

# Vespa

# TIP

DIE ZEITSCHRIFT  
FÜR DEN VESPA-FAHRER



**HANS STUCK**  
Präsident  
des Vespa-Clubs von  
**DEUTSCHLAND**

## *Aus dem Inhalt :*

Eurovespa Brüssel  
VESPA-Bundestreffen Augsburg  
Die Persische Reise  
2000 km von Meer zu Meer  
Notizen aus aller Welt  
Paragrafen-Tips  
Unser Händlerporträt  
Schmunzel-Tip

★

### **Besonders für Sie:**

VESPA-chic im VESPA-TIP

### **Besonders für Ihn:**

Von den großen Pisten  
Für den Bordmechaniker

★

## *Unser Titelbild :*

Hans Stuck, der neue Präsident  
des VESPA-Clubs von Deutschland,  
fährt unter großem Beifall eine  
Ehrenrunde.

Foto: Glässel, Augsburg.

★

## *Letzte Meldung*

Augsburg. Das VESPA-Werk Augsburg stellte am 15. 10. 1958 als zusätzliches VESPA-Modell für 1959 einen 125-ccm-Roller vor. Die neue „125er“, die ab sofort in Normalausführung und als schickes „de-Luxe-Modell“ lieferbar ist, ist ideal für Stadt- und Nahverkehr. Mit nur 81 kg Gewicht, Eleganz und Handlichkeit wird sie vor allem für die Damen zum vollendeten „make up“.

Die Kamera entdeckte: Zwei Damen mit der neuen Vespa 125 ccm



# Liebe Vespa-Freunde!

DIE GROSSEN FESTE sind vorüber, die Aufräumarbeiten beendet und damit die Saison der weiten Fahrten am Zielpunkt angelangt.

Ich sitze in einem kleinen Ort im oberbayerischen Bergland, um mich von dem Trubel der letzten Monate etwas zu erholen. Der richtige Ort und die beste Zeit, um mit Abstand Rückschau auf die hinter uns liegenden Ereignisse zu halten. Der Vespa-Club von Deutschland und damit alle ihm angehörenden Vespa-Clubs haben in diesem Jahr beachtliches geleistet. In den Zeitungen und Fachblättern liest man viel über zurückgehende Produktionsziffern der Zweiradindustrie. Sogar das Wort „Krise“ geistert durch die Zeitungsspalten. Das ist bedauerlich. Wir würden uns freuen, wenn die anderen Rollerfabrikate einen ähnlichen Aufschwung wie die VESPA zu verzeichnen hätten. Der Roller ist und bleibt das Fahrzeug, das sich jeder leisten kann, ohne damit den Riemen enger schnallen zu müssen, weil der fahrbare Untersatz in anderen Fällen mehr Geld frisst, als der Brötchengeber zu zahlen bereit ist.

Nach diesen tief sinnigen Betrachtungen können wir Vespa-Anhänger nicht ohne Stolz feststellen, daß wir in dieser Saison die Idee des Motorrollers hochgehalten haben.

Private Meinungsumfragen, die ich in allen Teilen des Bundesgebietes veranstaltet habe, zeigten mir deutlich, daß der Name und die damit verbundene Idee „Vespa-Club“ auch in den Kreisen bekannt ist, die keine Vespa fahren. Das ist schon etwas! Die Zahl der Vespa-Clubs und die Zahl der Vespa-Fahrer nahm in diesen Monaten ständig zu. Diese Tatsache ist es wert, kurz darüber nachzudenken.

Nichtrollerfahrer wundern sich oft über den sichtbaren Korpsgeist der Vespa-Fahrer und -Freunde im In- und Ausland. In Europa gibt es eine Vielzahl von Vespa-Clubs mit fast 600 000 Mitgliedern. Jawohl, Sechshunderttausend! Sie haben richtig gelesen. Ohne in Superlative zu verfallen, können wir uns als eine der größten Motorsportorganisationen bezeichnen, und das ohne große Verwaltungsgebäude und fast ausschließlich mit ehrenamtlichen Funktionären.

Auch in diesem Jahr traf sich die europäische Vespa-Familie wieder in Brüssel, Odense, Lausanne, Pampelone, Recklinghausen, London und zur „Drei-Meeres-Fahrt“ in Italien. Bei diesen großen Vespa-Treffen und bei den vielen kleinen Zusammenkünften in allen westeuropäischen Ländern wächst und gedeiht der europäische Geist und die internationale Kameradschaft. Jeder in unseren Vespa-Clubs hat die Möglichkeit mit nach England, Spanien, Frankreich, Holland, Dänemark, Schweden, Italien und der Schweiz zu fahren. Allein wären ihm diese Möglichkeiten nicht geboten. Auf der Fahrt, am Ziel und überall wohin er seine Vespa lenkt, findet ein Clubmitglied gleichgesinnte Vespa-Freunde.

2 Millionen Vespas und Vespa-Freunde überall, fast in jedem Dorf, das ist es, was uns über die sogenannte Krise des Zweirades anders denken läßt, als die meisten Fachleute.

Die Fundamente des Vespa-Clubs von Deutschland wurden in diesem Jahr noch stärker zementiert. Der schon zur Tradition werdende Clubgedanke soll auf diesem Grundstein sicher weiter wachsen können.

Damit ist auch der neue VESPA 400 gemeint. Die Fachleute behaupten, er sei ein Kleinwagen mit dem Fahrkomfort eines

Mittelklassewagens. Ich kann dies bestätigen. In 6 Wochen habe ich mit dem „Sputnik“, so wird er in Erzeugerkreisen genannt, 11 000 km heruntergespult. Als alter Vespa-Fahrer bin ich von diesem Flitzer begeistert. Ein temperamentgewohnter GS-Fahrer fühlt sich wiederum in seinem Element. Die enge Verwandtschaft mit unserer geliebten Vespa kann nicht geleugnet werden. 90 km Dauergeschwindigkeit schafft der Vespa-Sputnik leicht.

Sicher wird der Vespa 400 auch bei uns immer stärkeren Eingang in den Vespa-Clubs finden. Ich begrüße das aus ganzem Herzen, bleiben uns doch damit unsere älteren Clubkameraden als aktive Mitglieder erhalten und verstärken unser Fundament. Auch auf sportlichem Gebiet werden die Vespa-Geschwister in Zukunft noch mehr von sich hören lassen.

Ich kann diese Zeilen nicht beenden und mich ganz in den Urlaub zurückziehen, ohne Recklinghausen und Augsburg zu erwähnen.

Das deutsche internationale Vespa-Treffen in Recklinghausen am 9. und 10. August übertraf alle Erwartungen. Fast 1000 Vespa-Freunde aus ganz Westeuropa kamen nach Recklinghausen. Die große Vestlandhalle war bis auf den letzten Platz besetzt. Freunde, es war eine Stimmung, kaum zu beschreiben! Fanfarenstöße eröffneten dieses Vespa-Festival. Nach dem Startsignal spielte ein großes Tanz- und Schaurchester bis zwei Stunden nach Mitternacht. Die Tombola, eine Sehenswürdigkeit für sich, enthielt als Hauptpreis eine neue Vespa. In einer halben Stunde waren alle Lose ausverkauft.

Das humoristische Geschicklichkeitsturnier und das parallel laufende humoristische Schwimmen im Hallenbad haben als neue Einfälle viel Freude bereitet. Ein Corso mit 850 Maschinen zum Sportflugplatz Lohmühle war für jeden Teilnehmer ein Erlebnis, das er nicht vergessen wird. Die gesamte Presse nahm großen Anteil an dieser Veranstaltung. Grubenfahrten, Segelflüge und Brauereibesichtigungen beendeten diese Manifestation der europäischen Vespa-Idee. Eine Bestätigung der Behauptung: „Im Vespa-Club lernt jeder Deutschland und Europa kennen!“

Den Schlußpunkt unter diese Saison setzte ein glanzvolles Bundestreffen des Vespa-Clubs von Deutschland am 6. und 7. September in Augsburg. Mehr als 700 Vespas kamen mit Fahrer und durchweg hübschen Sozias über weite Strecken nach Augsburg.

Eine Festvorstellung mit dem musikalischen Lustspiel „Das kleine Hofkonzert“ gab der Eröffnung des Bundestreffens einen einmaligen, würdigen Rahmen. Der Feldgottesdienst im Freilichttheater am Roten Tor gehörte mit der Predigt eines jungen Geistlichen zu den eindrucksvollsten Erlebnissen des diesjährigen Bundestreffens.

Die mahnenden Worte des Pfarrers, der uns als Kraftfahrer zurief: „Keiner hat soviel Gelegenheit, zu jeder Stunde und Minute praktische Nächstenliebe zu beweisen als der Kraftfahrer unserer Zeit“, sollten uns alle zum Nachdenken veranlassen und unser Verhalten auf der Straße bestimmen.

Ich wünsche Ihnen wie mir sonnige Herbsttage für gemächliche Wanderungen mit der Vespa durch die Farbenpracht des „Altweibersommers“.

