau, Helmut Traub mit Schwester, Helmut Biedermann mit Frau, F. Schmid mit Freund, Vorstand Sepp Rist mit Frau, Georg Roth mit Bruder, E. Sachsenmaier, Gerhard Kiefer mit Frau.

7 Jahre Vespa Club Stuttgart

Anläßlich seines siebenjährigen Bestehens hatten sich die Vespafahrer mit ihren Sozias am Samstagabend, dem 31. 8. 1957, zu einem Sommernachtsfest in dem mit Kerzen festlich dekorierten Saal des Hotels Himmer-

Zarah Leander kopiert vom 2. Vorsitzenden Herrn Vogel

reich eingefunden. Eine Anzahl von 60 Maschinen rollten an diesem Abend durch die Straßen von Stuttgart.

Nicht allein die Mitglieder des hiesigen Clubs konnte der 1. Vorsitzende Herr Herrmann begrüßen, sondern auch Gäste aus Delmenhorst, München, Heidenheim, Schwäb. Gmünd und Ludwigsburg, die es sich nicht nehmen ließen, der Einladung zu folgen.

Zu der Unterhaltung des Abends wurde für jeden Geschmack eine kleine Kostprobe serviert. So konnte man den Zauberer vom Magischen Zirkel Herrn Kempf, der die Anwesenden durch die Welt der Zauberei führte, bewundern. Auch das Chromonika-Trio Haas von Stuttgart trug mit seinen Darbietungen zum Gelingen des Abends bei. Für die Freunde des Theaters und der Musik brachten Mitglieder des Clubs Sketsche und Gesangvorträge zu Gehör, die ebenfalls dazu beitrugen, den Abend zu einem unvergeßlichen Erlebnis werden zu lassen.

Eine Tombola, die viele Überraschungen brachte, wurde den Gästen und Mitgliedern geboten.

Als Höhepunkt des Abends empfing der 1. Vors. Herr Herrmann im Namen des Präsid. des Vespa-Clubs von Deutschland durch den 1. Vors. des Schwäb. Vespa-Rings die bronzene Ehrennadel. Herr Reiter dankte Herrn Herrmann für die aufopfernde Tätigkeit, die er in den letzten 5 Jahren als Vorsitzender dem Vespa-Club Stuttgart schenkte. Auch der Kapelle Walter Stollsteimer, die unermüdlich zum Tanz aufforderte, wurde reicher Beifall gewidmet. Alle Anwesenden waren von diesem Sommernachtsfest so beeindruckt, daß sie erst früh am Sonntagmorgen den Heimweg fanden.

Tip-Beiträge **Wir bitten die redaktionellen Beiträge für den nächsten Vespa Tip bis spätestens 31. Januar 1958 einzusenden!**

Die Redaktion

Chromonika-Trio Hass mit Gitarre Walter Stollsteimer aus dem VC Stuttgart

V.l.n.r.: Vorstand Herrmann, Fam. Torkler, Frau Herrmann und Frau Dreischarf

VC Salzuflen aktiv und erfolgreich

Am 16. April 1957 fand unsere alljährliche Jahreshauptversammlung statt. Es wurde ein neuer Vorstand gewählt. Er setzt sich wie folgt zusammen:

1. Vorsitzender Jürgen Schnepper, Herford, Mindener Straße 5;

2. Vorsitzender Heinrich Raab, Bad Salzuflen, Ziegelstraße 30;

Kassenwart und Schriftführer Walter Pankoke, Werl-Aspe, Knonweg 72;

Tourenwart Rudi Daubel, Bad Salzuflen, Schießhofstraße 24.

Mit diesem Vorstand haben wir bisher den besten Griff gemacht. Eine ganze Reihe Preise konnte der Vespa-Club Bad Salzuflen inzwischen für sich buchen.

Am 28. April 1957 (Tag der Vespa) fuhren wir mit 18 Vespen auf Tour von Bad Salzuflen nach Herford, Melle, Osnabrück, Lübeck und Minden. Wir machten zwischendurch einen kleinen Abstecher nach Bad Essen. Hier schlenderten wir durch die Naturanlagen und Wälder. Es ist hier landschaftlich sehr schön, leider haben wir bei den meisten Fahrten den Photoapparat vergessen.

Anläßlich des Vespa-Turniers waren wir an allen Sams-, Sonn- und Feiertagen Tag und Nacht unterwegs, um Punkte zu sammeln. Das ganze Unternehmen litt unter dem sehr schlechten Wetter. Trotzdem haben wir den Mut nicht verloren und haben ganz schön Punkte sammeln können. Wir hoffen, daß wir einen Preis erringen werden. Inzwischen ist die Siegerliste veröffentlicht worden. Wir sind überaus glücklich, den 2. Preis in der Zone A errungen zu haben. Allen anderen Siegerclubs möchten wir unseren herzlichen Glückwunsch aussprechen.

Am 11./12. Mai 1957 nahm unser Club an dem Vespa-Treffen in Krefeld teil. Mit 7 Vespen holten wir uns den 1. Preis in der Clubwertung für die meistgefahrenen Clubkilometer. Der Preis war ein schöne silberner Pokal. Den 2. Preis errang ebenfalls ein Nordvertreter, und zwar VC Oldenburg.

Am 19. Mai 1957 nahm unser Club mit vier Maschinen an der Bildersuchfahrt „des ADAC Motorclubs Leopoldshöhe" teil. Auch hier war unser Club erfolgreich. In der Einzelwertung errang sich in der 150-ccm-Klasse Herr Rudi Daubel, Bad Salzuflen, den 2. Preis. In der 125-ccm-Klasse errang Christoph Stüker, VC Bad Salzuflen, ebenfalls den 2. Preis.

In der Clubwertung errangen wir außerdem noch den **1.Preis.**

Am 25. und 26. Mai 1957 fuhr unser Club mit 24 Vespen und einem Kabinenroller „Messerschmitt" nach Mönchen-Gladbach. Der Kabinenroller fährt neuerdings im Auftrage unseres Werksvertreters bei allen größeren Ausfahrten mit. Er ist als fahrende Werkstatt ausgestattet.

In Mönchen-Gladbach errangen wir den 1. Preis in der Clubwertung für die meistgefahrenen Clubkilometer vor den VC Oldenburg. Der Preis war wieder ein silberner Pokal.

Den 30. Mai 1957 (Vatertag) benutzte unser Club als Wandertag. Die sonst so lauffaulen Vespafahrer von Bad Salzuflen trafen sich um 8 Uhr morgens auf dem Salzhof zu einer zünftigen Herrenparty ein. Selbstverständlich blieb diesmal die Vespa zu Hause, aber dafür war der Vespist nett dekoriert — wie „sonst fahr ich Vespa" usw.

Die Wanderung ging zum Obernberg und dann weiter zum Vierenberg, und zwar von Kneipe zu Kneipe. Die Stimmung wuchs von Gaststätte zu Gaststätte. Sie schlug

dann auch bald Wellen und einige Wanderer wurden seekrank in den Bergen.

Trotzdem meldet sich der Vespa-Club Bad Salzuflen um 18 Uhr ohne Reifenpannen, Kerzenschaden und Strafmandate bei Muttern zurück.

Am 16. Juni 1957 nahm unser Tourenwart Rudi Daubel, Bad Salzuflen, Schießhofstraße 24, an der ADAC-Deisterrollerfahrt teil. Es war seine erste Zuverlässigkeitsfahrt auf Vespa. Trotzdem errang er eine Bronzemedaille. Er stieß hier auf starke Konkurrenz, in der Hauptsache auf Henkelmaschinen.

Rudi Dauber, Gewinner einer „Bronzenen" bei der ADAC-Deisterrollerfahrt

Am 29. und 30. Juni 1957 fuhr unser Club mit 10 Vespen zu dem Vespa-Treffen in Kiel. Wir errangen hier unerwartet noch den 5. Preis und bekamen einen schönen silbernen Weinkühler überreicht.

Für das schöne Treffen in Kiel möchten wir uns hier noch einmal herzlich bedanken.

Am 28. Juli 1957 veranstalteten wir eine Rollerzuverlässigkeitsfahrt. Die Strecke ging um Bad Salzuflen. Die Veranstaltung war ein voller Erfolg. Auch in der Öffentlichkeit fand sie Anklang. Wir legen einige Artikel aus den hiesigen Tageszeitungen bei.

Hier sind die Sieger:

in der 125-ccm-Klasse
0 Strafpunkte Karl-Heinz Rosenblatt, VC Bad Salzuflen;

in der 150-cm-Klasse
0 Strafpunkte Christoph Stüker,
0 Strafpunkte Manfred Kempkes,
0 Strafpunkte Werner Kuhn,
alle VC Bad Salzuflen.

