



„Achtung, Aufnahme“

In Augsburg fiel die erste Klappe
zum Vespa-Film.

Aus dem Inhalt :

Ein deutsches Städtebild:
Recklinghausen, Treffpunkt
der europäischen Vespa Clubs

Hinter den Karawanken

Für den Bordmechaniker:
Mit der Kamera durch's Vespa-Werk

Vespa-chic im Vespa Tip

Solitude:
Goldener Mannschaftsschild
für Vespa Grand Sport

Vespa — Sommer — Zelten

Internationales Vespa-Camping

Die größte Schau der Welt

Unser Titelbild : „Mein Fräulein, was halten Sie von mir privat?“

Foto: Heinz Reiter

Liebe Vespa-Freunde!

Der Benzinpreis ist gesunken! Wenn nun die „Tiefdruckgebiete“ unseren Breitengrad etwas weniger besuchen und der Barometerzeiger auf „Schön“ hängenbleiben würde, wäre alles zusammen eine ideale Roller-Gesamtwetterlage. Dem Mann, dem es gelingen könnte, die Hoch- und Tiefdruckgebiete von einer Schalttafel aus zu steuern, der würde bestimmt einstimmig zum Präsidenten des VCVD ernannt werden. Das wäre eine feine Sache, wenn der Wettermacher die Tiefdruckgebiete auf die Wochentage, und die ausgedehnten Hochdrucklagen auf die Sonn- und Feiertage verteilte. Ich bin überzeugt, daß es noch zu diesem 8. Weltwunder kommen wird, aber hoffentlich rieselt uns bis dahin beim Antreten unserer Vespa noch nicht der Kalk aus der Hose.

Um noch einmal auf den Benzinpreis zurückzukommen, ich bin überzeugt, daß der Benzinpreis noch weiter fallen wird. Viele mögen meinen, was sind schon zwei oder drei Pfennige pro Liter? Ich kann dazu nur bemerken, daß ein aktiver Vespa-Fahrer im Jahr ein paar größere Scheine für sich behalten kann, statt sie dem Tankstellenbesitzer auf den Tisch legen zu müssen.

Das Vespa-Europatreffen verspricht in diesem Jahr wieder eine große Sache zu werden. Nach dem mir bisher vorliegenden Programm dürfte sicher sein, daß dieses Treffen der vereinigten Vespa-Fahrer Europas jedem Teilnehmer als ein unvergeßliches Erlebnis in Erinnerung bleiben wird. Leider kann nur ein kleiner Teil der Mitglieder des VCVD nach Brüssel fahren, denn die Unterbringungsmöglichkeiten setzen eiserne Grenzen. Es ist vorgesehen, daß die Mannschaft des Vespa Clubs von Deutschland in Brüssel einheitlich gekleidet auftritt. Ich bin sicher, daß alle Mitglieder der deutschen Mannschaft in Brüssel beweisen werden, daß der VCVD in der Familie der europäischen Vespa Clubs einen geachteten Platz einnimmt. Für die Daheimgebliebenen bringt der Vespa Tip in der Nr. 21 einen Fotobericht über das größte Vespa-Ereignis des Jahres 1958.

Während diese Zeilen in Druck gehen, starten in der Bundesrepublik alle Vespa Clubs zu ihren Ausfahrten anlässlich des „Tages der Vespa“. Wenn ich mir vorstelle, wie die vielen Vespa-Freunde an diesem Tag mit großer Aufmachung herumfahren, wird mir direkt feierlich zu Mute. An diesem Tag, am „Tag der Vespa“, stehen die Vespa Clubs vielerorts im Mittelpunkt des allgemeinen Interesses. Wenn ich an letztes Jahr denke, als ich mit meinem Club den „Tag der Vespa“ mit an die 50 Maschinen feierte, so habe ich heute noch Spaß daran. Wie die Leute überall die Köpfe verdrehen! Wo wir damals auch durchkamen, überall wurde uns lachend zugewinkt.

Von verschiedenen Clubs hörte ich, daß diese den „Tag der Vespa“ als große Schau aufziehen wollen. Man kann das in der Sprache des diplomatischen Protokolls schon als „großen Bahnhof“ bezeichnen. Ich hoffe, daß ich von den Kameraden auch nette Berichte mit originellen Bildern erhalte, dann veranstalte ich im nächsten Vespa Tip noch einmal eine große „Nachlese“.

Leserbriefe habe ich auch schon einige erhalten. Im großen und ganzen sprachen sie sich lobend über den Vespa Tip aus. Die Kritiken bezogen sich hauptsächlich auf das Fehlen des technischen Teiles im Vespa Tip. Dieser Glanzfehler wurde in diesem Heft bereits auspoliert. Ich weiß, daß die Vespa-Freunde im Sommer stark mit Vespa-Fahren beschäftigt sind, und nur in Notfällen schreiben. Ich möchte Euch aber trotzdem bitten, mir gelegentlich zu schreiben, wie Euch der Tip gefällt, und was Ihr für gute Vorschläge habt.

In diesem Tip ist die Ausschreibung für das Deutsche Internationale Vespa-Treffen am 9./10. August in Recklinghausen enthalten. Ich muß sagen, der VC Recklinghausen und die Vespa Clubs der näheren Umgebung geben sich alle Mühe, dieses Treffen so zu gestalten, daß wir uns vor dem Ausland damit sehen lassen können. Wer also internationale Atmosphäre riechen will, der soll sich den 9. und 10. August im Kalender dick anstreichen. Wer es richtig anfaßt, wird in Recklinghausen bestimmt Freunde aus dem In- und Ausland gewinnen.

Von den Vorbereitungen des Bundestreffens des VCVD ist zu berichten, daß das Familienfest des Vespa Clubs von Deutschland eine weite Anreise wert ist. Im nächsten Vespa Tip wird das Programm des Bundestreffens am 6. und 7. September in Augsburg veröffentlicht. Ich möchte mich jetzt darüber noch nicht verbreiten, sonst ist die Überraschung weg.

Die Überlegung des Vespa Clubs von Deutschland in diesem Jahr weniger große Vespa-Treffen stattfinden zu lassen, dafür aber die einzelnen Vespa Clubs bei ihren Clubveranstaltungen mehr zu unterstützen, hat sich als goldrichtig erwiesen. Von allen Ecken bekomme ich Zeugnisse eifrigen Planens und Arbeitens zugesandt. Die großen Treffen bleiben Ereignisse, und die Clubveranstaltungen werden wieder mehr geschätzt und sorgfältiger aufgezogen. Genauso hatte es sich der Erfinder gedacht, und so ist es auch eingetroffen.

Der Vespa Tip ist nun im Begriff, in der weiteren Öffentlichkeit bekannt und begehrt zu werden. In Kürze wird der Vespa Tip an den Zeitungskiosken aushängen und zum Mitnehmen einladen. Allerdings sind die Ausschreibungen nur in der Postauflage enthalten. Wenn ein besonders schönes Titelbild ihn reizt, so wird in Zukunft der Herr Kanzleirat in der Straßenbahn nach Feierabend (oder im Büro?) das Neueste aus dem Clubleben lesen. Vielleicht sagt ihm sein Hausarzt dann noch, daß Vespa-Fahren ein vorzügliches Mittel gegen den Büro-Mief und gegen grauen Teint ist.

Neulich habe ich einen Clubkameraden im Krankenhaus besucht. Als ich da wieder heraus kam, war mir ganz anders zu Mute. Mein Clubkamerad, der arme Kerl! Sein Bein haben die Doktores mit einem Nagel durchbohrt und ein Zwölf-Pfund-Gewicht daran gehängt. Beide Hände im Gips. Na, ich danke, und das jetzt mit der Aussicht auf den Sommer! Wie ich hörte, war mein Clubkamerad an diesem Unfall nicht schuld. Ich kann Euch, liebe Vespa-Freunde, aber nur raten, besteht als Rollerfahrer nie auf der Vorfahrt. Ihr zieht dabei meist den Kürzeren. Schaut alle anderen Verkehrsteilnehmer für Idioten an und rechnet stets mit der unwahrscheinlichsten Dummheit des anderen, dann bin ich sicher, daß Ihr den Streckverband und die Krankenhausluft auch weiterhin nur aus Erzählungen kennen werdet.

Ich sehe Euch im Geiste, die Maschinen bepackt, die Sozias gut eingemacht, Eure Vespas antreten und zu den ersten größeren Fahrten starten. Ihr wißt es mit mir, welch unvergleichlich schönes Gefühl es ist, sich den Wind um die Ohren pfeifen zu lassen und frei und unbeschwert in die Welt hinaus zu rollern. Ich kann die alten Kavalleristen verstehen, wenn sie von ihren Pferden schwärmen. Gute Fahrt und viele schöne Erlebnisse wünscht Euch

Euer Wolfgang.



Die Erinnerungsplakette

Ein deutsches Städtebild:

RECKLINGHAUSEN

Treffpunkt der europäischen Vespa Clubs

In diesem Jahr erwartet Recklinghausen VESPA-Fahrer aus allen Ländern Europas. Vielen der Teilnehmer wird unsere Heimatstadt durch die traditionellen RUHRFESTSPIELE bekannt sein.

Wer sich unter Recklinghausen eine ausgesprochen düstere Industriestadt vorstellt, wird angenehm überrascht sein. Nichts ist hier leichter, als dem Rauch und Ruß der Schloten, der Förderschächte, Kühltürme und Steinhalden aus dem Wege zu gehen.

War Recklinghausen früher eine enge, kleine, von Stadtmauern umschlossene winklige Stadt, deren wechselvolle Geschichte auch ihr Schicksal gewesen ist, so tut sich dem heutigen Besucher eine emporstrebende Industrie- und Einkaufsgroßstadt dar. Trotzdem hat die Altstadt nichts von ihrer mittelalterlichen Eigenart verloren. Oft lehnen sich alte Fachwerkhäuser an schnell emporschießende Hochhäuser an. Stahl und Beton, Licht und Glas regieren die Stunde. Führende Großfirmen haben ihre Häuser erweitert und lichtüberflutete, tiefgestaffelte Passagen durchgebrochen, die die Ausstellungsflächen vervielfachen. Unaufhaltsam ist die City als das Geschäftsviertel in der Stadt im Vormarsch. Aber auch großzügige Wohnviertel, in weite Grünflächen eingebettet, wachsen aus dem Boden. Man nennt Recklinghausen nicht umsonst die „Revierstadt im Grünen“. Der 80 Morgen große Stadtpark war vor nicht allzu langer Zeit noch randgelegen. Inzwischen hat ihn die Bebauung eingeholt und eingekesselt. Alter Baumbestand, helle und dunkle Hölzer auf grünem Grund, stellen die mit jeder Sicht wechselnde Szene. Breite Spazierwege winden sich die leicht ansteigenden Hänge hinauf. Der höchste Punkt am Parkhaus läßt die Türme Recklinghausens unter sich.

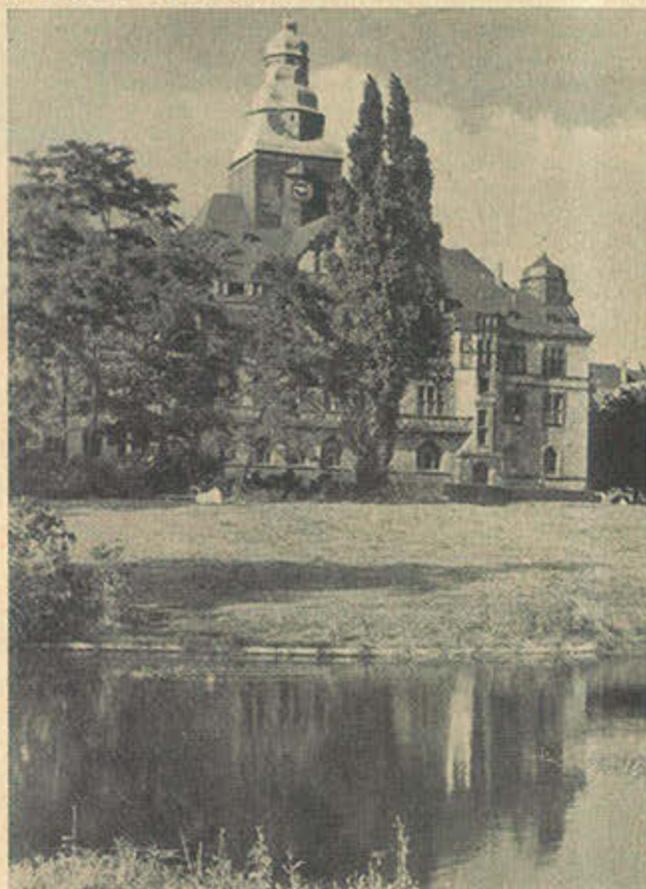
Turnierreife Tennisplätze, Deutschlands schnellste Trabrennbahn, das neuerbaute moderne Hallenbad neben der Vestlandhalle — dem Treffpunkt der VESPA-Fahrer — liegen im Mittelpunkt unserer Großstadt.

Lebendig blieb auch eine vielgerühmte Gastlichkeit. Sie wird gleich herzlich geübt an blankgescheuerten Tischen der gemütlichen alten Bierlokale wie in den gepflegten Hotels, Speiserestaurants und Cafés von modernem Gepräge. Sie ist zu Hause in der Stadt und in den Ausflugsstätten vor den Toren. Aufmachung und Ausstattung sind zeitgerecht und erfüllen hohe Anforderungen. Die Speisekarte kennt noch die kraftvolle westfälische Kost. Die Schinkenbutterbrote gedeihen bis über den Tellerrand.