Euer Wolfgang

# Rallye Eurovespa 1958 nach Brüssel

1200 Vespisten aus 14 Nationen — Drei festliche Tage — Aus der Sicht des Reporters

Das europäische Vespa-Treffen 1958 fand unter dem Motto „Rallye Eurovespa“ vom 4. bis 6. Juni in Brüssel, der Stadt der Weltausstellung, statt. Es wiederholte sich seit San Remo, Paris, München und Barcelona zum fünftenmal.

Glanzvolle Höhepunkte des Festes, zu dem unter anderem eigens ein VESPA-Motel errichtet worden war, waren das große Eröffnungsbankett für die ausländischen Gäste im „Palais d'Egmont“, der Trachtenkorso der Vespa-Abordnungen aus 14 Nationen durch Brüssel und der VESPA-Ball im Saal „De la Madeleine“. Als Leitsatz über diesem internationalen Treffen der Freundschaft stand das Wort des Präsidenten des VESPA-Clubs von Europa, Dr. Renato Tassinari: „Die VESPA hat die Grenzen gesprengt, die Entfernungen überbrückt und freundschaftliche Bande zwischen den Ländern geknüpft.“

Als aussichtsreichster Städtelikandidat für das nächste europäische VESPA-Treffen wurde Wien genannt.



In einem der vielen fruchtbaren kleinen Gespräche am Rande sagte mir in Brüssel ein belgischer Freund schmunzelnd: „Sie werden staunen, wie verschieden die Vespisten ihre EUROVESPA sehen. Sie als Deutscher fragen natürlich zuerst nach dem Sinn.“ Recht hatte er, wengleich sich diese Frage aus dem Geist des Treffens von selbst beantwortete.

Wo sich zwölfhundert Menschen aus ganz Europa treffen, braucht man schon eine durchgreifende Organisation. Wenn zudem der Treffpunkt Brüssel gleichzeitig „nebenbei“ den Massenmagneten Weltausstellung beherbergt, müssen die Organisatoren schon Kopf, Telefon und

Vespa strapazieren, um ihr Programm durchzuführen. Machen wir dem belgischen Vespa-Club unser Kompliment, auch wenn zuweilen etwas stark improvisiert werden mußte. Der im ganzen reibungslose Ablauf dieser wahrhaft europäischen Veranstaltung belohnte deshalb manchen, der — ohne jede Chance, ins Rampenlicht zu treten oder klingenden Lohn einzuheimsen — seine freien Abende und viele Stunden Schlaf geopfert hatte.

## Die Spanier hatten 2300 km weit

Am 4. Juli also, dem ersten der drei großen Tage des Europäischen Vespa-Clubs, brach die Invasion über Brüssel herein. Freilich kamen keine Rallye-Spezialisten wie sonst üblich, den Lehm viertklassiger „Straßen“ etwa noch auf den Kombinationen. Wohlgeordnet, sauber und schmuck rollerte Kolonne nach Kolonne auf den Empfangsplatz. Ein imponierendes Bild, und — trotz gelegentlicher kleiner Bumser — ein Schulbeispiel disziplinierten, gekonnten Fahrens. Allen Reisesträpazzen zum Trotz freundliche Gesichter, Hilfsbereitschaft, Freude, dabei zu sein. Eine bessere Visitenkarte positiver Clubarbeit hätte niemand zeigen können. Man kam an, wurde „offiziell“ über Dolmetscher und Lautsprecheranlage begrüßt, tankte auf und fuhr weiter ins Hotel. Ein besonderes Lob dem Lotsendienst des belgischen Clubs, der Vespa-Rudel nach Vespa-Rudel schnell und sicher durch den Brüsseler Weltausstellungsverkehr — der unsere Straßen vollends verstopfen würde, dort aber kaum störte — leitete. In ihren leuchtend roten Kombinationen waren die meist ebenso weiblichen wie wohlproportionierten Lotsen jederzeit Herr(innen) der Lage.

Landesfarben, Clubfahnen, Fähnchen und Wimpel flatterten, wohin das Auge blickte. Der Chronist zerbricht sich noch heute den Kopf darüber, wie es sich mit mancher reichlich dimensionierten Fahne wohl fahren ließ. Auch an Gepäck brachten viele Vespisten mehr mit, als selbst Optimisten unter den Technikern einer Vespa zumuten würden. Immer-

hin — die Spanier fuhren so in fünf Tagen reichlich 2300 km. Es ging also.

Nicht immer ungeteilte Freude lösen bei deutschen Betrachtern Uniformen aus. Dennoch: Die von ausländischen Clubs gezeigten „uniformen“ Kombinationen und Pullover machten hier eine rühmliche Ausnahme, weil die darin steckenden Menschen Persönlichkeit ausstrahlten. Der deutsche Club trug keine einheitliche Clubmontur — sehr gut so.

Der zweite Tag, der 5. Juli, ließ allen mit Ausnahme der erst jetzt eintreffenden Belgier einen freien Vormittag zum Besuch der Weltausstellung, auf der man sich auch am dritten Tage traf. Er bot am Nachmittag mit dem Trachtenkorso im „Fröhlichen Belgien“ den Höhepunkt der EUROVESPA für Auge und Wissen.

## Korso der Länder und Trachten

Das „Fröhliche Belgien“ der Weltausstellung — es hieß treffender „Belgien bis 1900“ — ist eine kleine, romantische Stadt, hinter deren Zentrum, dem Grand' Place, das Atomium gleißt, scheinbar aus den alten Häusern unmittelbar herauswachsend. Durch die Gassen dieses Idylls rollten die Vespas, besetzt mit oft seltsam anzusehenden „Menschen unserer Tage“. Italienische Kavaliere des Mittelalters, spanische Damen, deren Prachtkleider buchstäblich die ganze Rückseite ihrer Vespa verschwinden ließen, Schweizer Landsknechte mit hornbestückten Helmen, daneben heute noch getragene Trachten — alles war vertreten. Den schaulustigen Weltausstellungsbesuchern und Brüssellern bot sich ein Bild von bestrickenden Kontrasten, das sie schwerlich so bald vergessen



An jedes Land war gedacht.

## NOTIZEN AUS ALLER WELT



Die deutschen Teilnehmer

werden. Paßten alte wie moderne Trachten ausgezeichnet in die Umgebung, so stachen die wendigen Vespen und das scheinbar aus den alten Häusern erwachsende, in der Abendsonne schimmernde Atomium wie in einem Märchen von ihr ab.

Als Vertreter der ach so guten (?) alten Zeit brummelte auch noch ein Renault vom Baujahr 1904 durch das Kunterbunt. Er fuhr vor und nach dem Corso Vespa-Fahrer spazieren, die sich sicher eigene Gedanken über das Thema Motorisierung gestern und heute machten, wenn das einst als rasendes Ungeheuer bestaunte Auto von Fußgängern überholt wurde.

Am Rande des Grand' Place, auf dem sich der Trachtenzug schließlich aufstellte und auflöste, bildeten sich kleine Seen. Dort vergossen Reporter von Presse und Wochenschau Krokodilstränen über die ungünstigen Lichtverhältnisse, die ein Fotografieren gerade noch, ein Filmen kaum mehr gestatteten. Weshalb fuhren nun die Zwölfhundert nach Brüssel? Um zu beweisen, daß man mit einer Vespa zweieinhalbtausend Kilometer an einem Faden abspulen kann? Schwerlich. Das ist längst bekannt. Um die Weltausstellung zu sehen? Bestimmt nicht nur. In den vergangenen Jahren gab es keine Weltausstellung, wohl aber die EUROVESPA. Weshalb also?

Sehr einfach! Man wollte wieder einmal „unter sich“ sein, unter Menschen gleichen Geistes, gleicher Benzin-Interessen, unter Freunden von nah und fern. Daß hierbei die Vespa, der alle den technisch interessierten Teil ihres Herzens geschenkt haben und manch schöne Fahrt und Stunde verdanken, nicht unter den Scheffel gestellt wurde, daß sogar die so zurückhaltenden Engländer bei einer der gemeinsamen Mahlzeiten spontan ihre Vespen hoch leben ließen — klar. Daß so ganz am Rande mehr für das Europa von morgen getan wird als mit leeren Reden — gut. Aber wer von Politik oder Vereinsmeierei her den Sinn der EUROVESPA oder einen Maßstab für sie sucht, ist auf dem Holzweg. Vespa-Freunde aus Europa trafen, unterhielten, verstanden sich, erweiterten ihren Horizont durch Reisen und Aufnahmen neuer Eindrücke und Kontakte. Das ist alles, ist viel.

Vielleicht wünschen sich einige, das nächste Mal allen Sprachschwierigkeiten zum Trotz auch beim Essen nicht am „nationalen Tisch“, sondern neben dem freundlichen französischen Ehepaar oder jenem sprudelnd lustigen Italiener zu sitzen, der seine Vespa-Abenteuer so anschaulich mit Händen und



Ein Schweizer Teilnehmer

**AMERIKA:** Die VESPA - Weltreisenden (VESPA - TIP Nr. 20) Rudolf Thureau und Rohn Engh befinden sich seit 15. September auf einer Konzerttournee durch die USA.