Adressenänderung
des Vespa Club von Deutschland

VESPA CLUB
VON DEUTSCHLAND
Augsburg-Haunstetten
Werk IV

Der Fuchs jagte die Regensburger

Eigentlich war es umgekehrt, wie es sich für eine anständige Schnitzeljagd zum Abschluß der gemeinsamen herbstlichen Clubausfahrten gehört, aber Karlheinz Stadler als schlauer Fuchs verstand es ausgezeichnet, den Regensburger Vespa-Fahrern das Leben wirklich sauer zu machen.

Am ersten Sonntag im Oktober wurde auf dem Alten Kornmarkt in Regensburg großes Halali geblasen. Zehn frischgeputzte Vespas standen gegen 13.30 Uhr startbereit, um in Abständen von einer Minute der spärlichen Fährte des Fuchses zu folgen, der bereits vor zwei Stunden die Stadt verlassen hatte. Wie immer, wenn es etwas zu sehen gibt, hatte sich um die dick eingepackten Fahrer und Sozias eine ansehnliche Menschentraube gebildet, die erschreckt auseinanderstob, als Georg Weinbeck wie ein kleiner Schorch Meier mit seiner ätherbetankten „Hofmann" angeknattert kam.

Er startete als erster. Schwitzend und keuchend wuchtete er bereits am Stadtrand mit einem mittelgroßen Vorschlaghammer auf dem Zylinderkopf seiner frischgespritzten Maschine herum, als die übrigen Sonntagsjäger an ihm vorbeiflitzten. Durch das Geknatter der Motoren hörte man so etwas wie „Zündung reparieren" oder so ähnlich. Unangenehm wurde die Sache erst hinter Wenzenbach, wo die breite Teerstraße in einen schlaglöcherübersäten Feldweg mündete. Das Rudel der Vespas lichtete sich zusehends. Über steinige Schluchten, morastige Waldwege und ausgefahrene Hohlwege näherte man sich mehr oder minder schnell dem gut versteckten Fuchsbau, an dem die Mehrzahl der Fahrer zunächst prompt vorüberrauschte.

Hin und wieder konnte man in der sonnenbeschienenen Geographie eine staubverkrustete Sozia sehen, die schimpfend in einer schlammigen Pfütze nach ihrem Schuh angelte, der steckengeblieben war, als sie schnell mal abspringen mußte. Aber sonst war's urgemütlich.

Bereits nach zwei Stunden war die Schlacht des Geistes und der Motoren geschlagen. Mit einer alten „Hofmann" im Schlepptau, deren Kupplung inzwischen den Geist aufgegeben hatte, ging es dreckbeschmiert aber bester Laune wieder zurück zum Café Waldheim, wo bei einem Glas Bier das erste Jägerlatein aufgetischt wurde. In einer zünftigen Siegesfeier werden die glücklichen Preisträger noch wertvolle Pokale erhalten, die von den beiden Regensburger Vespa-Händlern, Autohaus Martin und der Firma Stadler, gestiftet wurden.

Als gewissenhafter Chronist muß ich noch die Preisträger der ersten Fuchsjagd des Regensburger Vespa-Clubs erwähnen. Es sind dies: Werner Giessamer, Rudi Meyer, Heribert Stail, Pepp Spengler und Horst Krausse. Ein Sonderlob verdient die einzige weibliche Fahrerin, Angela Ermer, die mit dem Hauptfeld über den Fuchsbau stolperte.

Gerhard Gietl

VC Hüls

Nach Abschluß einer erfolgreichen Saison veranstaltete der Vespa-Club Hüls für seine aktiven männlichen Fahrer einen gemütlichen Kegelabend in einer Gaststätte im Hinterland. Nachdem die Wogen der Freude und Stimmung ihren Höhepunkt erreicht hatten, ging man daran, unserem Sportwart Hermann Gerino den Kopf ein wenig leichter zu machen, indem man ihm den-

Vorher

selben kahlrasierte, à la Yul Brynner. Um diesen Abend recht lange in Erinnerung zu halten, kam unser Clubmitglied Michel Wilms auf die Idee, diese kleine Episode in einem Gedicht festzuhalten:

Die Pläät - Die Glatze

Wohl dem, der eine Glatze hat,
denn der braucht keinen Kamm.
Er kämmt sich morgens in der Tat
ganz einfach mit dem Schwamm.
Der Hermann hatte Haare lang,
wie kaum man sie sich denken kann.
Für 90 Mark, so prahlte er,
geb' ich die Haare alle her.
Die Spender tischten auf das Geld,
die Summe war bald hergestellt.
Geliehen wurden Scher' und Messer
und ran ging es wie Mäcky Messer.
Nach einer guten vollen Stund',
da war die Glatze glatt und rund.
Gar fürchterlich hab'n wir gelacht
und oftmals prost der Glatz gesagt.
Die 90 Mark, die Hermann hat gewonnen,
sind noch am Abend halb zerronnen.
Doch endlos ist die Stichelei
um Hermanns wundersamstes Ei.

Nachher. — V.l.n.r.: Peter von der Stein, Heinz Ingenleuf, Hans Nabbefeld, Lorenz Weingarten, Michel Wilms, Heinrich Pasch (Ehrenmitglied), Horst Pasch, Franz-Josef Thoenes, Erwin Szafranek. Mitte: Hermann Gerino, Sportwart, Jakob Hüskes, 1. Vorsitzender.

Die traditionelle Fuchsjagd des VC Augsburg

Schon 14 Tage nach unserem Vespa-Landestreffen hatten wir wieder eine große Sache vor, nämlich die bereits seit Bestehen des Clubs alljährlich durchgeführte Fuchsjagd. In den letzten Tagen vor dem Start machte sich bei unseren eifrigsten Fahrern eine

leicht nervöse Stimmung bemerkbar, denn der Kreis der Mitwisser wurde diesmal sehr klein gehalten, und außer den üblichen Regeln war nichts bekannt gegeben worden. Als Organisator galt unser Vorstand Betzenhofer. Doch stellte er sich auch auf stürmischstes Drängen und Bitten und auf die oft mit der Raffinesse eines geschulten Kriminalisten gestellten Fragen bewußt taub und teilnahmslos. Der einzige Hinweis bezog sich darauf, daß sich die Strecke westlich unserer Stadt befände und ungefähr 35 km lang sein sollte.

Nun zum Treffpunkt: Um 9 Uhr am Oberhauser Bahnhof. „Clubbänder sind mitzubringen" hieß es. Dort wurden die Startkarten ausgegeben, Namen notiert und einige Erläuterungen gegeben. Als die Zählung 26 startbereite Maschinen ergab, darunter einige Gäste, war sich wohl jeder bewußt, daß unser Club wieder neuen Aufschwung bekommen habe.

In Zweierreihen Aufstellung genommen, geleitete uns ein Polizeifahrzeug zum Startplatz am Sandberg. Und dann ging's los! Der ganze Haufen, bis auf zwei GSler, stürmte sofort ins Gelände, was sich dann auch bald als erste Fehlspur herausstellte. Die Strecke führte durch Schlipsheim, Westheim und andere Orte, kreuz und quer durch ausgedehnte Wälder — jedes Streckenbild zerstörend — und weiter auf Kies und morastigen, zerfurchten Wegen, den Sportfahrer zur vollen Entfaltung seines Könnens zwingend. Der „eingebaute" Steilhang nötigte manchen Vollgas-Fritzen zum Absteigen, wenn das Hinterrad bei dem schmierigen Untergrund einfach durchdrehte. Bald darauf landeten wir beim vorher nicht bekanntgegebenen Kontrollpunkt, wo von Kassier Schönfeld die Startkarten gestempelt wurden und jeder aus der Hand des Vorstandes einen Kognak serviert bekam. Nun wußte man, daß es jetzt nicht mehr weit bis zum Fuchsbau sein konnte, und wir fuhren mit gesteigertem Eifer weiter.

Der schlaue Fuchs, im wahrsten Sinne des Wortes, hatte sich in der Nähe von Gablingen niedergelassen, aber nicht im Dikkicht, sondern am Rande des Hochwaldes in einer Mulde. Der Erste nahm nun dem Fuchs, der sich als unser bekannter Goldmedaillenhamsterer Hermann Husel entpuppte, die Trophäe ab, worauf er mit ihm das Versteck verließ. Die übrigen Teilnehmer wurden in der Reihenfolge des Eintreffens gewertet.

Die 5 Bestplazierten waren: Rudolf Rauch, Vorjahrssieger, Josef Sendlinger, unser Neuling, Werner Pretsch in alter Manier, Hubert Steindl und Armin Mausch.

Bei den Gästen belegte der Dortmunder Friedrich Schneider den 1. Platz.