Die Industriegroßstadt Recklinghausen lebt von der Kohle. Der Bergmann ist die tragende Berufsschicht geworden. Aber er ist vom alten Stamm und oft schon seit Jahrzehnten mit Recklinghausen verwachsen. Eine Stadt, die alt und jung ist, eng und weiträumig, ganz wie man sie will und sucht, die vielschichtig ist in ihren Äußerungen und doch wiederum ein Ganzes in der ihr eigenen Atmosphäre, macht es leicht, sie liebzugewinnen und sich einzugewöhnen. Die Altein-

gesessenen und Zugezogenen haben sich einander angeglichen; sie sind vom gleichen Heimatgefühl getragen. Zu allem kommt ein guter Schuß bäuerlichen Blutes. Ländliche Vororte, wie Speckhorn und Bockholt, haben dörflichen Zuschnitt. Sie könnten ebensogut im tiefen Münsterland liegen. Aber es ist auch ein durchaus übliches Bild, daß im Schatten der Fördertürme die Pflugschar die Scholle bricht und wogende Getreidefelder der Ernte entgegenreifen.

Müßige Frage: wie ist der Recklinghauser geartet? Genau wie seine Stadt. Dem Althergebrachten verhaftet, steht er mit beiden Beinen in der Gegenwart. Er ist bodenständig, aber weltoffen. Kein Mann der gefälligen Worte, aber bewährt in der Freundschaft.



Das Rathaus

Ausschreibungen für deutsche Vespatreffen finden Sie nur mehr im Vespa Tip. Bestellen Sie noch heute. Jahresabonnement 1,98 DM

PROGRAMM DES TREFFENS

Samstag, 9. 8. 1958

- 14 bis 18 Uhr: Eintreffen der Teilnehmer
18 Uhr: Wertungsschluß für die Zielfahrt und Einweisung in die Quartiere
20 Uhr: Großer Festball in der Vestlandhalle, Siegerehrung für die Zielfahrt, große Tombola (1. Preis 1 VESPA-Export)

Sonntag, 10. 8. 1958

- bis 10.30 Uhr: Frühstück in der Vestlandhalle und Gelegenheit zum Kirchgang
10.30 Uhr: Lustiger Schwimmwettkampf im Hallenbad neben der Vestlandhalle
10.30 Uhr: Humoristisches Geschicklichkeitsturnier auf dem Parkplatz am Rathaus
11 Uhr: Empfang der Clubvorstände durch den Oberbürgermeister der Stadt Recklinghausen im Rathaus
ca. 12.30 bis 14.30 Uhr: Mittagessen in der Vestlandhalle
14.30 Uhr: Aufstellung zur Corsofahrt vor der Vestlandhalle
15 Uhr: Corsofahrt durch die Stadt zum Flugplatz Loemühle
16.30 Uhr: Siegerehrung für die Corsofahrt und Verabschiedung der Teilnehmer
19 Uhr: Für die verbleibenden Teilnehmer großer „Bierabend“ im Parkhaus.

Montag, 11. 8. 1958

- 9 Uhr: Treffen auf dem Parkplatz am Rathaus
Aufteilung in Gruppen zu:
a) Brauereiführung
b) Grubenfahrten
c) Besichtigung des Schiffshebewerkes Henrichenburg
d) Rundfahrt auf dem Halterner See
e) Gelegenheit zu Rundflügen mit Segelflugzeugen in den Borkenbergen

Gegen 16 Uhr Verabschiedung der Teilnehmer.

Die Ruhrfestspiele, die Recklinghausen so berühmt gemacht haben, darf man nicht vergessen. Am Anfang steht — merkwürdig genug und nur aus den Nöten der Nachkriegszeit verständlich — die Kompensation von Bühne gegen Kohle: die Bergleute der heimischen Zechen zeigen sich hilfsbereit und die Hamburger Bühnen beweisen ihre Dankbarkeit. Beim Besuch und erneutem Besuch keimt der Gedanke einer dauerhaften Bindung: die Ruhrfestspiele sind geboren. Im Sommer 1958 gehen sie bereits in das 12. Jahr ihres Bestehens.



Recklinghauser Trambrennbahn: eine der schnellsten in Deutschland



Das Lampengäßchen

Führende Bühnen bestreiten das Programm. Das eigentliche Festspiel, so ist es üblich, wird von einem eigenen Ensemble gestaltet, in dem sich die Spitzenkräfte des deutschen Theaters zusammenfinden. Die Reihe der klingvollen Namen nimmt kein Ende. Sie alle waren in Recklinghausen. Die Rahmenveranstaltungen sind von einem gleich guten Niveau getragen. So kann man sagen, die Ruhrfestspiele haben sich durchgesetzt. Die Zahl der jährlichen Besucher hat 100 000 überschritten.

Wie bei allen Veranstaltungen in unserer Heimatstadt üblich, ist auch das Deutsche Internationale VESPA-Treffen auf lange Sicht vorbereitet worden. Es soll im Gegensatz zu früheren Treffen einmal etwas ganz anderes geboten werden. So wird neben einem lustigen Schwimmwettkampf im Hallenbad ein humoristisches Geschicklichkeitsturnier stattfinden. Am Montag stehen eine Brauereiführung, Grubeneinfahrten, Schiffshebewerkbesichtigung, Rundfahrten auf dem Halterner See, sowie Segelrundflüge in den Borkenbergen auf dem Programm.

Wir glauben bestimmt, daß wir am 9., 10. und 11. August 1958 unsere VESPA-Freunde aus ganz Europa in Recklinghausen begrüßen dürfen und können schon jetzt versichern, daß das Treffen zu einer bleibenden Erinnerung wird.

AUF WIEDERSEHEN
in Recklinghausen

Im nächsten Vespa Tip bringen wir Berichte über den „Tag der Vespa“. Besonders originelle Beiträge zu diesem Thema, mit guten Bildern (13 x 18 hochglanz) als Beigabe bringen wir im redaktionellen Teil, wobei die Verfasser auch mit einer Honorierung rechnen können.

Einsendeschluß ist der 15. Juni.

Hinter den Karawanken

Eine Vespa-Tour nach Mazedonien



Bruno Sandner

Als ich mit 65 Jahren in das pensionsberechtigten Alter rückte, stellte ich mein Fahrrad in die Ecke und kaufte mir eine Vespa. Ich wollte noch etwas von der Welt sehen, ehe sich bei mir der Rost ansetzt. Wir beide, meine Vespa und ich, sind uns nun schon viele Jahre treu geblieben und haben zusammen manch schönes Fleckchen Erde kennengelernt.

Diesmal ein Bericht von meiner Reise nach Mazedonien: Als bei uns die Bäume in voller Blüte standen, fuhr ich schwerbepackt von Hannover in Richtung Wien los. In drei Tagen erreichte ich Wien. Diese herrliche Fahrt zu beschreiben würde den Rahmen dieses Berichtes sprengen, ebenso die unvergeßlichen Erlebnisse in dem charmanten Wien, das ja einen Norddeutschen immer wieder in seinen Bann zieht.

Mit einiger Spannung fuhr ich über den Semmering und durch Graz der Grenze bei Spielfeld entgegen. Das erste was mir jenseits der österreichischen Grenze auffiel, war die gänzliche Verlassenheit der an sich noch guten Asphaltstraße nach Maribor und Celje. Fuhr ich durch ein Dorf, wurde ich wie ein Wundertier angestaunt und Kinder wie Erwachsene winkten mir aufgeregt und freudig zu.



Modernes Rasthaus an der Autobahn Zagreb—Belgrad



Titov-Veles: Straße im Türkenviertel

Als ich in der Nähe eines Dorfes mein Zelt aufschlagen wollte, lud mich ein Bauer in sein Haus ein. Nachbarn brachten Eier, Milch und anderes und waren froh, wieder einmal etwas von Deutschland zu hören. Eine Bezahlung irgendwelcher Art für Kost und Logis lehnten alle ganz entschieden ab. Diese von Herzen kommende Gastfreundschaft begegnete mir auf der ganzen Reise, selbst bei den ärmsten Familien. Und dies nach einem so blutigen und grausamen Krieg, der dem Land an die zwei Millionen Tote gekostet hat.

Durch das herrliche Savignytal fahrend, das mich lebhaft an unsere Mittelgebirgslandschaft erinnerte, erreichte ich bei Zagreb die Autobahn, die in einer Länge von fast 480 km von hier durch das flache, zum Teil sumpfige Savetal wenig abwechslungsreich nach Belgrad führt. In Belgrad hielt ich mich nicht auf. Die Besichtigung einer Großstadt reizte mich nicht. Ich registrierte lebhaften Verkehr mit vielen Fußgängern und wenigen Autos.

Bei Belgrad endete die asphaltierte Autostraße und wurde von einer Schotterstraße „mittlerer Güte“ abgelöst. Allmählich machte sich der Einfluß des Südens schon stärker bemerkbar. Die Sonne brannte bei strahlendem Himmel unbarmherzig herab. Weite Felder mit Mais, Sonnenblumen, Tabak oder Getreide wechselten ab mit ausgedehnten Schafweiden oder buschbewachsenen Höhen. Mädchen mit bunten Trachten und fröhlich singend schnitten mit Handsicheln bereits die Gerste. Wenn ich nur einen kleinen Teil aller erzählenswerten Erlebnisse und Begegnungen mit Arbeitern, Bauern, Zigeunern, der Polizei und an sogenannten Tankstellen und Hotels schildern wollte, es würde ein Buch füllen.

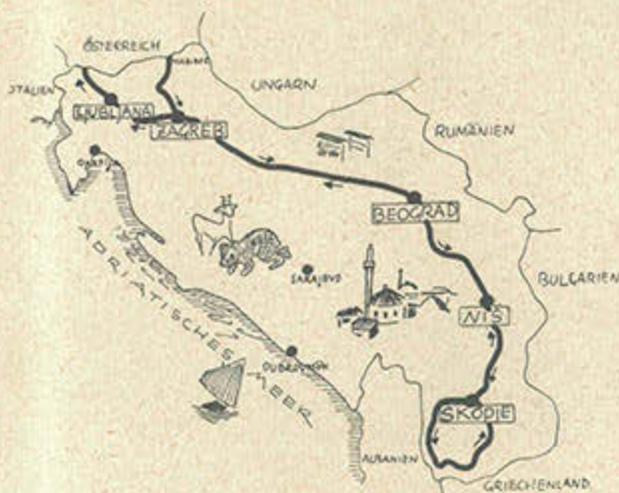
So will ich in Skopje, der Hauptstadt Mazedoniens, meinen Bericht weiterführen. Der neue Teil der 110 000 Einwohner umfassenden Stadt macht einen durchaus westlichen Eindruck, dagegen findet man in der Altstadt die meisten Sehenswürdigkeiten und die Zeugen einer bewegten Vergangenheit. So die berühmte Heilandskirche mit kunstvoll geschnitzten Ikonen, der Kursmeli-Han, eine frühere Karawanserei, die jetzt eine bedeutende Skulpturensammlung des Nationalmuseums enthält. Besonders interessant für mich war das Türken- und Zigeunerviertel mit seinen engen, winkligen



Einkaufsbummel in Skopje

Gäßchen, den Basaren und zur Straße offenen Läden. Das Gebilde der Bevölkerung mutete fremdartig an. Die Männer in Fez, Serbenkappe oder Turban, die Frauen meist nur halb verschleiert in langen Faltenhosen. Besondere Sehenswürdigkeiten Skopjes: Die Sultan Murat-Moschee, das alte türkische Dampfbad, der Türkenfriedhof und die Klöster in der Treska-Schlucht.

Die Route durch Jugoslawien



So fuhr ich in einer Woche weiter nach Tretov, auf einer schlechten Straße mit Kies und Schlaglöchern. Hinter Costivar verließ die Straße die Ebene und stieg in einem Kurvenkarussell sondergleichen bis zu einer Höhe von 1300 m hinauf, durch Kastanien- und Ulmenwälder zum Vlajnika-Berg in das Quellgebiet des Vadar. Die Mühe der Bergfahrt wurde durch die unvergleichlich schöne Aussicht auf die ganze Bergkette der Sarplanina reichlich belohnt. Bald kam der große Stausee bei Marnov-Hanovi in Sicht, der in einem Naturschutzpark liegt, in dem viele in Europa schon ausgestorbene oder selten gewordene Tiere leben, wie die Wildkatze, der Luchs, der braune Bär, Kolkragen und Schreiadler, und zuweilen auch der Wolf. Die enge, von steilen Felsen umrahmte Radikalschlucht, düster und voller Romantik, fuhr ich nun wieder abwärts, immer dem neben mir in der Tiefe tobenden Fluß folgend durch eine abwechslungsreiche Landschaft. Ich besichtigte kurz das berühmte und aus dem 11. Jahrhundert stammende Kloster Jovan Bigorski und erreichte das an der albanischen Grenze gelegene Städtchen Debar, das zum größten Teil von den früher berühmten Skipetaren bewohnt



Markttag in der Altstadt von Skopje

wird, unter denen trotz strenger Strafbedingungen die Blutrache noch nicht erloschen ist. Weiter ging es, dem aus dem Ohridsee kommenden, schwarzen Drin folgend, aufwärts. Die Berge traten zurück und in dem ausgedehnten Sumpfbereich, das ich auf einem Damm durchfuhr, wälzten sich Wasserbüffel im Schlamm und weiße Reiher nebst einer Unmenge von Störchen flogen erschreckt auf. Bald darauf erreichte ich über Struga das vielgerühmte Ohrid, das sich malerisch auf einer Anhöhe am gleichnamigen See aufbaut. Von hier aus genießt man eine überwältigende Aussicht auf die albanischen Berge und nach Griechenland. Der bei uns fast völlig unbekannt Bergsee, schon im südlichen Lichte glänzend, ist herrlich blau und durchsichtig, und man kann verstehen, daß er die Sehnsucht des Mazedoniers ist.