**AUSTRALIEN:** Im Wettstreit um die größte Zulassungsziffer überrundeten die VESPAs im März 1958 die traditionellen Motorräder um 37 Maschinen.

**BELGIEN:** Der VESPA-Landesclub Belgien hat z. Z. 54 Ortsclubs mit insgesamt 3000 Mitgliedern.

**DEUTSCHLAND:** Unter 2000 Verkehrssündern, die seit Jahresbeginn in die neue Verkehrssünderkartei beim Kraftfahrtbundesamt in Flensburg eingetragen wurden, befanden sich rund 50 Kraftfahrzeugsachverständige und Fahrlehrer. 1957 wurden rund 1 Million Fahrprüfungen abgenommen.

**HOLLAND:** Ermäßigte Campinggebühren für VESPA-Fahrer gelten auf den Campingplätzen „Sandevoerde“, Zandvoort und „Beekhuizen“, Arnhem.

**ITALIEN:** Nach einer Mitteilung des Verkehrsministeriums sollen in den nächsten 5 Jahren 800 gefährliche Bahnübergänge durch Unter- und Überführungen ersetzt werden.

**IRAN:** Der VESPA-Club Iran entdeckte in Teheran einen VESPA-Reisenden aus Deutschland und ließ beim dortigen VESPA-Service die Maschine kostenlos überholen.

**LUXEMBURG:** Die neue Adresse des VESPA-Landesclubs Luxemburg lautet: P. Konz, 50, Reckenthal, Luxembourg.

**ÖSTERREICH:** Die neue Straße durch die Wachau von Kloster Melk der Donau entlang nach Krems, wird im Oktober fertig.

Füßen in einem Gemisch von italienisch, französisch und deutsch schilderte?

Wenn alle längst wieder daheim sind in

Belgien,	Luxemburg,
Dänemark,	Norwegen,
Deutschland,	Osterreich,
Frankreich,	Portugal,
Großbritannien,	Schweden,
Holland,	der Schweiz und
Italien,	Spanien,

wenn dann hier und dort, im Club oder zu Hause, plötzlich einer sagt: „Damals in Brüssel, die EUROVESPA 1958...“, dann dokumentiert er am besten Wert, Geist und Sinn dieser Sternfahrt.

Schmiedet gar jemand jetzt schon Pläne für das nächste Mal, so wollen wir ihm die Daumen drücken. Mit so einer EUROVESPA scheint es nämlich zu sein wie mit der Liebe: Feuer gefangen, daran hängen geblieben. Vielleicht, weil alles mit einer Liebe begann — der großen Liebe zur flinken kleinen VESPA. (hg)



Der große Festabend



Der Geschicklichkeitskurs war immer belagert.

## VESPA-BUNDESTREFFEN IN AUGSBURG

HANS STUCK, Präsident des Vespa-Clubs von Deutschland

700 Vespas mit über 1000 Teilnehmern nach Augsburg gekommen. Festliche Eröffnung des Bundestreffens des Vespa-Clubs von Deutschland im Augsburger Stadttheater. Der Präsident des Vespa-Clubs von Italien und Europa, Dr. Renato Tassinari, kam aus Mailand zum Bundestreffen nach Augsburg. Farbenfroher Korso durch Augsburg.



Dr. Tassinari und der neue Präsident Hans Stuck

Am Samstagmittag, dem 6. September, merkte es auch der letzte Bürger der Stadt: Augsburg steht im Zeichen des Bundestreffens des Vespa-Clubs von Deutschland. Von den Gebäuden der Stadt wehten die Fahnen Augsburgs und der Bundesrepublik. Von den Zufahrtsstraßen strebten Kolonnen von Vespa-Freunden aus dem ganzen Bundesgebiet und dem Ausland, geführt von den weißgekleideten Lotsen des VC Augsburg, dem Zielplatz am Stadtgarten zu. Immer wieder fasziniert Teilnehmer und Zuschauer die Atmosphäre und das far-

benfrohe Bild eines großen Vespa-Treffens.

Bis zum Abend waren 700 Maschinen mit insgesamt 1000 Teilnehmern in Augsburg eingetroffen. Strahlend blauer Himmel belohnte den Vespa-Club Augsburg für die großen Anstrengungen zur Vorbereitung des Bundestreffens. Bei dieser schönen Zugabe von St. Petrus konnte fast nichts mehr schief gehen.

### In Säcken und Roben

Um 16.30 Uhr startete der Vespas-Korso durch die altherwürdige Stadt der Fugger und Welser. Reich an Ideen und Einfällen gestalteten die Vespa-Clubs diesen Korso zu einer Triumphfahrt des VCVD. Um nur einiges zu nennen: die Münchner Vespa-Freunde fuhren in Pagenkostümen, auf den Schultern das Münchner Kindl mit Maßkrug, Radi und Riesensäcken, der VC Karlsruhe in den roten Roben der Bundesrichter, der VC Heilbronn führte das Käthen von Heilbronn im geschmückten Anhänger mit, während der VC Freiburg die Sackmode mit selbstgeschneiderten Kleidern aus Rupfensäcken glossierte. Vieles wäre noch aufzuzählen und weit spannte sich der Bogen der Fantasie und der Kostüme.

### Festlicher Theaterabend

Die Festvorstellung mit dem musikalischen Lustspiel „Das kleine Hofkonzert“ im Augsburger Stadttheater war ohne Zweifel das Glanzlicht des Bundestreffens. In seiner Begrüßung auf der Bühne des Theaters brachte Stadtrechtsrat Dr. Martin in humorvoller Weise den römischen Kaiser Vespasian mit der Vespa in Verbindung und meinte, es sei nicht sicher, ob bei weiteren Grabungen in Augsburg vielleicht doch Überreste der Vespa des Altertums gefunden würden. Der Vorsitzende des VC Augsburg und Vorsitzender des Vespa-Landesclubs Bayern, Herr Otto Betzenhofer, begrüßte besonders das Mitglied des VC Augsburg, den weltbekannten Rennfahrer Hans Stuck sowie den Präsidenten des VC Europa, Dr. Renato Tassinari aus Mailand. Tosender Beifall begrüßte die Ehrengäste. Der Präsident des VCVD, Herr Bernhard Wesche, dankte besonders Herrn Betzenhofer für die ungeheure Arbeit, die er und seine Clubkameraden für das Bundestreffen geleistet hatten.

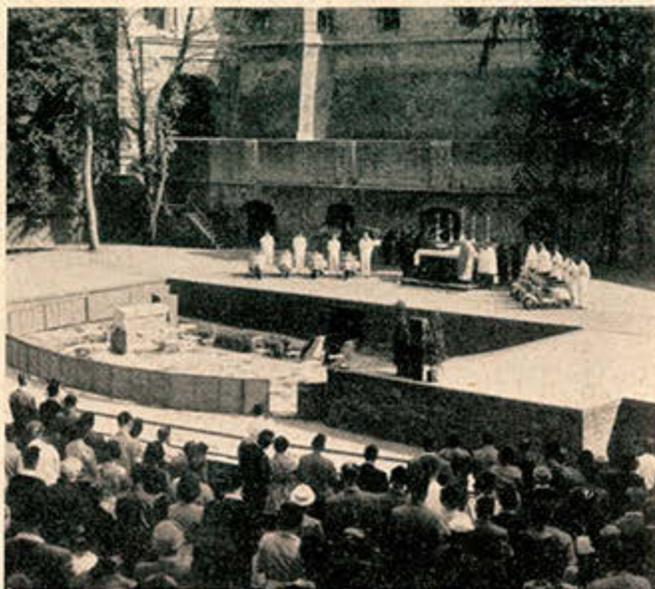


Die Lotsen als Empfangskorte für den Präsidenten des VC Europa

Die Aufführung selbst, „Das kleine Hofkonzert“, entzückte alle. Herzlicher und langanhaltender Beifall belohnte die Schauspieler für die Freude, die sie ihrem Publikum bereitet hatten.

#### Messe auf der Freilichtbühne

Am Sonntag, dem 7. September, wurde für die Bevölkerung Augsburgs und ihre Gäste ein Feldgottesdienst auf der Freilichtbühne am Roten Tor abgehalten. Eine eindrucksvolle Pre-



Kraftfahrermesse auf der Freilichtbühne



Die Münchner kamen als Pagen

digt des jungen Geistlichen, der die Messe las, mahnte die Vespa-Freunde zur tätigen Nächstenliebe im Straßenverkehr. An den Gottesdienst schloß sich eine Stadtrundfahrt in Autobussen an, die bei schönem Wetter den Teilnehmern einen Eindruck der alten deutschen Reichsstadt vermittelten.