Außer einem gerissenen Kupplungszug und einer umgefahrenen Tanne — der Täter behauptet allerdings, der Baum sei von sich aus auf ihn gefallen — wurden keine Verluste gemeldet, jedoch ging bei einigen tapferen Sonntagsjägern der Sprit rasch zur Neige, denn manche brachten es bei den Irrfahrten auf rund 100 km.

Das Mittagessen wurde in Gablingen eingenommen und zur größten Freude aller Beteiligten — außer dem Kassier — aus der Clubkasse finanziert.

Am Abend wurde ins Clublokal zu einer kleinen Feier und Siederehrung geladen, wo jeder Teilnehmer einen Preis in Empfang nehmen konnte. Bis alle Einzelheiten erörtert und die Themen erschöpft waren, wurde es, alles in allem, ein spätes Halali.

Pretsch

Bericht vom bayerischen Landestreffen

Am 31. 8. und 1. 9. 1957 hielten wir das bayerische Vespa-Landestreffen in unserer Fuggerstadt ab. Schon ab 14 Uhr versammelten wir uns alle im Rosenaustadion bei der Zielfahrtabnahme, um jeden verfügbaren Mann einzuteilen und die einzelnen Punkte nochmals zu erörtern, denn von unseren Clubmitgliedern wurden weder Geld noch Zeit und Mühe gescheut, um den Vespa-Freunden, die zu uns kommen wollten, einige frohe und vor allem nicht kostspielige Stunden zu bereiten. Während die Delegierten aus Bayern noch ihre Versammlungen abhielten, trafen bereits die ersten Vespas, geleitet von unseren Lotsen, ein. Unter den Spitzenreitern befanden sich Fahrer aus Dortmund, Memmingen und Regensburg. Viele kamen in malerischer Aufmachung und brachten auch Sozia und Talisman mit. Während Nachzügler noch um 20 Uhr ihre Nennung abgaben, eröffnete unser Vorstand Betzenhofer mit der Begrüßung der Ehrengäste und aller Anwesenden den Vespa-Ball in der Stadiongaststätte. Für die Stadt Augsburg sprach Bürgermeister Dr. Wegele. Er meinte u. a., daß es die Vespafahrer von heute leichter hätten, nach Augsburg zu kommen, wie z. B. früher die Hunnen, die auf störrischen Pferden kamen und dabei noch unter der Satteldecke ihre Beefsteaks weichreiten mußten. Herr Kork von der Vespa-Messerschmitt GmbH in Vertretung von Herrn Direktor Dr. Simon und der Landesvorsitzende von Bayern, Herr Wolfgang Schramm, München, hießen die Gäste ebenfalls herzlich willkommen. Zu den Honoratioren zählten ebenfalls der Vespa-Glückspfennig verteilende Generalsekretär des VCVD Strauch-Stoll, sowie der Vespa-Messerschmitt Werbeleiter Miller und Herr Pflugmacher von der Schwäbischen Landeszeitung.

Das Startsignal für das anschließende bunte Programm, welches von Conferencier Lenz Doll, den Parterre-Akrobaten von KV Hochzoll (deutsche Meister 1956), Karin, dem Kautschukmädchen, und vor allem dem Schwabenballett, einer Tanzgruppe, welche schon beim ersten Auftritt die Sehnsucht nach südlichen Zonen in uns erweckte, bestritten wurde, gab die Kapelle Lampert mit einigen schwungvollen Tanzrhythmen.

Von den ausgezeichneten Darbietungen wurden die Vespisten und Besucher des fast voll besetzten 500 Personen fassenden Saales zu wahren Beifallsstürmen hingerissen. Man fand auch noch genügend Platz und Gelegenheit, bei dem zwangslosen und doch eine gewisse gesellschaftliche Note aufweisenden Abend das Tanzbein zu schwingen, denn wir hatten es uns besonders angelegen sein lassen, unsere Gäste nicht in einen Pferch zu treiben, wie man es schon bei manchen Treffen dieser Art hinnehmen mußte. Die „Müden" oder die für das Geschicklichkeitsfahren „Kräftesammelnden" verließen schon nach Mitternacht das Lokal, während einige Unentwegte und Vergnügungssüchtige ihr Bett erst gegen Morgengrauen fanden.

Das Drehgas-Derby am Sonntagvormittag auf dem Parkplatz an der Christoph-von-Schmid-Straße hatte infolge Presseveröffentlichung eine unerwartet große Anzahl von Zuschauern angelockt, die den z. T. sehr forsch kurvenden Fahrern herzlichen Beifall spendeten.

Der mit 10 Hindernissen gespickte und von unserem Sportleiter Karl Kühlein mit Hilfe unserer „Aktivisten" gesteckte und vom technischen Hilfswerk abgesperrte Kurs forderte von den Teilnehmern an der Landesausscheidung überlegenes Können und größte Konzentration. Nach dem durch Ölbüchsen markierten Slalom sowie der Rinne kam der Flaschenkreis, bei dem es, wie auch im exzentrischen Kreis und Schmierbrett, Strafpunkte hagelte, was manchen verlierten Benzineselbesitzer um den Siegeslorbeer brachte, denn die unparteiischen Funktionäre des MCA (Motorsportclub Augsburg) nahmen ihre Aufgabe sehr genau und zeigten unbeirrbar ihre zahlenbeschrifteten Tafeln zum Kampfrichtertisch.

Ein Kompliment deshalb dem Sieger, unserem Clubkameraden Rainer Maly, welcher mit null Strafpunkten und einer Zeit von 1.33,4 den 1. Platz belegte, vor seinem Kollegen Hubert Steindl, 2 Strafpunkte, Zeit 1.11, und Alfred Hascher, 5 Strafpunkte, Zeit 1.43 Min. Den 4. und 5. Platz belegten Huber Hans, 6 Strafpunkte, Zeit 1.41,1, und Michelly Olaf, 7 Strafpunkte,

Die Augsburger Mannschaft: 1 Pretsch, 2 Hascher, 50 Steinbel, 4 Rauch, 5 Maly

Zeit 1.26,6 Min., von den Münchner Vespa-Freunden. In der Einzelwertung siegte ebenfalls der VC Augsburg mit Heinz Biermann, welcher 2 Minuspunkte bei einer Zeit von 1.32,2 einstecken mußte. Zweiter wurde Duna, 3 Strafpunkte, Zeit 1.15,8, VC Delmenhorst, vor Joe Franze, VC Augsburg, 5 Strafpunkte, Zeit 1.40, und Peschka, Club der Münchner Vespa-Freunde, 5 Strafpunkte, 1.50,2 Min.

Außer Konkurrenz fuhren zum größten Entzücken aller Anwesenden die Herren Verkaufsleiter Kork, Werbeleiter Miller von der Firma Vespa-Messerschmitt und der Berichterstatter der hiesigen Tageszeitung. Bester wurde Herr Kork, während der „rasende Reporter" mit 50 Punkten sich den letzten Platz nicht nehmen ließ.

Volle und ganze Beherrschung der Vespa zeigte die Münchner Akrobatikgruppe. Sie standen, lagen und fuhren, zu fünft auf einem Roller pyramidenbauend, die Straße hin und her.

Inzwischen war es Mittag geworden und es ging im Korso durch das große Rund unseres Stadions in die Gaststätte zum gemeinsamen Essen und zur darauffolgenden Siegerehrung mit Preisverteilung. In der Zielfahrt wurden die Plätze wie folgt belegt:

Landesclubwertung	
Club der Münchner Vespa-Freunde	2976 P.
VC Nürnberg	966 P.
VC Erding	880 P.
Gästewertung	
VC Delmenhorst	2852 P.
VC Memmingen	774 P.
VC Dortmund	688 P.
VC Göppingen	685 P.

Dem VC Göppingen wurde infolge des geringen Punktunterschiedes zu VC Dortmund ebenfalls noch ein dritter Preis zuerkannt. Außer 7 bayerischen Clubs waren die VC Berlin, Freiburg und Tübingen anwesend. Nach anschließender offizieller Verabschiedung durch unseren Vorstand und Herrn Landesvorsitzenden Schramm begaben wir uns mit den nähergelegenen Clubs in unser Clublokal die „Ecke-Stuben", wo wir noch ein paar gemütliche Stunden in fröhlicher Unterhaltung verbrachten.

Abschließend möchte ich das Landestreffen in der „Lechmetropole" als gelungen bezeichnen, was wohl am besten aus dem Ausruf „Nach Augsburg kommen wir gern wieder!" der weit über 100 Vespafahrer hervorgeht.

Pretsch

Der Schah von Persien

hat leider keine Zeit,

deshalb bitten wir den rheinischen Medizinstudenten, der im Mai 1957

mit seiner blauen Vespa

nach Persien rollerte, um den versprochenen Stichwortbericht mit Fotos.