Bei meiner Weiterfahrt in Richtung Bitola, Titov-Veles erlebte ich das schwärzeste Kapitel meiner sonst so herrlich verlaufenden Fahrt.

Der Druckstift meiner Kupplung war abgebrochen und in der Öffnung stecken geblieben. Aus diesem geringfügigen Defekt, zu dessen Beseitigung man zu Hause kaum eine Stunde benötigte, entstanden durch die Unfähigkeit der Monteure und ihrer „Werkstatt“ eine Reihe von Schäden, die wieder zu beseitigen ihnen auch in zwei Tagen nicht gelang. Die Widerwärtigkeiten, die ich erlebte, bis meine Maschine in der staatlichen Reparaturanstalt für wenig Geld wieder in Ordnung gebracht wurde, ist ein Kapitel für sich. In Skopje erreichte mich ein Telegramm, das mich dringend nach Hause rief. So mußte ich leider die Überquerung der Montenegri-nischen Berge zur Adria hin aufgeben, und auf dem schnellsten Wege nach Hause zurückkehren.



Interessierte Besucher mit gebrochenem Deutsch

Meine treue Vespa hat diese weite Fahrt sehr gut überstanden. Schwer bepackt, auf Wegen, die man bei bestem Willen nicht mehr als Straße bezeichnen konnte, ist meine Vespa unverdrossen geblieben. Ihre Zuverlässigkeit gab mir ein Gefühl der Sicherheit, das ich in diesem von den Fortschritten der Technik zum Teil noch wenig gesegneten Land sehr nötig hatte.

Tips zur Wiederholung meiner Reise

Es empfiehlt sich mitzunehmen: 1 kleines Zelt, da man nicht überall günstige Übernachtungsmöglichkeiten antrifft, 1 kleinen Sanitätskasten, mit schmerzstillenden Tabletten usw. Ersatzteile für Teile, die besonders dem Verschleiß unterworfen sind. Reservereifen, Schlauch, Flickzeug und Luftpumpe. Ersatzbirnen. 1 Fünf-Liter-Reservekanister für Benzin, und einen Vorrat an Öl sowie ein Meßgefäß für das Gemisch.

Es ist gut, sich vor Antritt der Reise beim ADAC die neuesten Informationen einzuholen und sich das Informationsbüchlein des jugoslawischen Reisebüros in Frankfurt am Main zu besorgen. Das Elf-Sprachen-Wörterbuch von Shell ist sehr zu befürworten und wird gratis abgegeben.

Bruno Sandner

Für den Bordmechaniker:

Kleine Pannen — schnell behoben

Es wurde in letzter Zeit heftig beklagt, daß im Vespa Tip keine technischen Tips mehr zu finden waren. Auch der Redaktion des Vespa Tips bereitete dieser Umstand große Bauchschmerzen. Es ist gar nicht so einfach, jemand zu finden, der nicht nur weiß, wie man's macht, sondern der auch plausibel darüber schreiben kann. Aber, dem Himmel sei es gedankt, nach gründlichem Suchen entdeckten wir einen alten Vespa-Hasen, der weiß, wie es gemacht wird, und der sich auch in der „Schreibe“ ausdrücken kann.

In jedem Tip soll von nun an wieder ein technischer Artikel stehen, und zwar in vorgeplanter Reihenfolge. Bezeichnen wir sie als Lehrgänge. Diesmal kommt das Einziehen des Kupplungsseiles dran. Im nächsten Heft finden Sie eine Anleitung zum Einziehen der Brems- und Gasseile. Dann geht es weiter mit dem Nachstellen der Bremsen, Vergaser reinigen, Zündkerzen wechseln usw. Wichtig ist allerdings, daß Sie stets die in den Lehrgängen erwähnten Ersatzteile mit sich führen, sonst nützt Ihre ganze erworbene technische Weisheit nichts. Grashalme eignen sich nun mal nicht als Ersatz für ein Kupplungsseil.

Ganz vorsichtige Leute haben sich für große Reisen immer die technischen Tips des Vespa Tip gesammelt und mitgenommen. Man kann ja einmal etwas vergessen.

Wir bitten um Aufmerksamkeit für die erste Lektion unserer technischen Tips:

Einziehen des Kupplungszuges



Abb. 4 Kupplungsdruckhebel mit Nachstellschraube

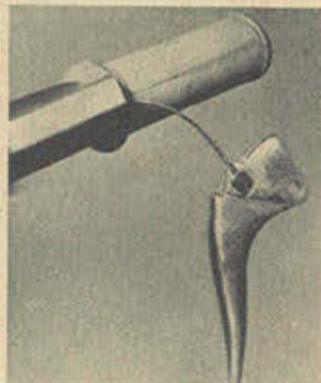


Abb. 5 Kupplungshebel am Lenker

Keine Angst, Sie sollen nicht zu perfekten Kfz.-Handwerkern umgeschult werden. Es kann aber jedem von Ihnen einmal eine Kleinigkeit an der Maschine fehlen. Wir denken in erster Linie an das Reißen eines Bowdenzuges. Beginnen wir gleich mit dem Auswechseln eines Kupplungszuges. Voraussetzung ist natürlich, daß jeder Vespa-Fahrer einen solchen bei sich führt. Beim Einkauf bitte den Originalzug für Ihre Vespa-Type besorgen! Um eine fachgemäße Reparatur ausführen zu können, braucht man natürlich das nötige Werkzeug. Zum Auswechseln eines Kupplungszuges sind eine Kombizange der mittleren Größe sowie zwei Schraubenzieher nötig. (Schraubenzieher Nr. 3 sowie Nr. 1.)

Bei sämtlichen Vespa-Typen seit 1955 (Abb. Nr. 1, 2, 3) ist folgende Anleitung anzuwenden: Als erstes lösen Sie die Klemmschraube am Kupplungsdruckhebel (Bild Nr. 4) und ziehen denselben herunter, anschließend wird der Kupplungshebel am Lenker abgeschraubt und mit dem Seil nach außen gezogen (Bild Nr. 5). Somit ist bereits die Demontage fertig.

Das neue Seil müssen Sie etwas einfetten oder ölen. Es wird in die Spirale am Lenkeransatz eingeführt (am Lenker) und durchgeschoben bis es am unteren Ende der Spirale ca. 5 cm sichtbar wird. Anschließend setzen Sie den Rundnippel in den Kupplungshebel ein und befestigen wieder den Kupplungshebel am Lenker. Das untere Ende des Seiles führen Sie durch



Abb. 1
Vespa Touren 1955
Rohrlenker mit außenliegenden Kabeln



Abb. 2
Vespa Touren 1956/57
verkleideter Lenker mit außenliegenden Kabelzügen



Abb. 3
Vespa Touren Export 1958
verkleideter Lenker mit innenliegenden Kabelzügen

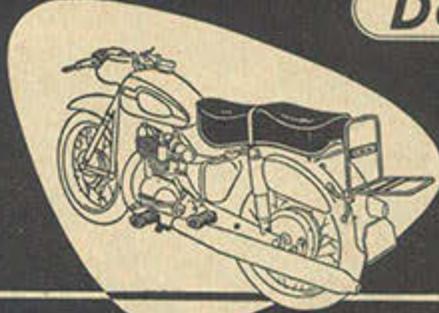
die Stellschraube am Kupplungsdruckhebel und ziehen den Klemmnippel auf das Seil. Mit der Kombizange nehmen Sie das Ende vom Kupplungsseil, ziehen es stramm nach hinten, den Klemmnippel dagegen schieben Sie bis zum Anschlag der Stellschraube und ziehen denselben kräftig fest. Jetzt kommt die Einstellung des Kupplungsspiels. Sollte der Kupplungshebel mehr als 5 mm Luftspiel haben, so müssen Sie so lange die Nachstellschraube (Bild Nr. 4) nach außen drehen, bis Sie das vorgeschriebene Spiel erreicht haben. Klemmschraube aber bitte wieder fest anziehen.

Nach gründlicher Händereinigung können Sie Ihre Fahrt wieder fortsetzen, mit dem Gedanken, eine gute Tat vollbracht zu haben.

Das muß ich dabelhaben:

- 1 Kupplungsseil (ohne Hülle),
- 1 Kombizange mittlerer Größe,
- je 1 Schraubenzieher der Nr. 1 und 3,
- 1 kleine Dose Hochdruckfett.


Denfeld
DIE
MOTORRAD-
ROLLER-
MOPED-
SITZBANK
FÜR IHRE MASCHINE


SPORTSITZE · SÄTTEL · FUSSRASTEN · KOFFERTRÄGER
GEORG DENFELD K.G. SATTELFABRIK BAD HOMBURG



Wichtiger Hinweis für Zweitakt-Fahrer!

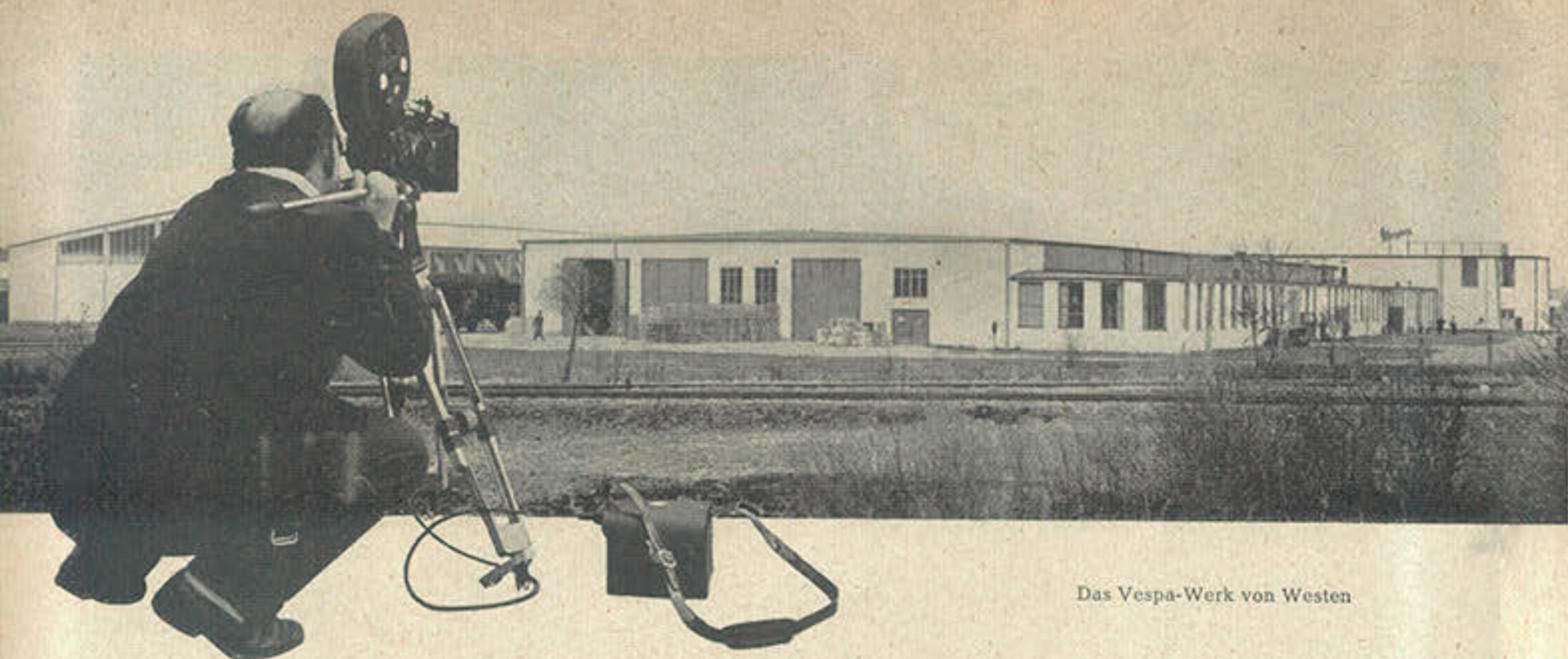


Der Zweitakter hat seine eigenen Gesetze. An das Motoröl zum Beispiel stellt er sehr spezielle Anforderungen: es muß nicht nur schmieren – es muß gegen Korrosion schützen – es muß den Motor innen sauberhalten, das freie Spiel der Kolbenringe sichern und für offene Auslaßschlitze sorgen.

Diese Forderungen erfüllt ESSO 2-T MOTOR OIL. Es hält Ihren Zweitakter länger jung und spart Reparaturen. Zudem mischt es sich selbsttätig mit dem Kraftstoff. Und der richtige Kraftstoff ist – nach dem Gesetz des Zweitakters – ESSO BENZIN. Es bietet volle Leistung und größte Wirtschaftlichkeit.

Die perfekte Zweitakt - Mischung

Die typische Rotfärbung macht ESSO 2-T MOTOR OIL auch in der Mischung gut erkennbar.