Den sportlichen Höhepunkt bildete die Entscheidung in der Bundesmeisterschaft im Geschicklichkeitsfahren. Viele Zuschauer überzeugten sich von den gebotenen Leistungen. Wer auf diesem Kurs sicher fährt, der ist auch den kritischen Situationen des Straßenverkehrs gewachsen.

Den Abschluß des Bundestreffens bildete der Festball in allen Räumen des Ludwigsbaues. Hugo Strasser mit seinem Tele-



Die Heilbronner hatten das Kätchen mit

funkten Tanzorchester spielte so, daß alles in den Bann seiner schwungvollen Tanzmusik gezogen wurde.

Unbeschreiblich groß war der Jubel, als der Generalsekretär des VCVD, Herr Schramm, bekanntgab, daß die Delegiertenversammlung des Vespa-Clubs von Deutschland vor einer Stunde Hans Stück zum Präsidenten des VCVD gewählt hatte. Hans Stück verlieh anschließend die goldene Ehren-



Der VC Freiburg hielt es mit dem „dernier cri“

nadel an den bisherigen Präsidenten Wesche sowie an den ehemaligen Vizepräsidenten Helmut Reiter. Die silberne Ehrennadel erhielten aus der Hand von Hans Stück der Vizepräsident des VCVD, Herr Hans Georg Schultze, sowie der Landesvorsitzende des VLC Bayern, Herr Otto Betzenhofer. Hans Stück rief den versammelten Vespisten zu, daß er nicht nur seinen Namen, sondern auch seine ganze Person dafür einsetzen werde, daß das Ansehen des VCVD weiter steige und der Sport noch mehr Geltung erhalte als bisher.



In roten Roben — das Bundesgericht



Der neue Bundesmeister: Horst Heller

Kurz vor 24 Uhr wurde der Haupttreffer der Tombola, eine neue Vespa, von einem Clubkameraden aus Göppingen gezogen. Er kaufte zwei Lose für 1 DM und gewann eine Vespa und ein Poliermittel.

An dieser Stelle soll allen Clubkameraden des VC Augsburg für ihren selbstlosen Einsatz, der das Gelingen des Bundestreffens sicherte, nochmals im Namen des Vespa-Clubs von Deutschland gedankt werden.

Wir wiederholen, was wir überall zu hören bekamen: Das Bundestreffen des Vespa-Clubs von Deutschland war ein Erlebnis!

## Die Sieger beim Bundestreffen

### Geschicklichkeitsfahren:

- Sieger und deutscher Meister: Horst Heller, VC Wiesbaden, 0 Fehler, 1:44:9 Minuten  
 2. Platz: H. J. Fischbach, VC Oldenburg, 1 Fehler, 1:29:4 Minuten  
 3. Platz: Kurt Engel, VC West, 1 Fehler, 1:37:9 Minuten

### Zielfahrt und nationale Wertung:

- Zone I bis 150 km  
 1. Club der Münchner Vespa-Freunde, 40 Maschinen  
 Zone II 150 bis 300 km  
 1. VC Pforzheim, 21 Maschinen  
 Zone III 301 bis 500 km  
 1. VC Frankfurt, 33 Maschinen  
 Zone IV über 500 km  
 1. VC Borghorst, 19 Maschinen

### Zielfahrt internationale Wertung:

1. VC Wien, 7 Maschinen

### Korso (Fahrdisziplin, Aufmachung und Idee)

1. Club der Münchner Vespa-Freunde  
 2. VC Freiburg  
 3. VC Karlsruhe

## Der Veranstalter dankt

Wir, der Vespa-Club Augsburg, bedanken uns herzlichst für die große Teilnahme am Vespa-Bundestreffen in Augsburg. Dieses gilt für die Clubs und Einzelfahrer aus allen Bereichen des Bundesgebietes, unsere Vespa-Freunde aus den Nachbarländern und allen Gästen, die am Vespa-Treffen in der Metropole am Lech Interesse zeigten. Unsere besondere Erinnerung erhalten wir allen, die zum Gelingen der Veranstaltung beitrugen.

Zahlreiche inzwischen eingegangene Post bestätigt uns, daß dem Treffen und der reichlich damit verbundenen Arbeit allgemeine Anerkennung zuteil geworden ist. Wir hoffen, daß die „Augsburg-Fahrer“ auch in der Stadt heimisch geworden sind und daß der Vespa-Gedanke wiederum da und dort Wurzeln geschlagen hat.

Otto Betzenhofer

1. Vorsitzender des VC Augsburg

## VC FRANKFURT AUF REISEN

### Festival in London



Im Gardebereich

Neun Vespisten und zwei Sozias starteten am 9. Mai zur großen Reise nach London. Die Fahrt führte über Aachen, Brüssel nach Ostende und von dort aus mit dem Schiff über den Kanal.

Nach einer vier- bis fünfstündigen „Seereise“ legten wir in Dover zur Landung an. Hier wurden wir bereits von Londoner Vespisten in ihren traditionellen gelben Kombis erwartet, und in tadellosem Deutsch begrüßt. Ohne langes Zaudern starteten wir, geführt von unseren Lotsen, in Richtung London. Zuerst war der Linksverkehr für uns völlig ungewohnt. Selbst alte Hasen fuhren anfänglich wie auf Eiern. Bei der Heimreise hatten wir uns an den Linksverkehr bereits so gewöhnt, daß die Umstellung auf unsere ursprüngliche Fahrweise nicht sofort klappte.

Von Dover aus erreichten wir nach dreistündiger Fahrt Orpington, einen Stadtteil von London. Hier bezogen wir unsere Privatquartiere. Nachträglich sei die englische Gastfreundschaft dreimal hoch gelobt. Wir konnten nicht besser untergebracht sein.

Nach unserer Ankunft in Orpington fielen alle todmüde, aber glücklich, in die Betten. Die erste Nacht in England.

Am Samstag, dem 10. Mai, geleitete uns unser Betreuer und Lotse, Mr. Pike, zur City von London. Obwohl wir uns bereits in London befanden, mußten wir noch über eine Stunde fahren, um ins Zentrum zu gelangen. Die Ausmaße dieser Stadt sind kaum vorstellbar.

Am Zielplatz wurde der VC Frankfurt von Herrn und Frau Felsing herzlich begrüßt, die auch in den kommenden Tagen sehr um unser Wohl bemüht waren.

Nach Erledigung der üblichen Formalitäten am Ziel wurden uns in einer Stadtrundfahrt die größten Sehenswürdigkeiten von London gezeigt. Zu dieser Zeit streikten in London die

Busfahrer. Uns war es recht, denn wir kamen schneller voran. Abends wurden wir zum großen „Vespa-Ball“ in die „Carlton-rooms“ eingeladen. Wir hatten Glück, noch einige Notsitze zu ergattern. Dabei staunten wir nicht schlecht, als eine Bigband einen Rock and Roll spielte und die „kühlen“ Engländer eine „dance-show“ auf das Parkett legten, daß es eine Pracht war. Alles rockte und rollte und mitten im Tanzgetümmel sahen wir sogar einen Pfarrer!

Die festliche Eröffnung nahm der Präsident des Vespa-Clubs of Great Britain, Mr. Bond, vor. Anschließend ließen die englischen Freunde die ausländischen Vespisten hochleben, und der VC Frankfurt bedankte sich dafür mit einem donnernden „Vespa-Roll“.



Verladen der Vespas

Fröhliche junge Menschen aus vielen Ländern lachten und tanzten noch bis Mitternacht. Drinks wurden spendiert, Freundschaften geschlossen und altes Schülenglisch wieder aufgefrischt. Hunger brauchte keiner zu leiden, denn ständig wurden riesige Platten mit Sandwiches als Gegenmittel serviert. Etwas benommen von den vielen Eindrücken des Vortages fuhren wir am Sonntag, dem 10. Mai, zum Turnierort des Treffens in London (60 km von unseren Londoner Quartieren entfernt). Rund 1000 Maschinen versammelten sich an diesem schönen Frühlingstag. Es war ein farbenprächtiges und imposantes Bild. Gleich nach unserer Ankunft wurden wir vom Leiter des Vespa-Service nach unseren Wünschen befragt. Lautsprecher informierten laufend in den Sprachen der Teil-

übrigen Frankfurter Kameraden staubten tüchtig Preise ab. Anschließend wurden die großen „Pötte“ verteilt. Der Jubel war ohnegleichen als der VC Frankfurt als stärkster ausländischer Club den Ehrenpreis des VC England überreicht bekam. Gleich darauf konnten wir noch einen Riesenkupol für die meistgefahrenen Kilometer in Empfang nehmen. Alle schüttelten uns die Hände. Jeder wollte die „Germans“ beglückwünschen. Der 1. Vorsitzende und Teamleiter des VC Frankfurt mußte sogar Autogramme verteilen. Die Kameras der Presse blitzten und wir kamen uns fast wie bewunderte Filmstars vor. Unserem Betreuer, Mr. Pick, schenkten wir als Andenken einen eigens angefertigten Wimpel des VC Frankfurt. Er hatte sich unser in rührender Weise angenommen. Wieder in Orpington angekommen, gab Mr. Pick für uns noch eine Party, auf der in ausgelassener Stimmung die Pokale eingeweiht wurden.