VESPA-MESSERSCHMITT GMBH

Presse- und Werbeabteilung

VC Unna

Erstmalig in diesem Jahr konnten auch wir einige so sehr begehrte Pokale, errungen bei Vespa-Zielfahrten, in unserem Clublokal aufstellen.
Bei der Vespa-Rallye Krefeld am 11. und 12. Mai erhielten wir den 5. Preis in der Zielfahrtwertung in Form eines Silberbechers. Bei der dort gestarteten Vespa-Zuverlässigkeitsfahrt „Rund um den Egelsberg" errang Manfred Wandelt in der Klasse bis 125 ccm den 3. Preis. In der Klasse bis 150 ccm konnten unsere Fahrer auch sehr gut abschneiden. Theo Opheiden erfuhr den 5. Platz, Willi Stockhecke den 7. Platz und Wilbernd Fischer den 10. Platz.
Beim Vespa-Grenzland-Treffen am 15. und 16. Juni in Dülken lag die Plazierung schon besser. In der Zielfahrtwertung wurde uns in der Inlandwertung für den 2. Platz ein Silberpokal überreicht.

Frau Wandelt und die GS

V.l.n.r.: Wolfgang Deutsch, Manfred Wandelt, Erwin Barks mit dem errungenen Pokal in Dülken.

Zum gleichen Zeitpunkt starteten zwei Fahrer zur Vespa-Rallye nach Brügge (Belgien). Günther Reski konnte als Mannschaftskapitän den 1. Preis vor dem Vespa-Club Paris in Empfang nehmen.
Dieser Pokal wurde uns leider von dem bereits ausgestoßenen Clubmitglied Hans Haake gestohlen. Wir möchten nochmals alle Vespa-Clubs warnen; dieses geschah auch bereits durch einem Rundschreiben des VCVD. Haake versucht immer noch, bei Vespa-Clubs bzw. Vespa-Treffen unterzukommen. Leider wurde ihm kürzlich bei einem Vespa-Treffen in Belgien noch ein Pokal überreicht, trotzdem der Präsident des VC Brügge Protest einlegte. Diese Mitteilung erhielten wir von VC Brügge. Außerdem hat Haake bei uns noch einige Schulden hinterlassen und Plaketten unterschlagen.

Das Hochzeitspaar Deutsch

Unsere Clubmitglieder Theo Opheiden und Günther Reski nahmen an dem Vespa-Europa-Treffen in Barcelona teil. Auch sie sind von dem Treffen und der Aufnahme in Spanien sehr begeistert.
Weitere von uns angefahrene Treffen waren die Vespa-Rallye in Wiesbaden und das Vespa-Treffen in Düsseldorf.
In den Stand der Ehe schickten wir unser Clubmitglied Wolfgang Deutsch mit seiner Braut Gisela Diening (jetzt auch Deutsch).
Auch wir ließen es uns nicht nehmen, eine traditionelle Vespa-Hochzeit zu veranstalten.

Tip = Beiträge

Wir bitten die redaktionellen Beiträge für den nächsten Vespa Tip bis spätestens 31. 1. 1958 einzusenden!

Die Redaktion

Liebe Vespafreunde!

Ereignisreiche Wochen liegen hinter uns. Nachdem wir vom Vespa-Bundes-Treffen aus Gießen zurückkamen, warteten erhebliche Aufgaben auf uns. Da war zunächst einmal das bereits vorausgeplante Freundschaftstreffen mit dem Vespa-Club Sittard in Holland, mit dem wir einen regen — ja man kann fast sagen: innigen — Besuchsverkehr unterhalten.

Am 23./24. September erwiderten wir den Besuch des VC Sittard vom Frühjahr dieses Jahres. Insgesamt vierzehn Maschinen beteiligten sich an dieser Fahrt, die wirklich ein feines Erlebnis darstellte. Für eine Unterbringung sämtlicher Teilnehmer bei den holländischen Gastgebern war bestens gesorgt, so daß uns die Kosten für Hotelübernachtungen erspart blieben. Gefallen hat uns allen die herzliche Aufnahme in den einzelnen Häusern unserer holländischen Freunde. Man konnte sehen, daß Vespa nicht nur ein guter Roller ist, sondern auch Brücken schlägt von Freund zu Freund und Land zu Land. Ein wahrhaft schönes Zeichen, das einem, glaube ich, überall da begegnet, wo gutgesinnte Menschen eine gute Sache vertreten.

Vergessen werden wir auch nicht, wie stimmungsvoll der Vespa-Ball am Samstagabend war, den der „Zeremonienmeister" gekonnt über die Bühne zog. Bei einem Witzbold seiner Güte kommt jeder ins richtige „Fahrwasser". Es war denn auch so schön, daß die Feier am Sonntagnachmittag fortgesetzt wurde. Noch heute schmunzeln einige über die lustige „Wanderung nach Zandvoort". Höhepunkt unseres Vespa-Jahres war aber nicht diese Fahrt, sondern unser Geschicklichkeitsturnier, das den besten Clubfahrer ermitteln sollte. Es ging über Wippe und Slalom, durch Kreis und Acht, Tor und Garage. Auf der Langsamfahrstrecke wurden geradezu „Rekorde" aufgestellt, während auch die Bremsprüfungen ihren besonderen Reiz hatten. Sieger dieses Turniers wurde Horst Feldkamp, der diesen Kurs mit 0 Fehlern als einziger bewältigte und wiederum den Pokal gewann; bereits beim letzten Turnier war Horst Feldkamp ebenfalls bester Mann. Den zweiten Platz holte sich Günter Vogtmann, den dritten Platz Günther Dahmen.

Als eine schöne Geste empfanden wir es, daß auch zwei Vespa-Freunde aus Sittard unserem Turnier beiwohnten. Im Anschluß an das Geschicklichkeitsfahren nahmen wir unsere Siegerehrung vor. Wie gerufen kam uns das naheliegende Duisburger Flughafen-Restaurant. Die Sieger des Turniers zeigten sich denn auch erkenntlich. Sogar eine Runde Zahnstocher war zum allgemeinen Gelächter geboten worden. Selbst der Abend gehörte dem Vespa-Club, so daß wieder einmal mehr der unverbrüchliche Clubgedanke gepflegt werden konnte. Durch Nacht und Nebel ging es ziemlich spät in die Heia.

Als einen stolzen Erfolg der Marke Vespa kann man das Abschneiden unseres Clubs bei einer Nachtorientierungsfahrt, die als Lauf zur Nordrhein-Westfälischen Landesmeisterschaft der Motorsportler vom Motorsportclub „Glück auf" veranstaltet wurde, bezeichnen. Gegen eine geschlossene Konkurrenz siegte unsere Mannschaft in der Rollerklasse. Von acht gestarteten Maschinen unseres Clubs belegten drei noch die ersten Plätze in dieser Klasse. Damit hatten wir sämtliche vier Preise, die ausgeschrieben waren, ins Vespa-Lager geholt. Die Sieger hießen: 1. Horst Feldkamp, 2. Walter Engl, 3. Horst Krohne.

Die Mannschaftswertung entschieden Horst Feldkamp, Günther Dahmen, Horst Krohne, alle auf GS. Die Fahrt führte uns zu nächtlicher Stunde durch die linksniederrheinische Landschaft, durch den Reichswald, die Orte Kevelaer, Goch, Kalkar, Xanten, durch Wesel und Voerde. Auf der über 185 km langen Fahrstrecke, die bei leichtem Nieselregen durchfahren wurde, mußten zehn Kontrollpunkte, die teils sehr versteckt lagen und erst nach längerem Suchen gefunden wurden, angefahren werden. Der Veranstalter hatte sich alle Mühe gegeben, um diese Fahrt reizvoll zu gestalten. Sie war schwierig, weil, wie gesagt, die Kontrollpunkte meist unbekannte Stellen waren, die selbst Leuten, die diese Gegend oft befuhren, nicht bekannt waren. Zudem mußten wir in 4½ Stunden wieder am Start und Ziel sein. Für unser überlegtes und diszipliniertes Fahren spricht, daß wir nur vier Stunden brauchten und noch eine Stunde früher die Strecke schafften als die Konkurrenten.

Diese und ähnliche Veranstaltungen sowie unsere gutbesuchten Clubabende festigen unsere Freundschaft. Jedermann freut sich nun schon auf das zünftige Vespa-Fest, das in Kürze starten soll, und ganz besonders auf das nächste Frühjahr, wenn der Sportbetrieb wieder richtig losgeht.

Bis dahin herzliche Grüße und ein dreifaches „Vespa roll".

VC Duisburg-Hamborn

Karl Heinz Lattek

Fast der gesamte VC Duisburg.