Das Vespa-Werk von Westen

Unser Bildbericht:

Mit der Kamera durch's Vespa-Werk



In tiefen Lagerschluchten liegen die Serienteile
genau sortiert zum Einbau bereit.



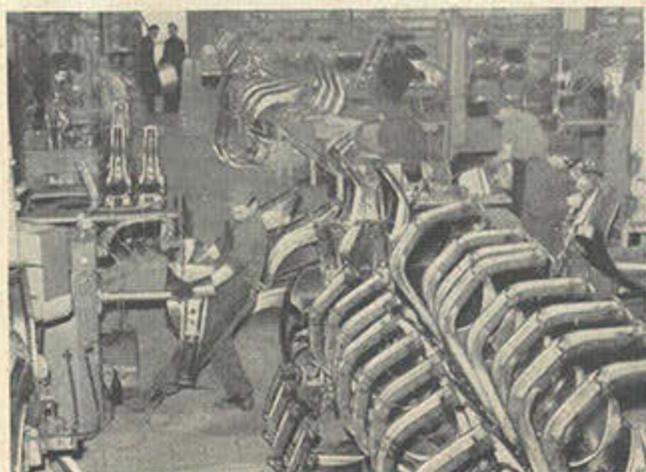
In der großen Halle werden die VESPA's auf langsam weiter wandern-
den Tischen — dem Fließband — montiert. Im Vordergrund links, An-
fang und Ende des Bandes.



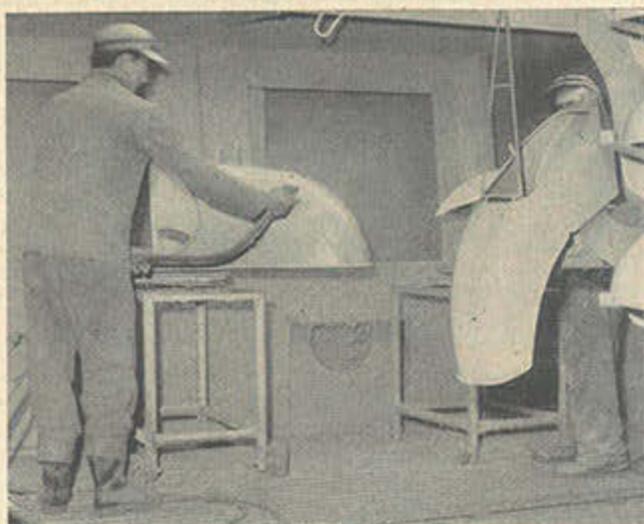
◀ Eine Sitzbank wird befestigt.

DAS VESPA-WERK

Das VESPA-Werk Augsburg liegt im Süden vor der alten Handels- und Römerstadt und umfaßt 30 000 qm Werksgelände. Es versorgt vor allem den deutschen Markt mit VESPA-Rollern und exportiert außerdem in die nordischen Länder.



Der gesamte europäische bzw. Weltbedarf an VESPAs wird durch die VESPA-Werke Pontedera (Italien), Augsburg (Deutschland), Fourchambault (Frankreich), Bristol (England), Brüssel (Belgien), Madrid (Spanien) und Rio de Janeiro (Brasilien) gedeckt. Die VESPA-Verkaufsorganisation und das Kundendienstnetz erstrecken sich über 120 Länder der Erde.



▲ Eine Spritzkabine der Lackiererei. Die in verschiedenen Arbeitsgängen vorbereiteten und dann gespritzten Teile wandern an einer Laufkette langsam in und durch den Ofen.

◀ Blick in eine Schweiß-Straße. Hier werden die einzelnen Formteile in Punktschweißtechnik zur selbsttragenden VESPA-Karosserie verbunden.



▲ Bild links: Am Einfahrstand wird jede Maschine, die vom Band kommt, überprüft.

Bild rechts: An einem freien Haken entdeckte die Kamera zwei Aluminiumbehälter, die ebenfalls in den Ofen glitten: die Essenbüchsen der Lackierer.

◀ Der Verladehof. Von hier aus kommen die VESPAs an die Werksvertretungen zum Versand. Je nach der geographischen Lage des Bestimmungsortes geschieht der Transport mit der Bundesbahn oder mit Lastzügen.

Unser Händlerporträt

Diesmal sind wir nach Hamburg gefahren und stellen Ihnen Herrn Gustav Lüdemann vor, Alleininhaber der Fa. Fendler & Lüdemann, einen der größten und erfolgreichsten Motorradhändler der Bundesrepublik.

Herr Lüdemann bietet seit mehr als 32 Jahren die führenden Motorradfabrikate der Welt seiner Kundschaft an, und deshalb war es für ihn auch eine Selbstverständlichkeit, daß er schon 1950 mit großer Überzeugung den Vespa-Verkauf übernahm, zu einer Zeit also da die Vespa in Deutschland noch völlig unbekannt war.

Hier lassen wir am besten Zahlen sprechen, denn bis heute wurden über 3900 Vespa-Motorroller durch dieses Unternehmen verkauft.

Herr Lüdemann war also sehr wesentlich an der Einführung und der Publizität der Vespa überhaupt in der Bundesrepublik beteiligt.

Aus diesem Grunde hatte Herr Dr. Piaggio — der Inhaber der Vespa-Werke in Italien — es sich nicht nehmen lassen, Herrn Lüdemann persönlich zum Stapellauf der 1 000 000. Vespa in seine Fabrik in der Nähe von Florenz einzuladen.

An diesem großartigen Verkaufserfolg war neben der umfangreichen Erfahrung, die sich Herr Lüdemann im Laufe der Jahrzehnte auf dem Zweiradmarkt erworben hat, nicht zuletzt sein gut durchorganisierter Verkaufs-Apparat beteiligt. Drei großzügig ausgestattete Läden in der Ferdinandstraße am Hauptbahnhof sowie am Ballindamm — der Prachtstraße an der Alster — geben der Kundschaft einen umfassenden Überblick über den jeweils neuesten Stand dieses Spitzenfabrikates.

In der Ferdinandstraße sorgt ein Zentral-Ersatzteillager-Stützpunkt für reibungslose und prompte Bedienung und gewährleistet einen erstklassigen Service.

Hinzu kommt eine Kundendienstwerkstatt in der Alstertwiete — zentral am Hauptbahnhof — und Großwerkstätten in der Norder- und Süderstraße an den Haupteinfallsstraßen der Hansestadt.

Dieser Großbetrieb beschäftigt immerhin fast 200 Leute.

Dem Vespa Club Hamburg ist Herr Lüdemann freundschaftlich verbunden, Herr Lüdemann ist als der väterliche Freund

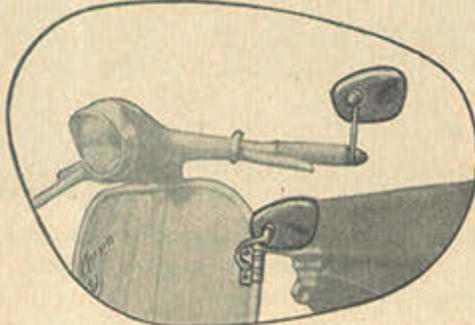


und Gönner des Hamburger Vespa Clubs bekannt. Er findet immer Zeit, um Vertreter des Clubs zu empfangen, und mit ihnen Sorgen und Wünsche zu besprechen.

Wir wünschen Herrn Lüdemann und seinem großen Unternehmen auch für die Zukunft so überzeugende Erfolge wie in der Vergangenheit.

Der Rückblickspegel darf nicht fehlen!

Zwei formschöne und zweckmäßige „ALBERT“-Spiegel halten wir für Ihre Vespa bereit:



a) Zur Montage im Lenkrohr (für alle Vespa-Typen bis einschl. „T56“) Best.-Nr. 711/620 V DM 9,90 pro Stück

b) Zum Ankleben am Schutzschild (für sämtliche Vespa-Typen bis einschl. Exp.57) Best.-Nr. 711/659 L DM 8,80

Bitte beim Fachhändler verlangen!

Hersteller: C. ALBERT & CO., W.-Barmen, Paulstr. 10, Tel. 500 11

MITTEILUNGEN DES VCVD:

Der Vespa Club Saar bittet uns, allen unseren Mitgliedern mitzuteilen, daß der „Vespa Club Saarbrücken“ (nicht zu verwechseln mit den Vespa Freunden Saarbrücken) nicht dem VC Saar angehört. Damit ist der VC Saarbrücken nicht Mitglied des VC Europa, und darf laut Beschluß dieses Gremiums an keinen Veranstaltungen teilnehmen, die von Vespa Clubs ausgerichtet werden, die dem VC Europa angehören.

Der Vespa Club Saar bittet daher alle Vespa Clubs des VCVD, den VC Saarbrücken nicht einzuladen, und ähnliche Schreiben des VC Saarbrücken abschlägig zu behandeln.

Die Vespa-Mannschaft des Vespa Club Augsburg errang auf der 2. ADAC-Prüfungsfahrt auf der Solitude am 23. März 1958 auf Vespa Grand Sport die höchsten erreichbaren Trophäen des Tages: den Goldenen Mannschaftsschild, den Klassensieg und drei Goldmedaillen.

Eine so gut

wie die andere, deshalb immer wieder



BERU ZÜNDKERZEN

Vespa-Treffen Deutschland

- 24., 25. Mai (Pfingsten)
Vespa-Zielfahrt Berlin (Teilnehmerbegrenzung auf 200 Maschinen)
- 28., 29. Juni
Vespa-Treffen Kiel aus Anlaß der Kieler Woche
- 9., 10. August
Deutsches internationales Vespa-Treffen in Recklinghausen
- 5., 6., 7. September
Vespa-Bundestreffen des VCVD in Augsburg
- Achtung!** — Ausschreibungen und Nennformulare für innerdeutsche Vespa-Treffen sind nur in der Abonnement-Auflage des „Vespa Tip“ enthalten.
Bestellen Sie daher den „Vespa Tip“ bei Ihrem Briefträger oder Postamt. Gebühr jährlich 1,98 DM.

Regionale und örtliche Vespa-Treffen

- 17., 18. Mai
Freundschaftstreffen in Münster/Westfalen
- 14., 15. Juni
Landestreffen des VLC Südwest in Mainz
- 28., 29. Juni
Landestreffen des VLC Nord in Kiel (Kieler Woche)
- 12., 13. Juli
Landestreffen des VLC Schwäbischer Vespa Ring in Heilbronn
- 19., 20. Juli
Landestreffen des VLC West in Ratheim
Fünfjähriges Stiftungsfest des VC Ratheim
- 26., 27. Juli
Landestreffen des VLC Bayern in Regensburg
- Alle örtlichen und regionalen Clubveranstaltungen werden in dieser Rubrik bekanntgegeben. Ein Abdruck des Programms ist wegen Platzmangel nicht möglich. Bitte melden Sie Ihre Clubveranstaltung bis 15. Juni, wenn wir sie hier bekanntgeben sollen.

Vespa Tip Redaktion

Ausländische Vespa-Treffen

Ausschreibungen hierfür sind nur über die Vorsitzenden der Vespa Landesclubs zu erhalten.

10. und 11. Mai
London, Vespa-Festival
1. bis 7. Juni
Italien, in Salerno
7. bis 13. Juni
Internationales Vespa-Camping-Treffen in Homburg-Saar
14. und 15. Juni
Dänemark, in Odensee
(Camping in Indianer-Ausrüstung)
22. bis 29. Juni
Österreich, in Bad Fuschl am See
- 4., 5., 6. Juli
Frankreich, in Dinard
(auf Einladung des Touring Clubs de France)
- 4., 6. Juli
Europa-Treffen in Brüssel
7. und 8. Juli
Spanien, in Pampelone
19. und 20. Juli
Schweiz, in Lausanne
14. September
England, nationale Rallye des VC Großbritannien
- November (Genaueres Datum unbekannt) England



**Hallo,
was kostet
die Welt?**

Ein Roller, Freizeit, Spiel, Sonne und dazu eine bildhübsche Sozia! Bitte — was soll die Welt kosten... Wenn —, ja wenn »Er« auch wirklich mitspielen kann und sich nicht um Launen seines Rollers kümmern muß, die unterwegs aufgetreten sind.

Wenn der Roller nicht zieht oder wenn er »bockt«, kommt das meist von unerwünschten Ablagerungen an wichtigen Motorteilen. Dadurch versagt der Motor dann, wenn man es am wenigsten brauchen kann.

Dabei kann man solche Launen durchaus vermeiden. Zunächst: für den Zweitaktmotor das schlammverhütende, alterungssteife ENERPOL ZWEITAKTEROEL SPEZIAL verwenden! Es verhindert schädliche Ablagerungen aller Art, hält die Auspuffschlitze frei und vermeidet Verkrustungen an Kolben und Zylindern. Im übrigen: hochwertigen Marken-Kraftstoff wählen (BP BENZIN oder BP SUPER) und mit richtiger Zünd- und Vergasereinstellung fahren.

BP-Markenprodukte schützen Ihren Motor gegen seine drei Erzfeinde: Schlammabildung, Ablagerungen, Korrosion.

So brauchen Sie nicht ständig zu befürchten, daß Ihre Ausflüge zu Freilicht-Bastelstunden werden.



ENERPOL

Zweitakteroel **SPEZIAL** selbstmischend

Der Schutz, der wirklich wirksam ist

Vespa-chic im Vespa-Tip

Ja der Frühling verabschiedet sich schon bald wieder, ohne daß wir recht wußten, wann er überhaupt seinen Einzug gehalten hat. Für uns Rollerfahrer war das eine nicht gerade erfreuliche Feststellung. Bei uns spielt sich doch eigentlich jährlich die gleiche Episode ab: Das sehnsüchtige Erwarten der wärmer werdenden Tage.