Am Montag, dem 11. Mai, bummelten wir durch die Londoner City, um noch eine Nase voll Londoner Luft mit nach Hause zu nehmen. Als wir am folgenden Tag zur Heimreise aufbrachen, hatten sich alle Bewohner von Orpington versammelt. Zum Abschied gab es Tränen und alles winkte und rief uns zu „vielen Dank für das Kommen“ und „kommt bald wieder!“

Die Treuesten aller Treuen, Mr. Pick mit Braut, ließen es sich nicht nehmen, uns bis nach Dover zu begleiten. Dort fiel uns und Mr. Pick der Abschied besonders schwer. Wir mußten immer wieder versprechen, im nächsten Jahr wieder nach London zu kommen.

Auf der Heimfahrt besuchten wir noch die Weltausstellung, die aber von unseren Londoner Eindrücken etwas in den Hintergrund gedrängt wurde.

F. Wagebach



Fräulein Auskunft muß viel erklären.

nehmer. Der VC Frankfurt war mit seinen grünen „Seppl-Hüten“ dauernd umschwärmt und mußte sich für die Fotografen laufend in Positur stellen. Wir standen sozusagen im Mittelpunkt des Interesses.

Die sportlichen Veranstaltungen waren ausgezeichnet organisiert. Alles spielte sich in Ruhe ab, trotzdem 7 Veranstaltungen gleichzeitig nebeneinander liefen. Jeder konnte sich die Sportart aussuchen, die ihm paßte. Auch eine Zuverlässigkeitsfahrt über 100 km war dabei. Das Frankfurter Team (Georg, Wagebach) belegte noch vordere Plätze.

Der Tag stand im Zeichen des Vespa-Sportes. Picknickpakete waren für den Hunger und akrobatische Vorführungen auf der Vespa als Nervenkitzel gedacht. Höhepunkt: 13 Mann auf einer Vespa!

Nach Abschluß der Sportveranstaltungen fieberte beim Lunch alles der Preisverteilung entgegen. Bester Mann in den verschiedensten Übungen wurde Herr Krüger (VC Frankfurt). Er wurde laufend zur Preisverteilung aufgerufen. Desgleichen ein Saarbrücker Vespa-Fahrer. Auch unser Freund aus Berlin konnte einen Preis mit nach Hause nehmen. Aber auch die

## Lieber Vespa-Tip-Leser!

Vielen Vespa-Freunden ist ihr Vespa-Club bereits zu einer Lebensnotwendigkeit geworden, so wie das Schlafen und Essen. Es gibt viele Vespa-Freunde, die seit Jahren einem Vespa-Club angehören und ihrem Club auch dann treu geblieben sind, als sie durch „familiäre Umstände“ gezwungen waren, sich einen vierräderigen Untersatz zuzulegen. Die große Zahl der Freundschaften, die über die Vespa-Clubs geschlossen wurden, haben sich über Ländergrenzen hinweg als beständig erwiesen.

In einer Zeit, in der der einzelne Mensch nichts mehr zu gelten scheint, oft nur mehr als Nummer oder Roboter angesehen wird, legt man in den Vespa-Clubs noch Wert auf Kameradschaft und echte Freundschaft. Die richtige sportliche Männergesellschaft oder auch die „gemischte“ Clubausfahrt werden in allen Vespa-Clubs gepflegt. Weite Fahrten im Urlaub, zu Vespa-Treffen usw. binden die Clubkameraden immer mehr aneinander. Da stellt sich heraus, wer ein guter Kamerad ist!

Wollen Sie auch einem Vespa-Club angehören?

Schreiben Sie uns bitte ein paar Zeilen, und wir werden Sie umgehend über die Möglichkeiten informieren. Auch bei Neugründungen von Vespa-Clubs ist der VCVD mit Rat und Tat behilflich.

Ihr Vespa-Club von Deutschland

PA CLUB  
RO VESPISTICO DEI TRE MARI

VESPA CLUB EUROPA



VESPA  
SPORT

Festakt  
vor dem Aufbruch  
in Salerno

VON DEN GROSSEN PISTEN

## 2000 km von Meer zu Meer

Die 6. TRE-MARI-Fahrt - Zuverlässig auf die Sekunde - Salerno bis Palermo

Am 16. Juli 1958 wurde in Salerno (Italien) die „6. TRE MARI“ (Drei-Meeres-Fahrt) gestartet, zu der 120 Teilnehmer aus fünf europäischen Ländern gekommen waren und die über eine Distanz von neun Etappen mit insgesamt 2000 km in fünf Tagestouren führte. Die Drei-Meeres-Fahrt zählt in Italien wie die anderen großen Straßenrennen. Sie ist das große internationale Vespa-Sportereignis. Man muß vor allen Dingen als Ausländer mindestens schon einmal dabei gewesen sein, um überhaupt eine Chance zu haben. Bei dieser Fahrt zählt allein schon die Teilnahme. Jeder TRE-MARI-Fahrer bestätigt sie als Erlebnis. Für den VESPA-Club von Deutschland starteten heuer als TRE-MARI-Neulinge Hermann Husel, Adolf Knöpfle und Dieter Thiele. Hermann Husel, auf den deutschen Routen ein bekannter Medaillensammler, berichtet uns über die Fahrt:

„Wir grüßen die Vespisten aus Deutschland“, diese Plakate fielen uns als erstes auf, zumal sie in unserer Sprache gedruckt waren. Der Startort Salerno, südlich von Neapel, stand

im Zeichen der Veranstaltung. Am Startplatz spielte eine Militärkapelle, während die Fahrzeuge abgenommen wurden. Der Präsident des Vespa-Clubs von Europa und Italien, Dr. Renato Tassinari, wandte sich neben Vertretern der Polizei, der Stadtverwaltung und hoher Würdenträger des Vatikans an die Teilnehmer und meinte zur TRE MARI als Zuverlässigkeitsfahrt: „Zuverlässiges Fahren ist kultiviertes Fahren und wird immer mehr das reine Rennfahren ersetzen!“



Die deutschen Teilnehmer: Hermann Husel, Adolf Knöpfle, Dieter Thiele



Die Strecke

Die Fahrt begann. Obwohl wir die Bedingungen der Fahrt verdolmetscht bekommen hatten und auch sonst für die Ausländerbetreuung viel getan worden war, blieb uns doch — das merkten wir nach der ersten Etappe — vieles schleierhaft. Der Schwierigkeitsgrad dieser Prüfungsfahrt gegen die Uhr ergibt sich schon daraus, daß von 120 gestarteten Fahrern nach der ersten Etappe nur noch neun ohne Strafpunkte waren. Bei den sogenannten Meßkilometern ging es um Zehntelsekunden. Dazu kam, daß die Strecke teilweise unter 40 Grad im Schatten lag.

Die einzelnen Tagesstrecken führten von Salerno bis Bari, von Bari bis Cosenza, von Cosenza bis Catania (Sizilien), von Catania nach Agrigento und von Agrigento nach Palermo. Auf der ganzen Strecke fanden wir temperamentvollen Beifall, während wir und mit uns die begleitende Polizei durch die Orte rasten (!). Besonders ersehnten wir immer die Strecken direkt am Meer: die Meeresluft verschaffte Kühlung und die Landschaft versuchte ihren Ruf zu überbieten. Die heißeste Strecke lag auf Sizilien zwischen Agrigento und Trapani. Nachdem wir, wie alle Fahrer, außer einigen Ausnahmen, reichlich Strafpunkte gesammelt hatten, gelang einem unseres germanischen Teams noch am vorletzten Tag eine Karambolage mit der sicher einzigen Kuh dieser Gegend. Denn sonst gab es nur Ziegen. Unsere Vespas GS durchliefen den gesamten GIRO ohne jeden Defekt und unsere Werkzeuge brauchten wir nicht.



Vor dem berühmten Tempel in Agrigento



Der Glockenturm von Messina

Am Ziel in Palermo hatten sich von 120 Teilnehmern der erste mit einem Strafpunkt und der letzte mit 800 Strafpunkten „klassifiziert“. Wir lagen als Neulinge bei 100 Strafpunkten, und man sagte uns, dies sei schon sehr beachtlich.

Hermann Husel

## 5. Nationale Rollerprüfungsfahrt Marbach

Die „5. Nationale Rollerprüfungsfahrt“ wurde in diesem Jahr, nachdem sie seit vier Jahren vom Motorsportclub Ludwigsburg durchgeführt wurde, von dem Nachbar-Motorsportclub Marbach ausgerichtet. Die Fahrt war gut organisiert und für die ankommenden Vespa-Fahrer hielten die Mädchen des VC Ludwigsburg schon ab 5 Uhr früh erfrischenden Bohnenkaffee bereit.