V.l.n.r.: G. Stenger, H. Stenger, W. Frohn, K. H. Lahteck, ?, G. Oberberger, I. Hornack, ?, W. Engel, H. Lahtek, H. Feldkamp, ?, Günter Dahmen, Günter Vogtmann, Joe VC Sithard, E. Weber, ?, ?, H. Hergeht, H. Fehlings A. Fehlings, H. v. Ophysen, Elly, VC Sithard, A. Bildhauer

VC Wetzlar klein aber sehr aktiv

Zum Jahresabschluß möchten wir einen kurzen Überblick über unsere Tätigkeit in diesem Jahr geben. Obwohl wir in Wetzlar erst ein sehr kleiner Club sind, waren wir doch sehr aktiv. Es verging kaum ein Sonntag, wo nicht eine Kaffee- oder Tagesfahrt stattfand. Insgesamt wurden in der kurzen Zeit unseres Bestehens 10 Halbtagstouren und 4 Abendausfahrten durchgeführt. Des weiteren war es noch ein kleines Erlebnis für uns Neulinge 3 Treffen anzufahren, wobei wir in der Zielfahrt nach Wiesbaden (Klasse 100 km) einen ehrenvollen 2. Platz belegten, und unseren ersten Pokal für dieses Jahr gewinnen konnten. Ferner belegten F. Bender und A. Klose einen 3. und 4. Platz in der Schildersuchfahrt zur Sportschule Grünberg, die vom VC Gießen durchgeführt wurde. Es ist für uns jedesmal ein kleines Ereignis, wenn der VC Gießen seine Monatsversammlung abhält, wohin wir immer eine kleine Abordnung entsenden. Im nächsten Jahr werden die Wetzlarer Vespisten öfters wie in diesem Jahr bei Treffen aufkreuzen. Ganz besonders würde es uns freuen, wenn wir im kommenden Jahr auch von Clubs im westdeutschen Raum zu Vespa-Treffen eingeladen würden. Eine Neuwahl des Vorstandes wurde in diesem Jahr abgelehnt, da die Arbeit von den bisherigen Leuten weitergeführt werden soll. Ich möchte es nicht versäumen, mich an dieser Stelle für die freundliche Aufnahme und Unterstützung bedanken, die uns der VC Gießen und H. Bernhard Wesche zuteil werden lassen, wenn wir dort erscheinen.

Friedhelm Bender, 1. Vorsitzender
Wetzlar/Lahn, Gabelsbergerstr. 4

VC Ludwigsburg

Die Jahres-Abschlußfahrt ist für den Vespa-Club Ludwigsburg seit seinem fünfjährigen Bestehen immer ein besonderes Ereignis. So fuhr der Club am 22. September vollzählig, mit den Abordnungen der Vespa-Clubs Stuttgart und Eßlingen um 10 Uhr vor dem Clublokal ab, in Richtung Bottwartal zur oberen Ölmühle in den Löwensteiner Bergen. Der Vespa-Club Heilbronn traf von Auenstein her in Gronau die wohlgeordnete stattliche Roller-Kolonne. Fleißige Hände hatten bereits am Ziel vor der oberen Ölmühle ein großes „Willkommen"-Band gespannt und den Turnierplatz, zur Austragung der Club-Meisterschaften, hergerichtet. Die Damen gingen sofort auf die ebenfalls schon bereitstehenden beiden Kochstellen, wo es dann auch nach kurzer Zeit für viele Feinschmecker verführerisch nach „Gebratenem" roch! Inzwischen rollte das Geschicklichkeits-Turnier ab, welches selbst für „alte Hasen" Neuland war. Denn der Kurs auf der Viehweide war derart schwierig, daß kein Teilnehmer strafpunktfrei über die Strecke kam. Wer nicht auf dem aufgeweichten Boden abschmierte, tat es bestimmt durch die vielen „Hinterlassenschaften" der Kühe, welche noch am Vortage dieses Gelände durchstreiften.

Den Wander-Pokal holte sich, wie nicht anders zu erwarten war, der sicher fahrende Herbert Sommer vom VC Ludwigsburg. Ferner wurden 2. Sieger Heinz Armbruster, Ludwigsburg; 3. Sieger Rolf Vollmer, Stuttgart; 4. Stelle Rudi Schaible, Ludwigsburg; 5. Stelle Horst Fochler, Ludwigsburg; 6. Stelle Franz Mack, Heilbronn; 7. Stelle Georg Hartmann (1. Vors.), Ludwigsburg (Vorjahressieger); 8. Stelle Heinz Ritter (1. Vors.), Heilbronn; 9. Stelle Karl Mayer, Heilbronn; 10. Stelle Kurt Betz, Heilbronn.

Dem Starter stellten sich 22 Fahrer. Den vielen Zuschauern liefen vor Lachen oftmals die Tränen über die Wangen, denn dem Turnier waren heitere Szenen eingefügt. So bekam jeder Fahrer gleich nach dem Start eine Wurst in den Mund gesteckt; diese Wurst machte vielen Teilnehmern, über den ganzen Kurs, sehr zu schaffen. Bei herrlichem spätsommerlichem Wetter verging der Nachmittag viel zu rasch. Bei der Siegerehrung in der „Krone" in Gronau begrüßte der 1. Vorsitzende Georg Hartmann die Gäste. Er sprach den Dank an alle Ludwigsburger Firmen aus, welche so schöne Preise gestiftet hatten und dankte auch den beiden Initiatoren Willi Schnizler und Gustl Mäulen, Ludwigsburg, die den Rundkurs aufgestellt hatten. Die verbliebenen Stunden verliefen mit Spiel und Tanz leider allzu schnell.

Fertig zum Start! V.l.n.r.: Georg Weinbeck, Herbert Stail und im Hintergrund der spätere Sieger Werner Gießamer vom VC Regensburg.

Vespabümmel Freiburg

Ohne uns in einen übertriebenen Optimismus zu sonnen, hatten wir ursprünglich mit etwa 150 Teilnehmern gerechnet und unsere Vorbereitungen auf diese Zahl ausgerichtet.

Noch eine Woche vor dem großen Ereignis sah es aber so aus, als ob wir keine hundert Nennungen erhalten würden. Erst in den allerletzten Tagen schwollen die Anmeldungen lawinenartig an, so daß wir einschließlich der Nachnennungen die unerwartet hohe Beteiligung von 312 Teilnehmern aus 33 Clubs erreichten und durch kurzfristige Improvisationen auch diesen Massenandrang bewältigten.

Als am 24. August morgens um 11 Uhr noch wolkenbruchartiger Regen niederprasselte, wäre der Vorstand des VCF am liebsten irgendwohin ausgewandert, wo es keine Vespen gibt. Zwei Stunden später herrschte schon planmäßiges Vespa-Wetter. Der Lotsendienst konnte seine Posten an den Ausfallstraßen der Stadt beziehen, und die Helfer vom DRK sowie der Werkstattdienst fanden sich am Karlsplatz ein, wo der ADAC uns sehr großzügig seinen nagelneuen Pavillon mit sämtlichen Räumen für den Empfang unserer Gäste zur Verfügung gestellt hatte. Herr Boll, Touristikreferent des ADAC Gau Südbaden, wollte sich die Ankunft der Vespa-Fahrer nicht entgehen lassen. Er machte dann mit anderen Mitgliedern des Gauvorstandes auch den ganzen Vespa-Bummel mit. Kurz nach 14 Uhr konnten die Fahnen der teilnehmenden Nationen von ihren hohen Masten am Karlsplatz die ersten Maschinen grüßen. Mit dem Vorrücken des Uhrzeigers beschleunigte sich auch der Rhythmus des Eintreffens neuer Vespen. Sie kamen aus allen Himmelsrichtungen. Für uns, die wir in Grenznähe wohnen, ist es immer eine besondere Freude, wenn wir auch die Vespa-Fahrer des benachbarten Auslandes bei uns sehen. Und sie kamen! Clubs aus Genf, Zürich, Thun und Basel, mit denen uns enge Freundschaft verbindet. Alte Bekannte aus Epinal, Remiremont und Straßburg. Dann Nancy und Dijon, sie waren im letzten Jahr hier und kamen jetzt mit Verstärkung wieder, weil es ihnen gefallen hatte. Auch Holland war mit Clubs aus Amsterdam und Den Haag vertreten. Aus dem Bundesgebiet möchten wir besonders unsere saarländischen Freunde für ihr großes Interesse danken. Viele von ihnen waren schon öfter Gäste des Landesclub Schwarzwald, und wir freuen uns, wenn sie jedesmal in noch größerer Anzahl anrollen.

Es war die schöne, immer wieder aufregende Schau, die jeder Vespa-Fahrer kennt, und die immer da geboten wurde, wo mehrere hundert Vespas sich zu einem großen Vespa-Schwarm vereinigen.