Hierin wurde uns allerdings dieses Jahr ein ganz großer „Strich“ durch's Programm gemacht. Auch ich habe meine „neuaufgebügelte, saharagelbe T 57“ schon längst „reise-fit“ gemacht und wollte zu Ostern, wie könnt's auch anders sein, meine diesjährige erste größere Tour absolvieren. Daß ich nicht sehr weit kam, das brauche ich Ihnen nicht mehr weiter zu erzählen. All den vielen Vespisten und Vespistinnen, denen ich unterwegs so begegnete, erging es aber nicht anders, zum gesteckten Reiseziel kam man nicht, denn durch die schauerartigen, anhaltenden Schneefälle bis in die Täler herab, wurde einem das Fahren unmöglich gemacht, gleich aus welcher Himmelsrichtung sie aufkrenzten.

Aber woran durch menschliche Gewalt mal nichts zu ändern ist — wie wohl immer beim Wetter — erübrigt sich auch aller Ärger. Das wird unabänderlich das Los der Rollerfahrer bleiben, jeder „Laune von oben ausgesetzt zu sein. Wollen wir aber andererseits unsere Vorteile nicht übersehen, die wir den bedachten Fahrern gegenüber haben, die doch allzu oft schon in der Höhe ihrer Geschwindigkeit ihre Genugtuung finden.

Der Duft der blühenden Bäume, die Luft, die herb und erfrischend von der Erde aufsteigt, das entgeht „Ihnen“. Ja, ja, wer rollert, der schaukelt eben bequem über Weg und Steg!

Wir Damen fühlen uns ganz besonders stolz, wenn wir mit unseren bunten, luftigen Kleidern, vom Wind zersausten Haar, immerhin auch ganz geschickt selbst unsere Fahrzeuge lenken. Sollen dann nicht alle an uns Vorbeirasenden, die es sich bei aller Schnelle nicht nehmen lassen, uns ein herzliches Lächeln und Zuwinken kund zu tun, nicht meinen, nur unsere Fahrten führen ins Glück?!

Um was wir auch noch von Tausenden beneidet werden, ist die in aller Orts — und Herren Länder verknüpfte Kameradschaft. Wir brauchen uns nirgends fremd fühlen, denn Vespa mit Vespa begrüßt sich mit „tüt tüt“, was schon „international“ ist und der Kontakt ist da.

Jetzt noch rasch zum Thema „Mode“ gehuscht. Heute habe ich zu einem weiten „Sprung ins Wasser“, per Badeanzug und Luftanzug ausgeholt. Benützen Sie bitte die kleine Vorschau als persönliche Anregung, die vielleicht für das Auge der Herren ein bißchen schmeichelt.

In dieser Saison geht der Trend noch stärker denn je zum Bikini oder zweiteiligen Badeanzug. Das allerneueste Modell ist allerdings der trägerlose rückenfreie Badeanzug, der natürlich einer äußerst besonderen Verarbeitung und Technik bedarf. Dabei werden die gemusterten und lebensfrohen Farben bevorzugt, die die ganze Lebensfreude des Sommers widerspiegeln sollen.

In diesem Sinne wünscht
Euch und Euren Vespas
eine sonnige und heitere
Fahrersaison

Eure
Gisela

Bild links: Gut lachen hat die reizende Dame, in Pulli und Shorts, beides aus reizendem Hahnentritt-Valorastoff verarbeitet. Vorne ist der Ausschnitt rund, hinten aber tief und spitz eingeschnitten. — Bild Mitte: Die schlanke Prinzessform des Badeanzuges aus Rips-Velastoc wirkt besonders durch den gestreiften Künstlerhanddruck, den Sie sich bitte noch in sehr frischen Farben ausmalen wollen. — Bild rechts: Das „neue Modell“, ein einteiliger Damenbadeanzug aus Latex mit trägerlosem Rücken und besonders hohem Beinausschnitt. Nun — ganz nach Ihrem Geschmack! Modelle: Vetric Bleyle, Fotos: Latar



Solitude:

Goldener Mannschaftsschild für Vespa Grand Sport



Werner Grob (712) und Andreas Wagner bei der Anfahrt

Und wieder lockte die Solitude. Rund 250 Motorsportler verließen deshalb Weib, Kind oder Sozia, um am 23. März auf dem berühmten Kurs der Solitude bei der 2. Prüfungsfahrt des ADAC zu starten. Die Fahrt, die nach den Sonderprüfungen über 18 Runden führte — 18mal 11,4 km — hatte es außer den bekannten Schwierigkeiten auch „klimatisch“ in sich. Sie wurde, das darf vorweg genommen werden, zu einem Erfolg für die Vespa-Fahrer, die sieben Mann hoch auf Kurs gingen. Das im Vorjahr auf allen

Strecken bekannt gewordene Augsburgs Team, das heuer verjüngt an den Start kam, begann auch diese Saison mit einem durchschlagenden Erfolg. Die Mannschaft des Vespa Club Augsburg errang unter der Führung von Hermann Husel auf Vespa Grand Sport die höchsten Trophäen des Tages überhaupt: den einzigen vergebenen Goldenen Mannschaftsschild, drei Goldmedaillen und den Klassensieg in der Motorrollerklasse bis 150 ccm.

Wie uns W. Grob von den Münchner Vespa-Freunden berichtet, „war, was für die Prüfungsfahrt klimatisch geboten wurde, schon keine Wetterlage mehr, sondern eine glatte Gemeinheit. Den Schal mußte man halt von der Nase brechen! Es hatte also einige Grad minus, Schneeglätte und Eis in den Waldstücken. Die Vespas starteten. Die Strecke begann mit einer Start- und Beschleunigungsprüfung. Der Kurs war nach Art der Rollerturniere in Schlangenlinie von Büschen einge-



Die Mannschaft des VC Augsburg kurz vor dem Start

zäunt. Die Rollerfahrer hatten hier mit ihrem günstigen Rad-einschlag gegenüber den Motorradfahrern manches Plus. Bei der Bergprüfung mußte man zwischen einer vorgeschriebenen Minimal- und Maximalzeit die Prüfstrecke durchfahren. Eine Sache für Schalten, Gasgeben und Köpfschen. Daran schloß sich die Gleichmäßigkeitsprüfung mit 18 Runden Solitude. Eine endlos erscheinende eiskalte Kurbelei. Auf den eisfreien Streckenabschnitten „feilten“ die Teilnehmer oft akrobatisch durch die Kurven. Die Vespa-Fahrer kamen sämtlich gut über den Kurs während das Feld allgemein reichlich dezimiert über den Zielstrich rollte“.

„Nach euch werden wir künftig die Uhren stellen“, wurde dem Augsburgs Team gesagt, das wie im vorigen Jahr auf die Minute genau seine Runden drehte. Überhaupt wurde von den wegen der Kälte mundfaulen Schlachtenbummlern doch sehr oft von Vespa gesprochen. Als abends endlich die Siegerliste aushing, waren alle sieben Vespa-Fahrer unter den Plakettengewinnern.

Die Siegerliste: Herm. Husel, Adolf Knöpfle, Fred Hascher, Augsburg, Goldener Mannschaftsschild und drei Goldmedaillen. Hermann Husel außerdem Klassensieger. Helmut Kober, Stgt.-Bad Cannstatt: Silbermedaille. Werner Grob, Josef Stranzinger, München: Bronzemedaille. Adolf Wagner, Einsbach: Bronzemedaille.

Die Mannschaft mit der besten Wertung des Tages
V.l.n.r.: Hermann Husel, Adolf Knöpfle, Fred Hascher



Vespa Sommer Zelten

Es gibt eine Redewendung, die sagt: „Vespa fahren ist eine Weltanschauung.“ Eine große Zahl von Campern wird in Bezug auf das Zelten, das gleiche von sich behaupten. Ein Gang durch Campingsausstellungen und das Studium einer Vielzahl von einschlägigen Prospekten, bietet dem unbedarften Vespa-Fahrer ein verwirrendes Bild von Angeboten der immer größer werdenden Camping-Industrie. Was da alles angeboten wird! Vom Camping-Eisschrank bis zum Propan-Campingherd, von der Zeltbrause bis zum Kinder-nachttöpfchen aus Plastik kann man alles kaufen, wenn man einen großen Wagen und eine noch größere Brieftasche samt beruhigendem Inhalt hat. In verpacktem Zustand ergibt eine solche Super-Zeltausrüstung eine beachtliche Länge samt Durchmesser und Gewicht.

Peter und Inge, meine Clubfreunde, mit denen ich die verschiedenen Auslagen der Sportgeschäfte ansah, waren mit mir fast zu der Erkenntnis gelangt, daß eine vernünftige Camping-ausrüstung für zwei Personen plus Fahrer und Beifahrer, für unsere Vespa zu schwer ist. Alle drei meinten wir, daß das Thema „Passende Zeltausrüstung für die Vespa“ ein aktueller Beitrag für den Vespa Tip wäre. Kurz entschlossen besuchte ich die mir gut bekannten KLEPPER-Werke in Rosenheim. Nach Bekanntgabe meiner Wünsche bekam ich auch gleich die fachgerechten Auskünfte. Vier Zelttypen konnte ich aufspüren, die nach meiner Berechnung leicht auf der Vespa unterzubringen sind. Der Preis meiner Zeltvorschläge bringt außerdem die Bilanz unseres Finanzhaushaltes nicht



ZIGAN (Klepper). Einfaches und besonders preisgünstiges Zelt für 3 Personen. Leicht auf der Vespa unterzubringen.



TRAPPER (Klepper). Ideales 3-Personen-Zelt für das Camping mit der Vespa.

zum Wanken. Zwar bietet unsere Vespa mit zwei Gepäckträgern, Gepäckhaken und sonstigen Geheimfächern (Vorsicht! der Zoll hört mit) maximale Belastungsmöglichkeiten wie kaum bei anderen Rollern, aber eine Vespa ist trotzdem kein Straßenkreuzer.

Nun zu meinen Zelt-Entdeckungen bei den KLEPPER-Werken. Empfehlen kann ich für unsere Vespa-Zwecke das geräumige Zwei-Personen-Zelt „Schneck“ (siehe Bild). Das verpackte Zelt hat eine Länge von 50 cm, einen Durchmesser von 20 cm und ein Gewicht von 6,50 kg. Der ganze Spaß kostet 147 DM (Zelt) plus Rollerpacktasche 24 DM.

Weiter kann ich als erprobt für die Zwecke des Vespa-Globetrotters das KLEPPER-Zelt „Zigan“ empfehlen. Es handelt sich nach meinem Empfinden hier um ein einfaches und besonders preisgünstiges Zelt für drei Personen, oder für zwei Vespisten mit unruhigem Schlaf, die mehr Platz als gewöhnlich benötigen. „Zigan“ kostet 157 DM (siehe Bild), nimmt verpackt eine Länge von 60 cm ein, der Durchmesser der verstaute Zeltwohnung beträgt 20 cm und das Gesamtgewicht des „Zigan“ kommt auf ganze 8,30 kg. Die Rollerpacktasche kostet ebenfalls 24 DM.

KLEINE REISETIPS

Tourenfrohe Vespa-Fahrer werden es zu schätzen wissen: 1958 haben für Kraftfahrer die Grenzen viel von ihren Schrecken verloren. Immer mehr Länder liberalisieren den Grenzverkehr und verzichten auf Carnets und Triptyks, ja teilweise sogar auf den ordentlichen Reisepaß. Bitte denken Sie aber daran: Auch wenn keine Grenzdokumente benötigt werden, dürfen Sie Ihre Vespa nicht einfach verkaufen! Andernfalls trifft Sie nachher ein Rattenschwanz unangenehmer Zollstrafen. Und wenn ein Land so nett ist und auf den Paß verzichtet, so brauchen Sie trotzdem einen gültigen amtlichen Personalausweis. Mit Führerschein allein oder der Mitgliedskarte beim Vespa Club klappt es in diesem Fall nicht.

In ITALIEN allerdings, des Deutschen und im besonderen

auch des Vespasianers eigenem Reiseland, hält man vorerst noch nicht viel von Liberalisierung: Es werden immer noch Grenzdokumente und — gnadenlos — Reisepaß verlangt. Wer keinen Paß hat, muß wieder umkehren. Italienreisende mag ferner interessieren, daß die Preise für Benzingutscheine sich geändert haben: Normalbenzin kostet jetzt 65, Super nur noch 71 Pfennig.

Manch einer mag zu Pfingsten eine Reise nach Wien planen. Nun gibt es für ÖSTERREICH zwar keine touristischen Neuerungen zu melden; hier nur die Warnung eines, der hereinfiel: Weil die reguläre Strecke nicht übermäßig abwechslungsreich ist, wollte er durch die Wachau fahren und setzte deshalb bei Melk über die Donau, 30 romantische Donau-Kilometer stromabwärts hatte er die Gewißheit, daß seine Vespa absolut Moto-Cross-geeignet ist: Die landschaftlich so reizvolle Wachau soll durch eine breite Straße erschlossen werden. Deshalb ist die alte gesperrt und der Verkehr wickelt

Das Zeltgestänge für die beiden beschriebenen Zelte nebst Heringen kosten 16,50 bzw. 12,30 DM.