Die Fahrer hatten zu diesem Zeitpunkt bereits eine Nachtanfahrt über 180 km Distanz hinter sich. Dies war knapp die halbe Strecke der Anfahrten früherer Prüfungsfahrten und folglich nicht sehr schwierig. Jedoch die sofort an die Ankunft in Marbach sich anschließenden Prüfungen forderten viel von Fahrern und Maschinen. Wer die „5. Nationale“ in Marbach bestand, wußte schon, was er hinter sich hatte.

Ab 6 Uhr früh starteten in Minutenabständen die insgesamt 56 Roller aller Fabrikate. In der 150-ccm-Rollerklasse vertrat Gerd Hummel, Heidelberg, VESPA mit seiner Grand Sport. Die Prüfungsfahrt begann vor der Stadthalle in Marbach mit einer zweifachen Brems- und Beschleunigungsprüfung über eine Strecke von 150 m. Hierbei gab es die ersten Strafpunkte. An diese Prüfung schloß sich die Zuverlässigkeitsstrecke, die dreimal (gegenüber einmal früher) durchfahren werden mußte und eine Länge von 110 km hatte. Die Strecke enthielt außerdem eine Bergprüfung, vier Zeitkontrollen und mehrere Durchfahrtskontrollen. Der Kurs begann und endete in Marbach.

Dreimal ging es um den Kurs und ebenso dreimal wurden die Fahrer naß bis auf die Haut und wieder trocken. Zwischen Winzerhausen und Marbach ging ein Gewitter mit Wolkenbruch und Hagelschlag nieder, wie es manch „alter Hase“ wohl selten erlebt haben mag. Keiner wußte wirklich — fuhr

er auf einer Straße oder in einem Bach! Die Zuschauer verfolgten die Fahrt ängstlich und mit erschreckten Gesichtern hinter den Fenstern. Jeweils im letzten Drittel der Strecke versorgte der VC Ludwigsburg die durchfahrenden Vespa-Fahrer mit Coca Cola. Bei der letzten Runde sah man den Teilnehmern an, dies war eine echte Prüfungsfahrt. Viele gaben auf. Die teilnehmenden VESPA-Fahrer hielten sich tapfer und siegten.



Auf der Strecke: Schiebel (22), Wörner (23), Hagemann (24)



Sieger Klasse II: Wörner (links); Klasse III: Hummel  
Mitte: Landesclubvorsitzender Reiter

Bei der Siegerehrung in der neuerbauten Stadthalle von Marbach, zu der auch der Landesclubvorsitzende des Schwäbischen Vespa-Ringes, Helmut Reiter, erschienen war, gab es glückliche Vespa-Fahrer.

**Sieg und Klassensieg** in der Klasse 125 bis 150 ccm und damit die **Goldplakette** und den **Pokal** errang G. Hummel, VC Heidelberg, auf VESPA Grand Sport. **Sieg und Klassensieg** in der Klasse bis 125 ccm und damit **Goldplakette** und **Pokal** errang Otto Wörner, VC Tübingen, auf VESPA 125 ccm. Die **Silberplakette** errang Helmut Kober, Bad Cannstadt, auf VESPA 125 ccm. Das Abschneiden der VESPA-Fahrer gegen das stark vertretene Konkurrenzangebot verdient allgemeine Anerkennung.

Willi Schnitzler

## 1. Ellwanger Zuverlässigkeitsfahrt 1958

Wir stehen am Start der Brems- und Beschleunigungsprüfung in Ellwangen. Wir, das heißt, die Rollerklasse bis 150 ccm; die meisten kennen sich persönlich, denn es sind immer die gleichen Narren, welche sich zu diesen Fahrten einfinden. Dort Kober auf Vespa 125 ccm, Wagner aus Dachau auf Vespa Export, Lutz aus Nürnberg usw.

Die 1. Prüfung besteht aus einer 150 m langen Strecke, welche durch zwei Bremslinien unterteilt und mit Ölbüchsen seitlich begrenzt ist. Ich komme gut über die Strecke. Dann bin ich auf der Zuverlässigkeitsroute und warte auf das Auftauchen der ersten Zeitkontrolle, welche ich nach Sollzeit plus, minus 1 Minute passieren muß. Dort wird sich auch herausstellen, wie die Fahrzeiten gelegt sind, oder ob man Kopf und Kragen riskieren muß, diese einzuhalten.

Als ich die gelbe Flagge erreiche, habe ich 5 Minuten gut und muß meine Zeit hier abwarten. Kurz hinter mir trifft die



Am Start: Schrempf (1), Lutz (2), Wagner (4)

Startnummer 2 ein, dann 3 und 4, schließlich 5. Also sind die Fahrzeiten gut zu halten, denn gestartet wurde in Minutenabstand! Schnell einige Fragen gegenseitig. Meine Sollzeit ist da, ich lasse an der Zeitkontrolle meine Kontrollkarte stempeln und rolle zum Start der Bergprüfung. Diese Spannung! In welchem Zustand ist der Waldweg, wieviel Prozent ist die Steigung? Hoffentlich muß ich nicht zwischen dem ersten und zweiten Gang pendeln, um den Motor auf Drehzahl und Kraft zu halten, denn schalten kostet Zeit — und Sekunden bringen Strafpunkte.

Start — und jetzt geht alles automatisch: einkuppeln, gas geben, schalten; als ich oben den Waldrand erreiche und in das grelle Sonnenlicht hinausschieße, bin ich so geblendet, daß ich eine Mulde im Weg übersehe und das Springen der Maschine gerade noch abfangen kann. Doch dann ist schon das Ziel durchfahren, und ich bin wieder auf der Zuverlässigkeitsstrecke. Zeitkontrolle! Wieder habe ich einige Minuten gut.

Die Strecke wird etwas besser. Ich muß den Fahrer Nr. 2 auf Vespa Grand Sport an mir vorbeiziehen lassen. Er kann jetzt den 4. Gang seiner GS ausspielen. Plötzlich zeigen die Pfeile der Streckenmarkierung direkt in ein Waldstück, man sieht

Wir interessieren uns für gute

## Vespa - Reiseberichte

mit Bildern (schwarzweiß, Hochglanz, 13 x 18 cm) und ausführlichen Angaben über:

1. Reisevorbereitungen (Ausrüstung, notwendige Papiere usw.)
2. Reiseroute (Sehenswürdigkeiten, Straßenverhältnisse, Service, Preis für Nahrungsmittel und Übernachtung, Camping, Tankstellen usw.)
3. Erlebnisse (besonders nette Begebenheiten, Aufnahme durch die Bevölkerung in den einzelnen Ländern usw.)
4. Die „Reise-Vespa“ (Baujahr, wieviel km, wie bewältigte Ihre VESPA die große Reise, Beladung, Sozius usw.)
5. Gesamtlänge des Berichts ca. 3 bis 4 Schreibmaschinenseiten.

Im VESPA-TIP abgedruckte Berichte werden honoriert.

Redaktion VESPA-TIP

Zuschauer. Also dicke Luft! Ruhe, nicht hineinstecken. Ich suche mir durch das weiche und ausgefahrene Streckenstück eine halbwegs günstige Passage. Mein „Nachfahre“ bekommt trotzdem eine schöne Ladung Dreck ins Gesicht. Endlich ein Feldweg, dann aber nochmals „wie gehabt“ und schließlich ein Stück Asphaltstraße. Schön diese Streckenführung mit wechselnden Schwierigkeitsgraden und trotzdem schnell. Die Schnitte liegen bei 45 km/h.

Dann die letzte Etappe. Jeder sieht mit einem Auge voraus mit dem anderen zehn Meter vor das Vorderrad, achtet auf die Streckenmarkierung, ab und zu einmal ein Blick auf die Uhr, die Ohren horchen auf den Motor und die Hände bremsen, kuppeln, schalten und geben wieder Gas. So geht auch diese Fahrt zu Ende.

Nach der abschließenden Zustandsprüfung setzen wir uns zusammen und halten Benzingespräche in Erwartung der Bekanntgabe der Ergebnisse dieser Fahrt. Erfolge der VESPA:

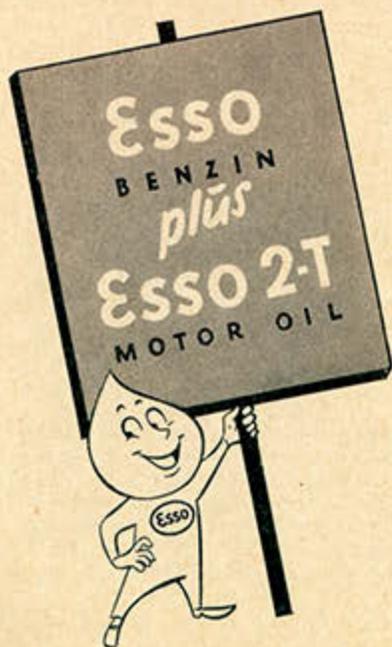
**Klassensieg und Goldmedaille:** Lutz, VC Nürnberg, auf VESPA Grand Sport. **Goldmedaille:** Schrempf, VC Nürnberg, auf VESPA Touren. **Silbermedaille:** Wagner, VC München, auf VESPA Export.