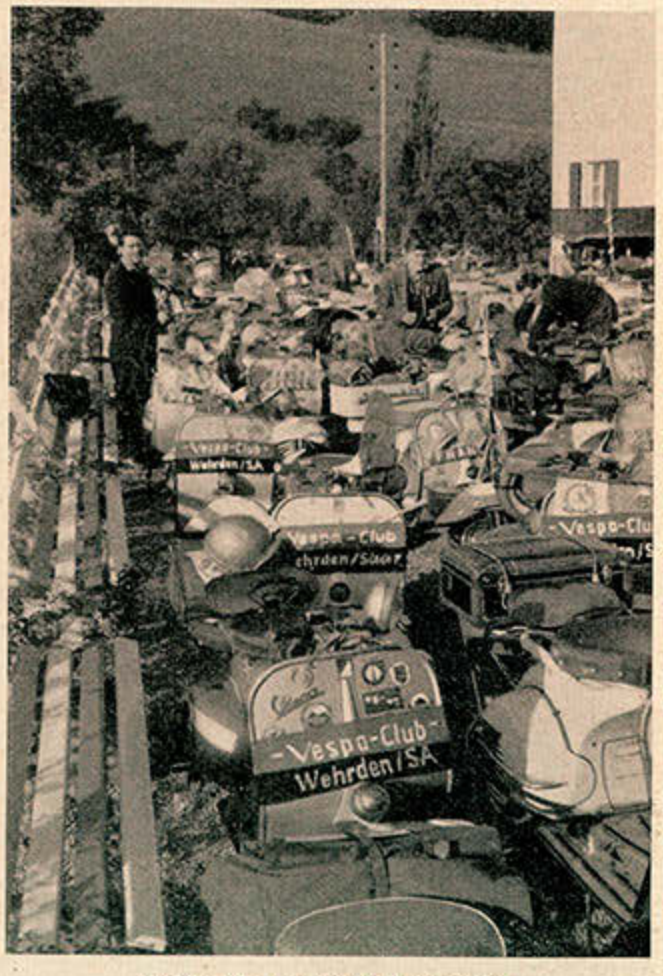
Der moderne Pavillon des ADAC bot den Fahrern und ihren Sozias all den Komfort, den man sich nach einer langen Anreise wünscht, und bei einer gemütlichen Tasse Kaffee (im Nenngeld enthalten) konnte sich jeder erfrischen und die Teilnehmer der anderen Clubs „beschnuppern". Wer Zeit und Lust dazu hatte, machte noch einen kleinen Rundgang durch Freiburg und nahm so auch ein paar Eindrücke von der Schönheit unserer Stadt mit nach Hause.

Pünktlich um 19 Uhr starteten sämtliche Vespen — auf polizeiliche Anordnung und deren Schutz in drei großen Pulks — in nördlicher Richtung und fuhren durchs Elztal über Waldkirch ins Simonswäldertal nach Altsimonswald, wo auf dem Dorfplatz unter einer unwahrscheinlich altehrwürdigen Linde ein strammes Blasorchester den Einzug der Vespen feierlich fröhlich begrüßte. Die auf einem „parc ferme" untergebrachten Maschinen waren sowohl dem Zugriff Unbefugter, als auch der Verfügung der Fahrer entzogen. Deshalb konnten wir es uns leisten, jedem Teilnehmer gleich am Eingang des großen Festsaales mit einem Schwarzwälder Kirsch den Willkommentrunk zu entbieten. Wir vermuten, daß einige gleich bei dieser Marke geblieben sind, denn als kurz vor 21 Uhr die Nachhut mit zwei verspäteten Clubs den Festsaal betritt, ist die Temperatur mit einem normalen Thermometer schon nicht mehr zu messen.

Da wirklich alles einmal anders sein sollte, hat der VCF bewußt darauf verzichtet, seine Gäste mit einem stocksteifen offiziellen Teil, womöglich bis Mitternacht zu langweilen, wie das andernorts leider häufig geübt wird.

Der 1. Vorsitzende des Landesclub Schwarzwald Herr Hajo Koslowski und unsere 1. Vorsitzende Frau Grit Häussler riefen allen Anwesenden ein herzliches Willkommen zu und wünschten ihnen, daß sie sich bei uns zu Hause fühlen möchten.

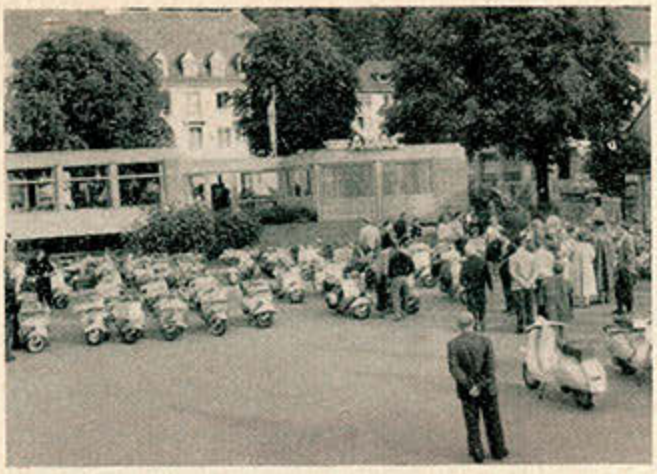
Unser Dolmetscher sorgte dafür, daß auch die nur französisch sprechenden Freunde sich angesprochen fühlen konnten, und damit ist alles überstanden. Schon öffnet sich der Vorhang für eine Trachtengruppe, die waschechtes bäuerliches Brauchtum aus dem Hochschwarzwald mit Tanz und Gesang repräsentierte. Diese Schau findet besonders bei unseren Schweizer Freunden ein lebhaftes Interesse. Ohne Pause folgt gleich eine komische Musikalnummer nach Melodien von Paul Linke, und als hierauf unser bewährtes Mundharmonika-Trio den Übergang vom Folklorischen und Volkstümlichen zum Jazz vollzieht, nehmen unsere Vespa-Fahrer den Fuß von der Bremse und fahren mit Voligas hinein in den Rock and Roll. Jetzt kommt unser Tanzorchester zu seinem Recht. Kein noch so kleines Fleckchen, wo nicht getanzt, gelacht und gejubelt wird. Es ist eine Epidemie, die sich spontan ausbreitet und die keinen verschont. Der Karneval in Venedig muß dagegen wie ein Leichenbegräbnis wirken.



Auf dem Parkplatz in Alt Simenswald

Da wir unsere Gäste gebeten hatten, so zu erscheinen, wie sie sonst auf der Vespa fahren, gibt es keine Abendkleider oder steife Kragen. Wir wollten die Angehörigen der Vespa-Familie einmal in natura versammeln. Der Erfolg gibt uns recht. Viele erfahrene Vespa-Fahrer aus dem Ausland und aus Deutschland betonten wiederholt: „Wir haben doch schon viele Treffen angefahren, aber so eine Stimmung haben wir noch nirgends erlebt!"

Erst gegen 4 Uhr morgens waren auch die letzten müde und suchten ihre Quartiere auf, die in zwei Neubauten bereitgestellten Strohlager waren kostenlos und belasteten nicht unnötig die Reisekasse der Teilnehmer.



Club um Club trifft auf dem Karlsplatz ein (über 300 Teilnehmer).

Ein friedlicher Sommermorgen grüßt die Frühaufsteher. Hüben und drüben steigen die dunkelgrünen Tannenwälder steil hinauf. Die Luft ist würzig, aber frisch, und eine köstliche, fast greifbare Stille ruht auf dem ganzen Simonswäldertal, das nicht von ungefähr ein beliebtes Ferienziel für erholungssuchende Stadtmenschen geworden ist. Hinter dem Hause fließt die glasklare und eiskalte Wildgutach vorbei. Ein paar Mutige waschen sich im Bach. Die anderen kriegen eine Gänsehaut und werden munter vom bloßen Zusehen. Die Forellen halten sich den Bauch vor Lachen.

Jetzt läuten die Glocken den Sonntag ein, es kommt Leben in die erwachende Schwarzwaldgemeinde, die letzten Vespa-Fahrer zupfen das Stroh aus ihren Pullis.

Beim Frühstück fragen wir unsere Freunde aus Epinal: „Wie habt ihr geschlafen?" — „Überhaupt nicht", strahlt der ganze Verein, „aber wir haben noch nie so gelacht." A propos Frühstück: Es gab Kaffee und ein säuberlich verpacktes Speckbrot (im Nenngeld enthalten).