Das Zwei-Mann-Zelt „Schneck“ kostet also einschließlich Päcktasche, und Gestänge nebst Heringen 187,50 DM und der feurige „Zigan“ 193,30 DM.

Ich glaube, diese Preisklasse ist das Richtige für uns Vespi- sten. Erstens können wir wie gesagt keine Riesendinger mit herumschleppen, und zweitens genehmigt der Finanzminister meistens nichts größeres. Meine Zelt- und Campingvorschläge habe ich sorgfältig auf Eignung für Vespa-Reisen geprüft. Größe, Gewicht, Preis und Qualität entsprechen den verschiedenen Anforderungen. Wem mein Vorschlag gefällt, wendet sich am besten direkt an die KLEPPER-Werke in Rosenheim/Obb. Dort kann er sich unverbindlich entsprechend seinen persönlichen Wünschen beraten lassen.

In allen speziellen Campingfragen erteilt der Deutsche Cam- pingclub e.V., München 13, Postfach 52, Auskunft.

Und noch etwas, wenn Ihr auf großer Fahrt seid, freue ich mich immer, wenn Ihr mir eine Karte sendet. Gute Fahrt, wenig Regen und eine tüchtige und verträgliche Zelt-Sozia wünscht Euch
Euer TIP-Reporter.



2-Personen-Zelt SCHNECK (Klepper). Ein geräumiges und preiswertes Zelt für den Vespa-Fahrer.

Fotos: Paul Damm

sich größtenteils in den Äckern neben der Straße ab. Übrigens: Wenn Sie einen kurzen, aber steilen Paß nicht scheuen, fahren Sie doch einmal durchs Dachsteingebiet und das Ge- säuse und schließlich über den Semmering nach Wien. Dieser Weg durch die Steiermark ist zwar ein wenig weiter, aber um vieles erlebnisreicher.

„Trotzdem“ soll man nach Paris fahren. FRANKREICH ist ebenfalls ein Land, das dem deutschen Touristen teuer zu stehen kommen kann, insbesondere seine Hauptstadt. Und doch gibts viele Menschen, die alljährlich die letzten Pfennige zusammenkratzen, um den Charme des Landes, vor allem aber den Charme von Paris erleben zu können. Auch in Frank- reich genügt jetzt Kennkarte und Kfz-Schein. Sie kaufen Benzingutscheine, 62 Pfennig für Normal-, 68 Pfennig für Superbenzin und für 50 Pfennig eine Vignette, die Sie als aus- ländischen Touristen ausweist. Diese Vignette müssen Sie an einem attraktiven Platz an Ihrer Vespa gut sichtbar an- bringen. Und eins: Vergessen Sie nicht, daß Paris ein ganz schönes Stück Weg von den Landesgrenzen weg ist. In einem Tag werden Sie's wohl kaum schaffen.

Auch für JUGOSLAWIEN wurde der Grenzverkehr liberali- siert. Sie können also ohne Carnet und Triptyk einreisen. Weil dieserhalb die jugoslawischen Behörden aber nicht mehr wissen, wie sie die ausgegebenen Benzingutscheine registrie- ren sollen, haben sie den verbilligten Touristentreibstoff ein- fach abgeschafft. Das kann sich rasch wieder ändern — bei Redaktionsschluß war die Lage so, daß man die landesüblichen Preise 78 Pfennig (früher 53) für normales und 88 (früher 63) Pfennig für Superbenzin zahlen muß. Außerdem braucht man unbedingt Reisepaß und Visum, doch kann der Sichtvermerk auch noch in Graz (Hillemeichstraße 10) oder in Klagenfurt (Getreidegasse 11) beim jugoslawischen Konsulat eingetra- gen werden. In Deutschland kostet das Visum 4,50 DM. Auch sonst ist Jugoslawien immer noch recht preiswert. Vergessen Sie aber dreierlei nicht: 1. einen geringen Betrag Dinar könn- en Sie in Deutschland besonders günstig eintauschen und offiziell einführen; 2. vergessen Sie das gelbe Beiblatt zur grünen Versicherungskarte nicht; es bietet Ihnen Schutz, wenn's ernst wird und 3. ernst kann es werden, wenn Sie versuchen, Perlonwäsche und andere Mangelwaren zu schmug- geln. Der jugoslawische Zoll könnte sonst plötzlich Ihre Vespa sein eigen nennen. So streng sind dort die Sitten!

Bis zum nächsten Mal herzlichst

Ihr Fridolin

NOTIZEN AUS ALLER WELT

AUSTRALIEN. Der Fahrzeugtyp „Motorroller“ hat sich nun auch im Land der Känguruhs und Motorräder durchgesetzt. Seit 10 Jahren standen im Dezember 1957 erstmals die Motor- roller an der Spitze des Zweiradverkaufs. Die Vespas waren dabei in der Zulassungszahl allen übrigen Rollern und Zwei- radfahrzeugen klar überlegen.

BELGIEN. Die Brüsseler Weltausstellung, die mit geschätzten 30 Millionen Besuchern das größte touristische Ereignis des Jahres sein wird, hat auch die Vespafahrer angezogen. Die diesjährige Rallye Eurovespa wird vom 4. mit 6. Juli in der belgischen Hauptstadt stattfinden. Aus 12 Nationen wurden dazu 600 Vespafahrer delegiert. Außerdem kommen aus allen Teilen des Gastlandes 550 Vespisten. Die Vespafahrer zeigen sich auf einem Korso in ihren Nationaltrachten.

DÄNEMARK. Von 4170 Motorrollern sechs verschiedener Fabrikate wurden in Dänemark in der Zeit vom 1. Januar bis 30. September 1957 1854 Vespas zugelassen. Damit hat die Vespa auch in Dänemark die Vorherrschaft errungen.

SCHWEIZ. Die Adressen der eidgenössischen Kraftfahrer sind nach Kraftfahrzeugnummern geordnet in einem überall erhältlichen Buch „Autoindex“ zusammengefaßt. Darum steht in den Leserbriefen der Schweizer Autorevue immer so ge- nau: „Es müßte nicht sein, daß der Herr Knäbli...“

Im Vespa-Tip

ein Klepper-Tip:

Verlangen Sie von uns den farbigen Katalog Z 76 und unterrichten Sie sich über unser Camping-Programm.

Besonders die Schneck- und Trapper- Zelte sind - kleinverpackt - goldrichtig für den Vespa-Gepäckträger!

KLEPPER-WERKE · ROSENHEIM



ZUBEHÖRTEILE

zwecks Verschönerung Ihrer VESPA

— Verlangen Sie Bildkatalog —

OTTO PAULI KG, München 15, Schwanthalerstr. 10

gegr. 1926

SPANIEN. Der Vespa Club Spanien erhöhte seinen in Vallad-olid aufgestellten Rekord mit 17 Personen auf einer Vespa zu fahren, bei einer Veranstaltung in Malorca, auf 19 Per-sonen und einen Hund.
(Fortsetzung Seite 16)

ITALIEN. Die badende Venus, Ester Williams, und der US Filmstar, Jeff Chandler, unternahmen während ihrer Drehpausen in Rom auf einer Vespa Ausflüge in die Umgebung. Ester will jetzt den grauhaarigen Jeff heiraten.

AMERIKA. Rudolf Thureau aus Deutschland und Rohn Engh aus Amerika, die im Mai 1957 in Deutschland zu einer Weltreise auf einer Vespa Grand Sport starteten, sind jetzt in New York eingetroffen. Ihr bisheriger Weg führte über Belgien, Frankreich, Spanien, durch die Sahara, Zentralafrika nach Amerika. Die bisherigen Reiseerlebnisse der beiden Globetrotter werden in einer der nächsten Sendungen der „Stimme Amerikas“ übertragen. Von New York führt die Reise der Vespa-Weltenbummler nach Westen bis sie über Asien wieder nach Europa kommen. 1960 wollen die beiden wieder in Augsburg sein. Rudolf Thureau sandte uns für den nächsten Vespa Tip einmalige Fotos.

CHILE. In zehn Monaten des Jahres 1957 wurden 3400 Vespas nach Chile eingeführt.

INTERNATIONALES

VESPA CAMPING IN FUSCHL a. See

Der Vespa Club von Deutschland gibt allen Clubkameraden in Zusammenarbeit mit dem Vespa Club Austria das Programm des „Internationalen Vespa Camping“ in Fuschl a. See vom 22. bis 29. Juni 1958 bekannt.

Programm

Sonntag, 22. Juni:

Nachmittags: Eintreffen der Teilnehmer
Abends: Begrüßung der Teilnehmer
Festliches Abendessen

Montag, 23. Juni: Zur freien Verfügung

Dienstag, 24. Juni: Tagesausflug: Mondsee — Attersee — Traunsee

Mittwoch, 25. Juni: Besuch der Stadt Salzburg

Donnerstag, 26. Juni: Fahrt nach St. Wolfgang

Freitag, 27. Juni: Tagesausflug: Hallstatt — Gosausee

Samstag, 28. Juni: Zur freien Verfügung

(Auf Wunsch Fahrt auf die Großglockner-Hochalpenstraße)
Abends: Abschiedsfeier mit Tanz

Sonntag, 29. Juni: Abfahrt der Teilnehmer

Im Rahmen dieses Programms ist weiter vorgesehen:

Der Besuch eines Salzbergwerkes, Besichtigung verschiedener Sehenswürdigkeiten, so z. B. in Salzburg: Festung, Dom, Residenz; in Bad Ischl die Kaiservilla usw., weiters der Besuch eines „Heimatabends“, der den Teilnehmern Einblick in die österreichische Volkskunst gewähren wird.

Folgende Preiskategorien wurden festgesetzt:

A: Für den Fahrer S 95,—
Für den Beifahrer S 60,—

hiezuhin B: Für jeden Teilnehmer S 330,—

Kategorie A beinhaltet:

Campingplatzgebühr, Teilnahme an allen Veranstaltungen, Eintritt zum Heimatabend, Führungsgebühren für Museen, Sehenswürdigkeiten und Salzbergwerk sowie für den Fahrer eine Erinnerungsplakette.

Kategorie B beinhaltet:

Volle Verpflegung, beginnend Sonntag, den 22. Juni, mit dem festlichen Abendessen, endigend mit dem Frühstück am Sonntag, den 29. Juni.

Frühstück: Kaffee, Tee oder Milch, Gebäck, Butter, Marmelade

Mittagessen: Suppe, Fleischspeise mit 2 Beilagen, Süßspeise

Abendessen: Fleischspeise mit 2 Beilagen oder kalte Platte, Süßspeise.

Zelte können leider nicht zur Verfügung gestellt werden. Die Kosten für Benzin und allfällige Reparaturen gehen zu Lasten der Teilnehmer.

FÜR DIE FERIEEN METZELER CampingARTIKEL



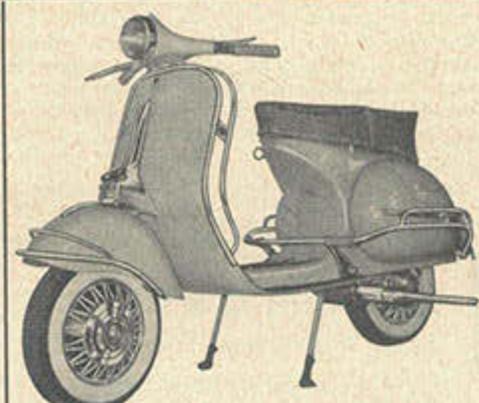
Zur Nennung genügt eine Postkarte mit: Name und Vorname des Fahrers und des Passagiers, genaue Adresse, Clubzugehörigkeit, sowie die gewünschte Leistungsgruppe (A bzw. A+B). Die Zahlung erfolgt beim Eintreffen in Fuschl am See.

Nennungsfrist: 12. Juni 1958.

Nennungen an Vespa Club Austria, Sekretariat, Wien IV, Argentinierstraße 53.

Die Vespa Clubs, die im VC Austria zusammengeschlossen sind, freuen sich immer Clubkameraden des VCVD bei Fahrten nach Österreich begrüßen zu können.

Der VC Austria weist schon jetzt auf sein Herbsttreffen am 27./28. September in Wien hin. Einzelheiten werden noch rechtzeitig bekanntgegeben.



Zubehör
stets
neueste
italienische
Modelle!