Wichtig für Zweitakt-Fahrer!

ESSO



## Was braucht Ihr Zweitakt-Motor ?



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.

### 3. Lektion

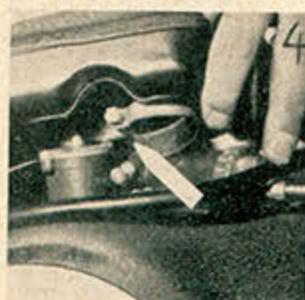
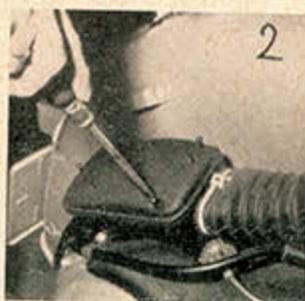
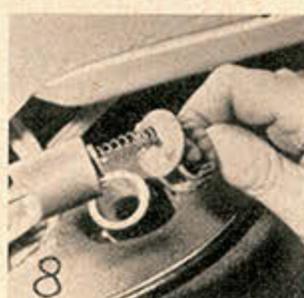
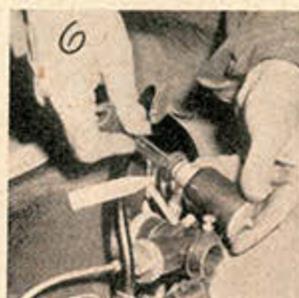
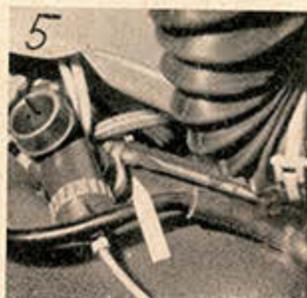
## Der Fallstromvergaser der Vespa G.S.

Ein Hauptaggregat des Verbrennungsmotors ist der Vergaser. Seine Funktionen gehören zu den wichtigsten dieser Art Motoren. Die nachstehende Lektion soll Ihnen, liebe Vespa-Fahrer, in Sachen Vergaser und für den Fall, daß Sie auf sich selbst angewiesen sind, wichtige Hinweise geben. Wir erläutern Ihnen diesmal den Ausbau, das Zerlegen, die Reinigung und die Montage des Vergasers. Diese Arbeiten, das sei vorweg gesagt, verlangen unbedingte Sorgfalt. Wir bitten Sie deshalb, die jeweils angeführten Abbildungen genau zu betrachten.

Die benötigten Werkzeuge: 1 Schraubenzieher Größe 1  
 1 Schraubenzieher Größe 3  
 1 Gabelschlüssel Größe 10  
 1 Gabelschlüssel Größe 14  
 1/4 Ltr. reines Benzin  
 1/2 Ltr. 30er Benzin-Olgemisch  
 1 Pinsel  
 1 kleinen Blech- oder Plastikbehälter

### Der Ausbau des Vergasers

Als erstes stellen Sie den Benzinhahn auf „zu“ und nehmen die Motorhaube ab. Das hat jeder schon einigemal gemacht. Jetzt sehen Sie den Vergaser sowie den Luftfilter vor sich (Abb. 1). Mit dem Schraubenzieher Nr. 3 lösen Sie die Luftfilterkappe (Abb. 2) und nehmen dieselbe ab (Abb. 3). Ebenfalls mit demselben Schraubenzieher die Klemmschraube am unteren Teil des Filters (Abb. 4) lösen, sowie die Haltetasche mit dem Gabelschlüssel Gr. 14 und den Filter herunterziehen. Mit einer 30er Benzin-Olgemisch waschen Sie den Filter aus. Die Gummifülle am Filter brauchen Sie dabei nicht abzumontieren. Durch die Luft trocknet der Filter von selbst aus. Mit dem Schraubenzieher der Gr. 3 lösen Sie die Klemmschraube vom Vergaser (Abb. 5). Durch Links- und Rechtsdrehen ziehen Sie den Vergaser herunter. Die Benzinleitung mit dem Gabelschlüssel Gr. 14 abschrauben (Abb. 6) und anschließend die Überwurfmutter (Abb. 7) mit der Hand abschrauben. Jetzt können Sie den Gasschieber herausziehen (Abb. 8). Nun haben Sie den Vergaserstock frei in der Hand. Als nächstes lösen Sie den Vergaserstock vom Schwimmergehäuse. Mit dem Schraubenzieher die beiden Schrauben am Schwimmergehäuse lösen und abnehmen. Um den Schwimmer herausnehmen zu können, spreizen Sie mit dem Schraubenzieher Gr. 1 die kleine Haltefeder auseinander und ziehen ihn heraus. Durch das Abnehmen des Schwimmers haben Sie auch die Schwimmernadel frei. Sie können die einzelnen Teile genau auf Abb. 13 erkennen.



### Reinigung des Vergasers

Als Reinigungsmittel verwenden Sie möglichst reines Benzin. Jeder von Ihnen hat bestimmt ein altes Blech- oder Plastikgefäß dazu noch einen Pinsel mittlerer Größe. In das Gefäß einen 1/2 Ltr. Benzin geben und sämtliche zerlegten Teile reinigen. Jedes Teil einzeln mit dem Pinsel abwaschen und auf ein sauberes Papier oder Tuch legen. Diese Teile trocknen sehr schnell an der Luft. Den Düsenstock extra mit Preßluft oder mit dem Mund durchblasen (Abb. 11). Dasselbe machen Sie mit der Hauptdüse (Abb. 12). Anmerkung: Die Hauptdüse keinesfalls mit einer Nadel bearbeiten. Sonst stimmt ihre Einstellung und folglich der Verbrauch nicht mehr. Soweit die Reinigung.

### Zusammenbau des Vergasers

Sie beginnen mit dem Einsetzen der Schwimmernadel in das Gehäuse (Abb. 13), stecken den Schwimmer auf die Nadel bis die Kerbe in die Spannfeder des Schwimmers einrastet. Den Schwimmerdeckel wieder aufschrauben, aber bitte auf die Dichtung achten (sonst undicht). Der erste Teil wäre fertig. Anschließend schrauben Sie die Hauptdüse wieder auf den Düsenstock (Abb. 10), setzen das Schwimmergehäuse wieder darauf und schrauben beide Gehäuse wieder fest zusammen. Als nächstes verbinden Sie die Benzinleitung an der Maschine (Abb. 6). Den Gasschieber in das Gehäuse einführen und mit der Hand die Überwurfmutter festziehen (Abb. 7).

## Unser Händlerporträt

In München gibt es einen „Vespa-Salon“, im Künstlerviertel Schwabing gelegen. Diesem Salon hat **Frau Sofie Pauli** eine ganz besondere Note gegeben. Im allgemeinen ist der Vespa-Fahrer gewöhnt, von gewichtigen und schraubenschlüsselgewohnten Zweiradspezialisten empfangen und bedient zu werden. Nicht so im „Vespa-Salon“ Sofie Pauli.

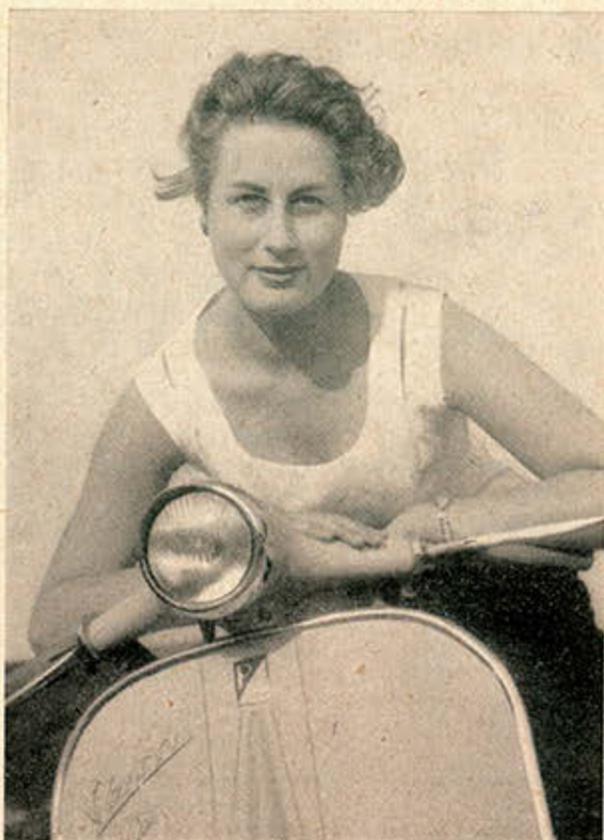
Tritt der Vespa-Aspirant in den Salon ein, so wird er in liebenswürdiger und charmanter Weise von Frau Pauli empfangen. Angst oder Beklemmungen braucht er keine zu haben, denn Frau Pauli ist aus der Branche, und kaum jemand kann so feinfühlig auf die Wünsche des Besuchers eingehen wie sie. Frage: Wer ließe sich nicht gerne von einer charmannten Dame nach seinen Wünschen fragen?