Der Vespa-Bummel geht weiter. Wieder führen unsere Lotsen drei große Kolonnen an, das Simonswäldertal hinauf, vorbei am „Sternen" (berühmt für seinen Dreiländerblick) bis kurz vor Furtwangen, wo sich bei „Neu Eck" die Abzweigung durchs „Hexenloch" anbietet. Die Fahrdisziplin ist durchweg gut, und wir haben die oft schmalen und vielfach gewundenen Straßen fast für uns allein. Kurz vor St. Märgen erreichen wir bei Neuhäusle ein zweitesmal die Höhe und legen eine kleine Pause ein. Gerade gegenüber liegt das Feldberg- und Schauins-Land-Massiv. In der Ferne reicht der Blick bis zu den Vogesen. Selbst unsere landschaftlich verwöhnten Schweizer sind von der Strecke begeistert. Dann rollen wir durch das Wagensteigtal und das Dreisamtal zurück nach Freiburg, wo uns die Polizei am Stadtrand erwartet und uns den Weg durch die Innenstadt zum Karlsplatz, dem Ausgangspunkt unseres Bummels, freihält.

Wer jetzt noch keinen Hunger hat, ist selber schuld. Beim Küchenchef des Kolpinghauses liegt für uns ein herzhafter Braten zum Mittagessen in der Pfanne. (Auch dieser ist durch das Nenngeld von 5,— DM bezahlt.) Es gibt kein langes Warten. Die flotten Bedienungen wickeln alles im Handumdrehen ab. Während sich die Vespa-Freunde über die gefüllten Bäuche streichen und ihre Verdauungszigarette rauchen, steigt der Landesclubvorsitzende zum letztenmal auf die Bühne. „Kleine Geschenke erhalten die Freundschaft", hatten wir in unserer Einladung geschrieben. Seit Heinrich dem Heizbaren und Otto dem Verstopften werden bei solchen Anlässen Pokale verschenkt, die dann in ihrer kalten Pracht irgendwo unter Glas ein trostloses Dasein führen. Unsere Gäste erhielten zum Abschied eine kleine Aufmerksamkeit, die sie stets an das Spezielle unserer Heimat erinnern soll: Hübsche Trachtenpüppchen oder geschnitzte Holzteller mit Schwarzwaldmotiven, womit wir genau den Geschmack der Teilnehmer getroffen haben.

Eins hat uns leid getan: Mit einer geringeren Beteiligung rechnend, mußten wir bei der Vergebung unserer Erinnerungsgeschenke etwas improvisieren, dennoch haben wir keinen Club mit leeren Händen von uns ziehen lassen.

Bis zum Schluß war unser besonders eingerichteter Dolmetscherdienst mit der Betreuung der ausländischen Gäste vollauf beschäftigt, so daß diese niemals das Gefühl hatten, eine Außenseiterrolle zu spielen. Diese besondere Mühewaltung ist sehr angenehm empfunden worden.

Als wir seinerzeit unsere Einladungen verschickten, wußten wir noch nicht, was aus unserem „Bummel" wird. Die Beteiligung zeigte, daß unser Ruf „angekommen" ist. Heute wissen wir, daß der „neue Weg" uns auch zu dem gesteckten Ziel geführt hat. Ebenfalls bei der Gestaltung unserer Erinnerungsplakette haben wir uns von keiner Tradition leiten lassen.

Möge das Schwarzwald-Maidli an der Vespa unsere Bummel-Teilnehmer bisweilen an ihre Freiburger Freunde erinnern. Wir vom VCF sehen uns ab und zu den kleinen Farbfilm an, in welchem unser Clubmitglied Albert Kiefer die Höhepunkte jener Stunden eingefangen und für immer festgehalten hat.

Hans Vollert

Ne' tolle Sache

Aller Anfang ist schwer, aber zu einer dollen Sache gehören immer zwei. So fanden sich auch hier zwei, die mal eben nach München fuhren. Am Freitag, dem 23. 8. 57 — wir hatten gerade im Krefelder Vespa-Club 56, vorm. Moers, Clubabend — gab der Vorsitzende einige Neuigkeiten bekannt und so auch, daß in München Vespa-Treffen sei. Gerd Goeser, der dieses hörte, war gleich Feuer und Flamme. Es wurde ein Sozius gesucht, der sich auch gleich fand. Heinz Kreutzer war mit von der Partie. Aber wie das so in einem Club ist, wollten sich einige doch nichts nachsagen lassen. Hans-Dieter Lawrenz und Karl-Heinz Hagedorn starteten auch. Von einer Interesselosigkeit kann man hier wohl nicht mehr reden, wohl aber nur sagen: „Is ja ne dolle Sache."

Der Start der zwei war auf 23.30—24 Uhr festgelegt. Mit großem Hallo ging es dann in Richtung München. Die vier Vespisten hatten sich gerade nicht das beste Wetter ausgesucht. Durch Regen, Hagel und Wind war das ein ganz nettes Unternehmen. Aber sie machten sich nichts daraus, sondern sangen fröhlich: „Nach Regen folgt Sonne".

Samstag gegen 14 Uhr waren sie in München. Die Münchener Vespa-Lotsen und der DTC begrüßten sie auf das herzlichste. Aber kaum am Ziel, und schon ein Schaden. Gerd war die Kupplung gerissen. Bis zum endgültigen Ziel wurde er abgeschleppt. Am Königsplatz wurden sie von den Veranstaltern, den MünchenerVespa-Freunden, herzlich willkommen geheißen.

Nach dem sie ihre Quartiere eingenommen hatten und sich einer äußerlichen Reinigung unterzogen hatten (nebst Haarschnitt), ging es auf zum Vespa-Ball.

Punkt 20 Uhr lief der große Ball vonstatten. Dazu muß noch gesagt werden, daß die Münchener sich alle Mühe gegeben hatten, den Saal festlich zu gestalten, was ihnen ohne weiteres gelungen ist. Die Kapelle spielte restlos alles vom Rock and Roll bis zum guten alten Strauß.

Da nun jeder Fahrer für seine Leistung eine Anerkennung haben möchte, so wurden auch unsere Vier mit dem zweiten Preis für inländische Fahrer bedacht. Es war ein sehr schöner Silberbecher. Die Freude hierüber war sehr groß. Sie ließen den Becher kreisen, der so schnell nicht mehr ruhen sollte. So kann man sich wohl vorstellen, daß es mit einigen Münchener Kindln recht spät wurde.

Am Sonntagmorgen wurden sie durch den Lautsprecher geweckt. Im tiefen Schlummer fielen unsere Vier bald aus dem Bett. Es wurde trotzdem verbissen aufgestanden. Na ja, zum Glück schien ja auch die gute alte Sonnne. Nach dem Frühstück wurde eine Stadtrundfahrt gemacht, bei dem die Vier alle Sehenswürdigkeiten Münchens zu sehen bekamen. Nun war es an der Zeit, an die Rückfahrt zu denken. Ein schneller Abschied und auf gings in Richtung Heimat. Ohne Panne kamen die großen Vier wieder in Krefeld an. Nun liebe Vespisten, Hut ab vor solch einem sportlichen Idealismus!

Für unsere Vier aber ist und bleibt es immer „ne dolle Sache"!

Kurt Michels

Er kam diesmal ohne Vespa-Roller zur Vespa-Stern- und Zielfahrt nach München.

Dieter Paikert aus Neuß/Rh. ist der Spaßvogel und das Original der Vespa-Fahrer Europas. Es gibt kein Vespa-Treffen in Europa, wo Dieter Paikert nicht aufkreuzt. Er kam aber jetzt in München nicht der Tradition entsprechend mit dem Roller, sondern mit dem Auto an. Um nicht aufzufallen, stellte er den Wagen weit entfernt vom Zielplatz der Sternfahrt, dem Königsplatz in München, ab und lief zu Fuß seinen Freunden entgegen. Sein schlechtes Gewissen in puncto Unkorrektheit überspielte Dieter P. mit seiner Aufmachung: auf dem Koffer stand geschrieben „Schelm".