Bitte beim
Fachhändler
Prosp. verlangen

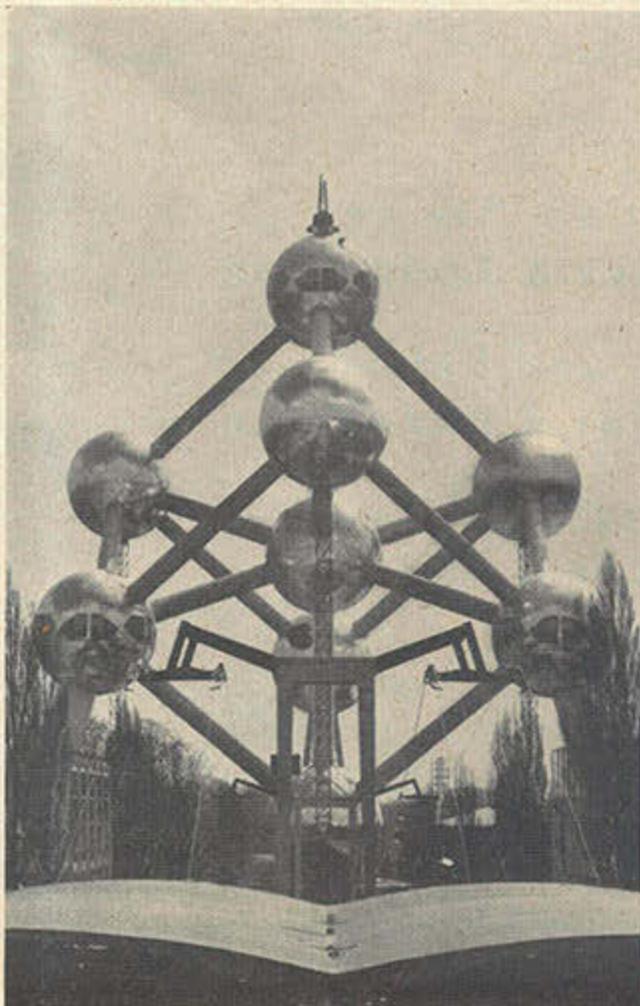
Hans Pfefferkorn • Bad Pyrmont • Postfach 144

Die größte Schau der Welt

Brüssel. Ein halbes Jahr lang wird die Stadt Brüssel, was den Verkehr anbetrifft, allen Ländern ab 17. April 1958 um Jahre oder gar Jahrzehnte voraus sein. In dieser Zeit wird die Stadt zigtausende von Autos, Bussen und Zweiradfahrzeugen aufnehmen müssen, daß selbst verschiedene Metropolen der USA mit dem großzügigsten Straßennetz in einem Chaos ersticken würden.

Was Brüssel erleben soll, läßt sich vielleicht schon allein an ein paar Zeilen ablesen: Insgesamt werden rund 30—40 Millionen Besucher erwartet. Das sind etwa viermal soviel wie das Gastland Belgien an Einwohnern zählt. 175 000 Menschen gilt es täglich von der Innenstadt zum 6 Kilometer entfernten Ausstellungsgelände zu befördern. An Spitzentagen werden es sogar bis zu 700 000 sein. Wird das nicht zu einem Verkehrsgewühl ohnegleichen führen?

Verkehrsexperten aus aller Welt, auch aus Deutschland, sind in den letzten Monaten nach Brüssel gefahren, um sich darüber zu unterhalten, wie die Stadt das Kunststück zu meistern gedenkt. Sie bestätigen aber übereinstimmend: Die Sache müßte klappen. Schon aus zwei Gründen: Einmal hat Brüssel schon seit alters her mit seinem Straßenbau recht großzügig verfahren. Da gibt es bis zu 80 Meter breite alte Boulevards.



Das neue Wahrzeichen: Das Atomium



Das alte Wahrzeichen: Manneken Pis

Zum anderen aber — und das ist noch wesentlicher — hat Belgien seit 1956 über 1 Milliarde bfrs., das sind rund 85 Millionen DM, ausgegeben, um allein das Straßennetz seiner Hauptstadt auf Hochform zu bringen. Es wurden Straßen in einer Breite bis zu acht Fahrbahnen angelegt, kreuzungsfreie Ringstraßen, Tunnels und eine neuartige Hochstraße entstanden. Auf einer derartigen kreuzungsfreien Rollbahn können fast viermal sovielen Fahrzeuge gegenüber einer herkömmlichen Straße fahren.

Die Parkplatzsorgen hofft Brüssel ebenfalls einigermaßen gelöst zu haben. Für 50 000 Autos sind neue Parkmöglichkeiten geschaffen worden.

Auch sonst will das Gastland den Kraftfahrern helfen, wo immer es möglich ist. Da gibt es beispielsweise zwei neu erbaute „Motels“, von denen eines 9000 Gäste aufnehmen kann und man von der Tankstelle über Friseur und eigenes Postamt alles findet, was zu einer kleinen Stadt gehört. Die Zimmer werden von dem eigens dafür geschaffenen Wohnungsbauamt „Logexpo“ kostenlos zugewiesen. Damit Zimmersuchende nicht zu lange warten müssen, arbeitet „Logexpo“ mit einem Elektronengehirn, das im Handumdrehen genau das vom Gast gewünschte herausucht. Um sicherzustellen, daß die Besucher der Weltausstellung für die Unterbringung keine „Phantasiepreise“ bezahlen müssen, nimmt die belgische Regierung in den Hotels und Privatunterkünften eine strenge Preisüberwachung vor. Die Besucher der Weltausstellung können also versichert sein, daß sie zur vollsten Zufriedenheit untergebracht werden.

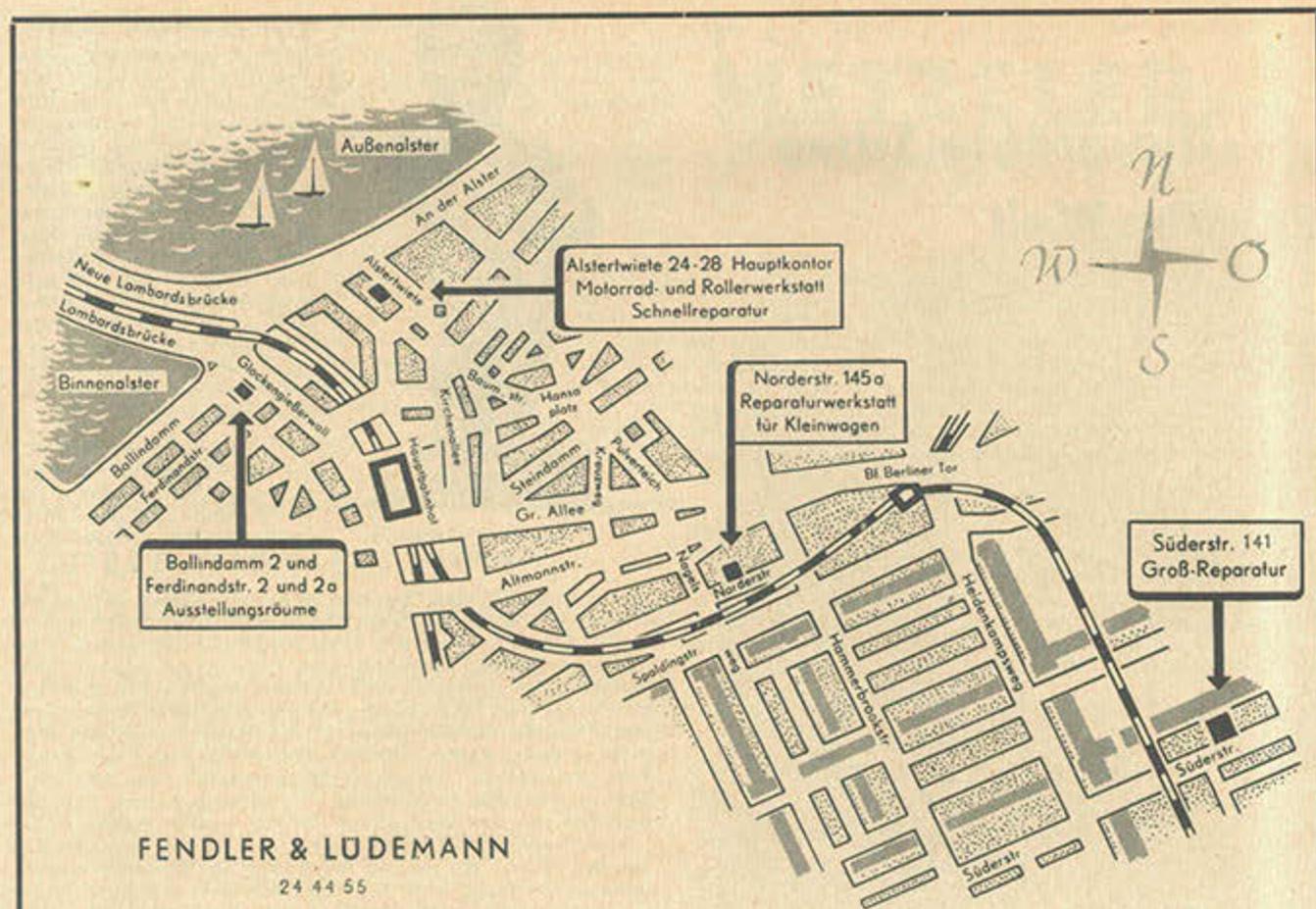
Was ist überhaupt die „Weltausstellung 1958“?

Es ist schwer, das Überdimensionale dieser größten Schau der Welt in wenigen Worten zu skizzieren. 51 Länder und 8 internationale Organisationen haben sich vorgenommen in Brüssel in einer Art Weltbilanz Rechenschaft abzulegen über die geistigen und materiellen Reichtümer der Erde. Als Ausstellungsgebiete werden vertreten sein: Wissenschaften, Künste, Elektroenergie, Chemie, alle Industrien, Straßen- und Brückenbau, Bauten, Handel, Landwirtschaft, Presse, Sport, Schulwesen, Festspiele, Konzerte, Folkloristisches Zentrum, LUNA-Vergnügungspark der Weltsensationen: Größte Luxusrevue der USA (Wasserspiele mit nautischen Balletts); ein Dorf in Hawai mit berühmten Tänzerinnen, Feuerwerk, u. ä. m.

Das Hauptwahrzeichen dieser ersten Weltausstellung im Atomzeitalter ist die halsbrecherische Konstruktion des „Atomiums“, der 150-milliardenfachen Vergrößerung eines Atommodells. Welch bestaunenswerter Bau mit dem der Mensch seinen letzten und größten Sieg über die Materie feiert! Die ganze Metallkonstruktion ist 110 Meter hoch; die 9 Hohlkugeln haben einen Durchmesser von 18 Metern, in denen Restaurants, Ausstellungsräume und Aufenthaltshallen untergebracht sind und die untereinander wieder durch Treppen und Fahrstühle verbunden sind. Jede von ihnen faßt annähernd 300 Menschen. In ihnen wird in einer großangelegten wissenschaftlichen Schau die Bedeutung des „friedlichen Atoms“ für die Welt erläutert.

Die Bundesrepublik hat ihren Beitrag unter das Thema „Leben und Arbeit in Deutschland“ gestellt. Die 8 gläsernen Pavillons werden auf einem 18 000 Quadratmeter großen Freigelände und auf 9000 Quadratmeter großer Ausstellungsfläche errichtet: Die Gebäude sind zum Schutze der gläsernen Wände bis zur Eröffnung mit einer Kunststoff-Folie umspannt. Wahrzeichen der deutschen Industrie ist ein stählerner Schiffstempel.

Jedes Land will auf der Ausstellung etwas Besonderes zeigen. Brüssel wird der Welt auf fast allen friedlichen Gebieten ihres Daseins den Spiegel der Selbstbestätigung vor Augen halten. Pretsch



FENDLER & LÜDEMANN
24 44 55

Ihre  wartet auf Sie bei
Fendler & Lüdemann

Ihre  pflegt und betreut
Fendler & Lüdemann

Ihre  ist langlebig durch
Fendler & Lüdemann

Ihre  deshalb nur von

FENDLER & LÜDEMANN

Werkvertretung für Hamburg und Umgebung

Verkauf und Ersatzteilstützpunkt

Ferdinandstraße 2 und 2a · Kundendienst: Alstertwiete 24-28



Wo Günter ist, ist Tizi!

Hamburger und Lübecker Vespa-Fahrer ein. So eine Begrüßung ist immer großartig, zumal wir uns hier oben schon gut kennen. Von dem einen und anderen weiß man noch einige Missetaten oder besondere Vorzüge. Die „Neulinge“ werden einfach mit in den Trubel gezogen, so daß sie die Scheu gleich verlieren.

Nach kurzen Begrüßungsworten flammt eine gemütliche Heiterkeit auf, so daß, wenn es dem Esel zu gut geht, er auf dem Eise tanzt. Jedenfalls bilden einige auf dem Eise herumrutschende Vespen eine große Attraktion. Nach dem Mittagessen und einer Schneeballschlacht sammeln wir uns und verlassen den Ihsee, um den bekannten Segeberger Sakral-Holzbildschnitzer Otto Flath kennenzulernen. In der dort eingerichteten Ausstellung macht uns der Kunstmaler Burmester mit dem Lebensweg des Künstlers, seiner intuitiven Schaffenskraft, dem Werdegang und der Technik eines Werkes und den dazu verwendeten Hölzern sowie den Ankaufsschwierigkeiten bekannt. Wir erleben einige besinnliche Minuten in Gegenwart von alten wie neuen Werken, während der Herr Flath scheu zu uns tritt, sich aber doch gut und gerne über seine Empfindungen, Richtungswandlungen und Aufträge befragen läßt. Tief beeindruckt verlassen wir die Stätte eines unermüdetlich Schaffenden, der sich im heutigen materiell ausgerichteten Leben nur schwer zurechtfindet.

Von hier ab trennen sich alle Clubs unter freundschaftlichstem Winken und Hupen. Die Schilder sammeln wir wieder ein und erreichen unsere Stadt wieder nach mehrmaligem Halten und Tanken und einen Plattfuß, der doch bald geflickt wird, weil man Kameraden hat.

Und nun soll der Sommer kommen!

Günter Menze



MORO-WETTERSCHUTZ nach Abstellen des Fahrzeuges als Garage verwendbar — auch für 1 Person lieferbar — Ausführliche Prospekte kostenlos durch:
W. HERBERT KAUER
(13 a) Röslau/Ofr., Postfach 15 G

Die Seiten für Clubnachrichten mußten in diesem Vespa Tip erheblich gekürzt werden. Der nächste Vespa Tip erscheint Anfang Juli in größerem Umfang und somit auch wieder mit mehr Clubnachrichten.

Bei der Einsendung von Clubnachrichten bitten wir zu beachten, daß der Text nicht mehr als 1—1½ Schreibmaschinenseiten (breitspaltig geschrieben) umfassen soll. Clubnachrichten mit diesem Textumfang und netten, optisch scharfen Bildern, bevorzugen wir zur Veröffentlichung.

Die Redaktion

VC Pforzheim

Am Clubabend, dem 25. Februar 1958, gab der Vespa Club Pforzheim ein Beispiel guter Zusammenarbeit mit der Polizeibehörde. Kommissar Munderich von der Kraftfahrzeugstaffel referierte in interessanter Weise über die heutigen Verkehrsprobleme, die durch den stark zunehmenden Kraftfahrzeugverkehr immer mehr in den Vordergrund treten. Er begrüßte es, daß ein Verein, wie der Vespa Club Pforzheim, die Initiative ergriffen hat, mit der Polizei einmal in freundschaftlichem Kreise über Sorgen und Nöte sowohl der Polizei, als auch der Kraftfahrer zu sprechen.

Im anschließenden gemütlichen Teil des Abends kamen spezielle und allgemeine Vorkommnisse des täglichen Straßenverkehrs zur Sprache. Hierbei wurden auch die restlichen Fragen und Unklarheiten der wissbegierigen Mitglieder besprochen und klargestellt.



Beim Unterricht aus 1. Quelle

Der Abend wurde von 45 Mitgliedern und Gästen besucht. Das Ergebnis der Aussprache kann man als sehr gut bezeichnen, denn das Erhoffte wurde erreicht: eine Auffrischung der Verkehrsregeln, die doch

mancher Vespa-Fahrer in Zukunft wieder voll berücksichtigen wird.

Clubvorsitzender Werner Fischer gab zum Abschluß der Hoffnung Ausdruck, daß die bestehende Freundschaft und Zusammenarbeit sich auch in der Zukunft segensreich auswirkt.

Er übergab Kommissar Munderich als Erinnerung an diesem Abend die Anstecknadeln des Vespa Club von Deutschland und des Vespa Club Europa.

Anderung

Club der Münchner Vespa Freunde

Clublokal:

„Bären Wirt“, München 19,
Winthierplatz 1

(außer Dienstag täglich besucht).

Clubanschrift:

Club d. Münchner Vespa Freunde,
München 15, Lindwurmstraße 21.

VC Lübeck - Hamburg - Kiel

Man hält es nicht mehr aus, es muß doch Frühling werden!

Und doch regt es sich schon, die Vespen verlassen in Gruppen ihre Nester und schwirren einem Ort im Zentrum des Hamburger und Holsteinischen Vespa Clubs gelegen, zu. Diesmal wollen wir anrollern, jetzt wollen wir den Frühling und die Sonne rufen.

Recht frisch kommen wir in Bad Segeberg an, fahren den gesteckten Vespa-Pfeilen nach, um vor dem Ihsee Halt zu machen. Hier trudeln nun nacheinander die Kieler,



Das Vespa-Bundestreffen

dauert dieses Jahr

2 Tage

Für Hin- und Rückfahrt

eventuell 1-2 Tage Urlaub reservieren!





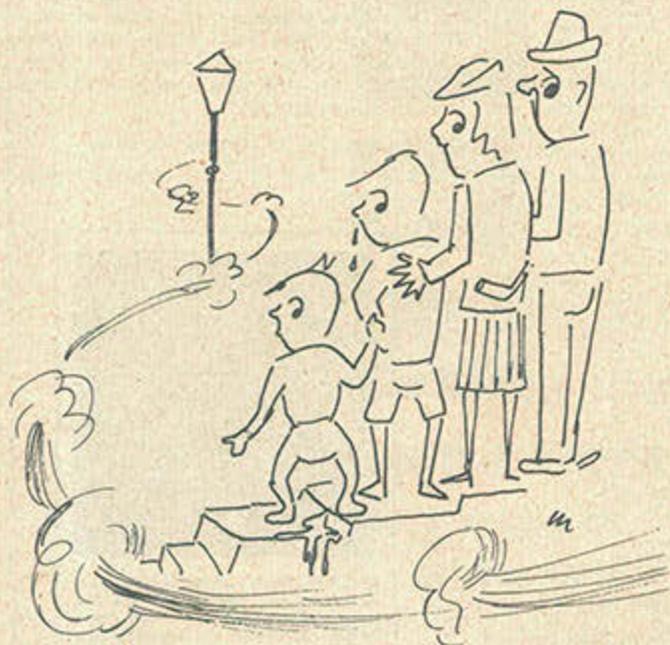
„Seid Ihr wenigstens verlobt?“
 „Ich schon, ob er auch, weiß ich nicht“



Schmünzel-Tip



„Im Rathaus und in der Residenz möchte ich mich
 etwas länger aufhalten“



„Nachbars Karl hat eine Grand Sport“



„Wie heißen Sie?“ — „Schornoworrock“
 „So so“

Ausschreibung

zum Internationalen Vespa-Treffen in Recklinghausen
am 9., 10. und 11. August 1958,
verbunden mit einer Vespa-Zielfahrt

Veranstalter:

Vespa-Club Recklinghausen in Gemeinschaft mit dem VCVD unter Mitwirkung
des Vespa-Clubs Haltern am See sowie VC Feldmark, Gelsenkirchen.

Teilnahmebedingungen:

Teilnahmeberechtigt ist jeder deutsche Vespa-Fahrer, der im Besitze eines gültigen VCVD-Ausweises ist, und alle ausländischen Vespa-Fahrer. Die Nennung muß bis spätestens 15. Juli 1958 an den Vorsitzenden des VC Recklinghausen, Herrn H. G. Schultze, Recklinghausen, Tiefer Pfad 37 (Postfach 1270) unter Verwendung des beigefügten Nennformulars und gleichzeitiger Überweisung des Nenngeldes auf das Postscheckkonto Dortmund Nr. 21370 der Stadt, Sparkasse Recklinghausen eingereicht werden. Nach Eingang des Nenngeldes wird den Teilnehmern eine Kontrollkarte zugestellt. Sie ist bei Ankauf mit dem gültigen VCVD-Ausweis an der Zielkontrolle abzugeben. Ausländische Teilnehmer können das Nenngeld bei der Ankunft am Ziel zahlen. Inländische Vespa-Fahrer, die nicht im Besitz der Kontrollkarte sind, werden nicht berücksichtigt. Nenngeld ist Revuegeld.

Nenngeld:

Das Nenngeld beträgt für den Fahrer DM 8,—
für den Beifahrer DM 4,—

Für Nennungen, die nach dem 15. Juli eingehen, beträgt das Nenngeld
für den Fahrer DM 10,—
und für die Sozia DM 5,—

Im Nenngeld sind enthalten:

- Plakette für den Fahrer (Einzelpreis DM 8,—, erstklassige Ausführung) Erinnerungsgeschenk für den Beifahrer
- Erfrischungsgetränk
- Eintrittskarte für den Festball
- Unterkunft im Gemeinschaftsquartier (bzw. Campingplatz)
- Berechtigung zum Besuch der sportlichen Veranstaltungen u. Besichtigungen
- 1 Frühstück und 1 Mittagessen (Sonntag)

Teilnehmer, welche an den Veranstaltungen am Montag, dem 11. 8. 1958, teilnehmen wollen, müssen dies auf dem Nennformular vermerken. Ebenso muß eine Beteiligung an dem Schwimmwettkampf sowie dem humoristischen Geschicklichkeitsturnier auf dem Nennformular vermerkt werden.

Wertung zur Zielfahrt:

Gewertet werden Einzelfahrer sowie Clubs, die geschlossen am Ziel eintreffen und im Besitz eines gültigen VCVD-Ausweises sind. Der Start darf nicht vor dem 5. 8. 1958 0.00 Uhr erfolgen. Der Start und die Wendepunkte müssen auf der Startkarte amtlich bestätigt werden (Polizei oder Behörde).

Einzelfahrer-Wertung:

Die Einzelfahrer können das Ziel direkt oder über Wendepunkte anfahren. Gewertet wird die Entfernung (Luftlinie)

- vom Standort zum Ziel,
- vom Standort zum Wendepunkt, vom Wendepunkt zum Ziel.

Nennung

zum Internationalen Vespa-Treffen in Recklinghausen
am 9., 10. und 11. August 1958, veranstaltet vom VC Recklinghausen (im VCVD)
in Zusammenarbeit mit dem Vespa-Club von Deutschland.

An den

Vespa-Club Recklinghausen

Herrn H. G. Schultze

Recklinghausen

Tiefer Pfad 37 (Postfach 1270)

Auf Grund der Ausschreibung wird nachstehende Nennung abgegeben:

Einzelwertung

Name:

Vorname:

Ort:

Straße:

Vespa-Club:

Quartierwünsche

a) Ich (wir) benötige(n)

Doppelzimmer

b) " " " "

Einzelzimmer

c) " " " "

Plätze im Gemeinschaftsquartier

d) " " " "

Plätze für Zelte auf dem Campingplatz

e) Besondere Quartierwünsche

f) Ich (wir) nehme(n) an den Veranstaltungen am Montag, dem 11. 8. 1958,
teil / nicht teil. (Siehe Programm im Vespa Tip!)

g) " " " "

am humoristischen Geschicklichkeitsturnier
teil / nicht teil.

h) " " " "

am lustigen Schwimmwettkampf
teil / nicht teil.

Über die Teilnahme entscheidet der Veranstalter.

Das Nenngeld in Höhe von DM 8,— für den Fahrer bzw. DM 4,— für den
Beifahrer ist gleichzeitig mit der Nennung auf das Postscheckkonto Dortmund
Nr. 21370 der Stadt, Sparkasse Recklinghausen zu überweisen.

Für Nennungen, die nach dem 15. Juli eintreffen, wird für den Fahrer ein Betrag von DM 10,— und für die Sozia DM 5,— erhoben.

Ort

Datum

(Unterschrift)

(Club-Wertung siehe Rückseite)

Bitte hier ausschneiden und einsenden!

Die berühmten Geschwister:

Vespa

TOUREN
EXPORT



TECHNISCHE DATEN:

Selbsttragende Stahlblechkarosserie. Motor: Original Vespa, Einzylinder-Zweitakt. **Hubraum:** 145,3 ccm. **Verdichtung:** 1:6,3. **Leistung:** 5,5 PS, 5000 U/min. **Vergaser:** Spezial Vespa. **Getriebe:** drei Gänge. **Schaltung:** Drehgriff. **Kraftübertragung:** direkt auf das Hinterrad wirkend. **Elektrische Anlage:** sechspoliger Schwungrad-Lichtmagnetzündler und Batterie. **Federung:** Vorderrad: Schwinghebel-federung und doppelt wirkender, hydraulischer Stoßdämpfer. Hinterrad: Trieb-satzschwin-gel, Doppelkegelschraubenfeder und doppelt wirkender hydraulischer Stoßdämpfer. **Räder:** einseitig aufgehängt, untereinander austauschbar. **Be-reifung:** 3,5x10. **Bremsen:** Innenbacken-bremsen. **Tankinhalt:** 9,5 Liter, davon Reserve 1,4 Liter. **Normverbrauch:** ca. 2,2 Liter. **Abmessungen:** Radstand 1180 mm, Länge 1700 mm, Breite 700 mm, Höhe 1050 mm, Bodenfreiheit 160 mm. **Steigfähigkeit:** 28%. **Eigengewicht:** ca. 102 kg, ohne Kraftstoff. **Zulässiges Gesamtgewicht:** 265 kg.

Vespa

GRAND SPORT

TECHNISCHE DATEN:

Selbsttragende Stahlblechkarosserie. Motor: Original Vespa, Einzylinder-Zweitakt. **Hubraum:** 145,6 ccm. **Verdichtung:** 1:6,7. **Leistung:** 8 PS, 7500 U/min. **Vergaser:** Spezial-Fallstrom-vergaser. **Zündung:** durch Batterie. **Getriebe:** vier Gänge. **Schaltung:** Drehgriff. **Kraftüber-tragung:** direkt auf das Hinterrad. **Federung:** Vorderrad - Schwinghebel-federung u. doppelt wirkender hydraulischer Stoßdämpfer. Hinterrad - Trieb-satzschwin-gel, Doppelkegelschraubenfeder und doppelt wirkender hydraulischer Stoßdämpfer. **Räder:** einseitig aufgehängt und untereinander austauschbar. **Be-reifung:** 3,5x10. **Bremsen:** Innenbacken-bremsen. **Tankinhalt:** 9,5 Liter, davon Reserve 1,4 Liter. **Normverbrauch:** ca. 2,9 Liter. **Abmessungen:** Radstand 1180 mm, Länge 1700 mm, Breite 728 mm, Höhe 1050 mm, Bodenfreiheit 160 mm. **Eigengewicht:** ca. 102 kg, ohne Kraftstoff. **Zulässiges Gesamtgewicht:** 260 kg. **Steigfähigkeit:** 32%.



Änderungen vorbehalten

Verlangen Sie die Farbprospekte A/III - VESPA GMBH AUGSBURG

Die Vespa ist der meistgefahrenere Roller der Welt



*„Kleiner Wagen - Große Klasse, Sonne, hübsche Mädchen und der Vespa 400“
die bisher beste Voraussage für den Sommer.*