Erste Hilfe bei Unfällen

Max war bei seinem letzten Vespaausflug als erster an die Stelle eines Verkehrsunfalles gekommen. Selbstverständlich versuchte er Erste Hilfe zu leisten. Da es sich aber um zwei Schwerverletzte handelte, war er ziemlich ratlos. Auch ein später dazu kommender Pkw wußte nicht recht wie man am besten helfen konnte. Max tat noch das Vernünftigste, was er in seiner Lage tun konnte, er setzte sich auf seine Vespa und raste zum Telephon, um den Unfalldienst anzurufen. Zufällig war nun in seinem Vespa-Club ein Arzt und von diesem wollte er nun wissen, wie man sich am besten verhalten sollte, um wirksame Erste Hilfe zu leisten. Schließlich wollte er nicht noch einmal ratlos vor einem Verletzten stehen. Weil das Thema von allgemeinem Interesse war, hielt besagter Arzt gleich ein Referat über die Erste Hilfe. Er führte aus: Einer der vielen Fehler, der bei der Ersten Hilfe von Verletzten gemacht wird, besteht darin, daß man versucht den Verletzten in Personenautos abzutransportieren. Es gibt nur zwei Gründe, die einen schnellen Abtransport in unzulänglichen Transportmitteln rechtfertigen und das ist einmal die Verblutungs- und zum anderen die Erstickungsgefahr. In beiden Fällen sollte man auf jeden Fall versuchen, den Verletzten so schnell wie möglich zum nächsten Arzt oder ins Krankenhaus zu bringen. Man beurteile aber dabei nicht voreilig. Der Mensch hat ungefähr fünf Liter Blut, ein Verlust von ein bis zwei Litern kann er dabei überstehen. Gefährlich sind vor allem Schlagaderverletzungen. Man wird zunächst versuchen sie abzubinden. Erst wenn dies nicht möglich ist, empfiehlt sich auf jeden Fall schnellster Abtransport. Erstickungsgefahr ergibt sich oft durch innere Blutungen, die die Atemwege verstopfen. Auch gebrochene Zahnprothesen können die Luftröhre versperren. Man wird zunächst versuchen durch seitliches Kopfdrehen und Freimachen der Luftwege dem Verletzten die notwendige Atemluft zu verschaffen, erst wenn dies nicht möglich ist, ist wieder sofortiger Abtransport geboten. In allen anderen Fällen sollte man den Verletzten unbedingt liegen lassen und so schnell wie möglich dafür sorgen, daß ein Krankenwagen den Patienten abtransportiert. Flache Lage bei seitlich gedrehtem Kopf ist immer empfehlenswert, dabei sollte man möglichst darauf achten, daß der Verletzte nach Möglichkeit vor Kälte, praller Sonne und Nässe durch Regen geschützt wird. Offene, leicht zugängliche Wunden können mit einem Verbandspäckchen abgedeckt werden.

Ein besonderes Kapitel sind Brüche von Armen oder Beinen. Hier schafft eine Schienung des gebrochenen Gliedes dem Verletzten große Erleichterung. Zum Schienen kann Hilfsmaterial verwendet werden, doch muß immer darauf geachtet werden, daß durch Unterlegen von Material, zum Beispiel Wolljacken, das Glied weich liegt. Wer so eine Schienung noch nie vorgenommen hat oder wenigstens einmal zusah, lasse besser die Finger davon, weil jede falsche Bewegung dem Verletzten nur noch mehr Schmerzen bereitet. Neben der Ersten Hilfeleistung darf keinesfalls das schnelle Herbeirufen des Krankenwagens vergessen werden, denn das wichtigste der Hilfe ist doch den Unfallpatienten so schnell wie möglich in ärztliche Obhut zu bringen. Bei Blutungen aus Nase und Ohren ist besondere Vorsicht geboten, ebenso bei starken Blutungen aus dem Mund. Das eine läßt auf Schädelbruch, das andere auf innere Verletzungen schließen. Hier kann jeder falsche Handgriff den Tod des Verunglückten bedeuten. Also so wenig wie möglich bewegen.

Von rechtlicher Seite her ist noch wichtig zu wissen: Versagte Hilfe bei einem Verletzten ist nach dem Gesetz strafbar, niemand kann sich etwa dadurch entschuldigen, daß er in besonderer Eile gewesen wäre. Das ist aber hier wohl unnötig zu sagen, denn jeder Vespafahrer wird es wohl als seine vornehmste Pflicht ansehen, bei einem Unfall unverzüglich zu helfen. Weiter ist wichtig zu wissen, daß der Verletzte beziehungsweise seine Angehörigen auf jeden Fall für die entstandenen Schäden, wie Verschmutzung der Kleider, Verdienstausfall, Fahrtaufwendungen und so weiter haftpflichtig sind.

Bei einem Unfall auf jeden Fall die Ruhe bewahren und nicht die Nerven verlieren. Oft ist alles halb so schlimm wie es im ersten Augenblick aussieht. Wenn man dann noch die oben gegebenen Regeln befolgt, so kann man sicher sein, das Menschenmögliche getan zu haben, was in seinen Kräften steht.

Soweit die Ausführungen eines Arztes. Dem wäre nichts hinzuzufügen, höchstens, daß an diesem Abend der ganze Vespa-Club besonders langsam nach Hause fuhr.

An alle Abonnenten des Vespa-Tips:

Wenn Sie auch im kommenden Jahr den Vespa-Tip regelmäßig erhalten wollen, so bestellen Sie den Vespa-Tip ab 1. Januar 1958 direkt bei Ihrem Briefträger oder Postamt.

Bestellmöglichkeit: halbjährlich, Bezugspreis 0,90 DM und 0,09 DM Zustellgebühr; jährlich inklusive Zustellgebühr 1,98 DM.

Miss Vespa „verlor" Elektroherd

Unterlahnkreis. Zum Abschluß der diesjährigen Fahrtensaison nahm der Vespa-Club Rhein-Lahn mit 18 Maschinen am internationalen Vespatreffen in Gladbeck teil. Trotz einer Teilnehmerbegrenzung waren über 350 Vespisten aus mehreren europäischen Ländern in Gladbeck zusammengekommen, um ihre Erlebnisse während der letzten Fahrtsaison auszutauschen. Nach einer bunten Lampion-Korsofahrt durch die fahnengeschmückte Stadt, traf man sich auf Schloß Wittringen, wo auf dem Schloßteich ein großes Feuerwerk — eine weiße Vespa schwamm in der Teichmitte — abgebrannt wurde. Anschließend fand im großen Saal des Schlosses der Vespaball statt, zu dem auch Oberbürgermeister Lange aus Gladbeck erschienen war. OB Lange entbot den Vespisten die herzlichsten Grüße und bat sie zu einem Empfang zum Rathaus. Für den Vespa-Club Rhein-Lahn überbrachte Vorsitzender Schleimer die Grüße. Seit 1953 stehen die Vespisten von Gladbeck und dem Rhein-Lahngebiet in enger Verbindung. Miß Vespa 1957 des VC Rhein-Lahn, Christel Eid aus Pohl, überreichte dem Vorsitzenden Erich Binder in rheinischer Tracht einen Pokal mit einem guten Tröpfchen. Sodann erfolgte ein buntes Programm mit netten Wettbewerben und vielen Überraschungen. Gladbecker Firmen hatten hierzu Preise im Werte von DM 5000 gestiftet. Beim Eierkuchenbacken kam die hiesige Miß Vespa leider eine Minute zu spät, so daß ihr der 1. Preis (Elektroherd) entging.

Am Sonntagvormittag fand dann in Verbindung mit dem Technischen Hilfswerk Bonn und der Rot-Kreuzbereitschaft eine große Schauübung statt, welche zeigte, wie sich die Vespisten mit ihren schnellen Maschinen bei Menschenrettung aller Art nützlich betätigen können. Den Höhepunkt des Treffens bildete am Sonntag die Delegiertentagung, bei der der Präsident des VCVD Erich Binder, wiedergewählt wurde.

Der Vespa-Club Rhein-Lahn brachte sodann noch eine Überraschung und konnte sein Ehrenmitglied Evelyn Künneke, die gegenwärtig auf Gastspielreise in Nordrhein-Westfalen ist, begrüßen. Am Nachmittag wurde dann wieder zur Heimfahrt gestartet, voll des Lobes und Dankes über die Gladbecker Gastfreundschaft, die den Vespisten zuteil wurde.

Wir wünschen allen Vespafahrern fröhliche Feiertage und für 1958 Glück und Freude auf allen Straßen der Welt.

VESPA MESSERSCHMITT G.M.B.H., AUGSBURG
gez.: Dr. Simon

Ein recht frohes Weihnachtsfest und ein dreifaches Vespa Roll für den Start in's neue Jahr wünscht

Harald Strauch-Stoll

All' unseren Lesern wünschen wir fröhliche Weihnachten und viel Glück im neuen Jahr

Vespa Tip-Redaktion

Wir wünschen all' unseren Mitgliedern frohe Weihnachten und einen guten Vespa-Start ins neue Jahr

Ihr Vespa Club von Deutschland
Präsidium und Sekretariat

Herausgeber und Verlag: Vespa Club von Deutschland e.V. (VCVD) Sekretariat, Augsburg-Haunstetten, Werk IV · Druck: Schön-Druck, München 5, Holzstraße 7 · Für den Inhalt und die graphische Gestaltung verantwortlich: H. Strauch-Stoll · Für unverlangt eingesandte Manuskripte keine Gewähr · Der Vespa Tip erscheint sechsmal jährlich · Das Jahres-Abonnement 1958 kostet 1,98 DM · Bestellungen bei ihrem Briefträger oder zuständigen Postamt · Zur Zeit gültig Anzeigenpreisliste Nr. 2.

So strahlend wie das Lächeln dieser drei soll Ihr ganzes nächstes Jahr sein.
Das wünscht Ihnen Ihr Vespa Tip.