In diesem Salon werden Vespas ausgestellt und verkauft. Verkauft? Nein, das ist nicht der richtige Ausdruck. Sie werden dem Kunden mütterlich ans Herz gelegt. Deshalb hat Frau Pauli auch so viele Vespa-Kinder.

Für die kranken Vespas hat Frau Pauli eine Werkstätte eingerichtet, die sich sehen lassen kann. Noch mehr aber die Werkstatteleiterin, **Fräulein Ingrid Pauli**. Es ist durchaus verständlich, daß manche Vespas chronisch leiden, um möglichst bald und oft von Fräulein Ingrid in zarte Pflege genommen zu werden.

Ist es ein Wunder, wenn Salon und Werkstätte stets ein Anziehungspunkt der vielen Vespa-Freunde ist? Nein, es ist ein Beweis, daß auch dem nüchternen Geschäftsleben eine persönliche Note gegeben werden kann, die uns in unserem Manager- und Roboterzeitalter wie ein warmer Sonnenstrahl wärmt und erfreut.

Leider konnten wir Mutter und Tochter nicht auf einem Bild festhalten. Frau Pauli ist in ihren wohlverdienten Urlaub gestartet. Nachdem nicht nur von mir behauptet wird, daß sich Mutter und Tochter sehr ähnlich sind, wird das in Vespa-Kreisen einfach „Inge“ genannte Fräulein Pauli ihre „Chefin“ würdig vertreten.

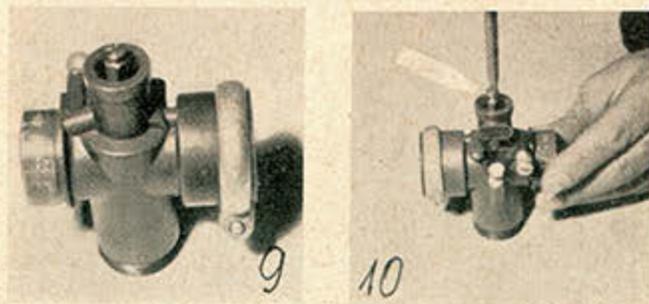


Ingrid Pauli

Dem „Vespa-Salon“ Sofie Pauli wünscht der „Vespa-Tip“ weiterhin gutes Gedeihen. Der Porträtist und mit ihm viele Vespa-Freunde werden auch in Zukunft gerne einen Abstecher in die Augustenstraße in München machen.

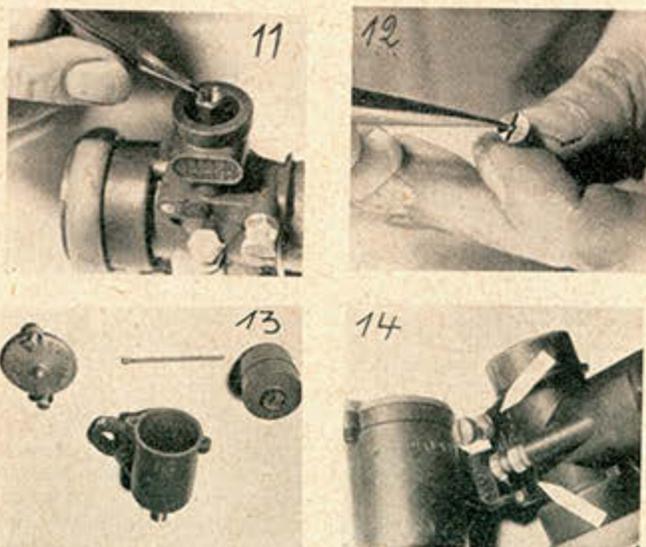
## Einbau des Vergasers

Den Vergaser auf den Ansaugstutzen des Zylinders aufdrehen und mit dem Schraubenzieher die Klemmschraube festdrehen (Abb. 5). In der Zwischenzeit ist der Luftfilter bereits abgetrocknet und Sie können ihn wieder auf den Vergaser aufsetzen. Ebenfalls die Klemmschraube wieder anziehen (Abb. 4). Bitte die Haltelampe nicht vergessen (Abb. 3 am Motorgehäuse). Zum Schluß noch den Luftfilterdeckel aufschrauben (Abb. 2). Sämtliche feuchten Teile mit Putzwolle oder Lappen reinigen.



## Starten und Einstellen

Benzinhahn wieder öffnen und ca. 10 bis 15 Sekunden warten bis das Benzin-Olgemisch das Schwimmergehäuse erreicht hat, evtl. den Schock ziehen, Zündschlüssel eindrücken und starten. Läuft der Motor normal, so bitte keine Veränderung vornehmen. Sollte aber das Standgas zu wenig oder zu hoch sein, so nehmen Sie den Schraubenzieher Gr. 3 und stellen die Einstellschraube (Abb. 14) (untere Schraube) nach innen



(bei zu wenig Standgas) oder nach außen (bei zu viel Standgas). Dagegen die obere Luftschaube (Abb. 14) auf keinen Fall verändern.

Wir glauben bestimmt, liebe Vespa-Fahrer, daß Sie mit den Anleitungen zurecht kommen werden. Bei der nächsten Lektion kommt der Vergaser der Touren Vespa an die Reihe. Sollte Sie irgend eine andere mit Bordmitteln auszuführende Reparatur oder Wartung interessieren, schreiben Sie an den „Bordmechaniker“ des „Vespa-Tip“. Wenn wir glauben, daß Ihre Anfrage vielen nützlich ist – gehen wir gerne darauf ein.



Rudolf Lukosch, seines Zeichens cand. med., schwang sich eines Tages im Mai unternehmungslustig auf seine VESPA, Baujahr 1956, und 12 600 km Lebenslauf. Er verließ Köln über die Rheinbrücke nach Osten. Sein Ziel war der Orient. In einer abenteuerlichen, allerdings gründlich vorbereiteten Einzelreise, kreuzte er in den Bereichen von weiland Kara ben Nemsi und Harun el Raschid. In 5 Monaten legte er zwischen Köln und der persischen Hauptstadt Teheran 17 593 km zurück. Rudolf erzählt:

Nach einer achtwöchigen „Amterrallye“ von Konsulat zu Konsulat war ich mit den notwendigen Papieren versehen, außerdem gegen Pocken und Cholera geimpft und mit Mitteln gegen Darminfektionen und Malaria, sowie mit DDT-Pulver versorgt. Erwähnenswert sind noch mein Kapital von 600 Mark und als hervorstechende Ausrüstungsstücke ein Satz Reservewerkzeug, eine Dose Motoröl, ein Wassersack, ein Reserve-Benzinkanister, eine kleine Ölkanne, eine Schreckschußpistole gegen wilde Hunde und eine gute Karte. Ab Landesgrenze wurde nicht mehr rasiert, — denn Bart ist besser als jeder andere Sonnenschutz. Wie gesagt, ich war orientiert — und ansonsten neugierig. Meine VESPA hatte 135 kg zu schleppen.

Bei regnerischem Wetter schlängelte ich mich durch Deutschland, sage den VESPA-Leuten in Augsburg guten Tag, durchquere Österreich und auf der bekannten Route Loibel-Paß — Laibach — Dubrovnik — Skopje, Jugoslawien, und gelange über die Thermophyten nach Griechenland. Die Straßen werden jetzt eine wahre Erholung. In den Tälern wächst Getreide, Obst und Wein und in den Bergen weiden Unmengen von Schaf- und Ziegenherden. Den Hirtenhunden kann ich nur mit hochgezogenen Beinen und Vollgas entkommen. Ich biege in der Nähe der Stelle, wo sich Leonidas mit seiner Handvoll Spartaner so wacker schlug, in die Straße nach Delphi ab. Die Hitze brütet über den Trümmern dieser geschichtlich berühmten Stadt. Mir sagt „Pythia“ im Auftrage von Apoll nichts über meine nächste Zukunft. Vielleicht fehlt mir durch die Hitze die nötige Ehrfurcht vor dem Orakel. Nicht einmal ein Schwefeldämpfchen kommt aus der Spalte im Säulenrundbau. Athen mit Akropolis, Zeustempel und den anderen Stätten sind wieder ein großes Erlebnis. Die Farben des Parthenon wechseln von Stunde zu Stunde und spielen im berühmten attischen Licht, während die Sonne hinter Salamis verschwindet. Man muß auch in einer Taverne gewesen sein. Ich habe dabei gelernt, wie man einen akkurat halbierten Hammelkopf fein in Olivenöl gebraten bis auf die Knochen „verputzt“. Jedesmal um Mitternacht, wenn im Freilichtkino gegenüber meiner Unterkunft „Sissy“ mal wieder glücklich Kaiserin von Österreich geworden ist, werde ich mit unserer Nationalhymne

in den Schlaf gesungen, wenn auch an sich Kaiser Franz damit gemeint sein soll.

Vom Kap Sounion an der Südspitze von Attika schaue ich nach einem kurzen Ausflug von der Ruine des Poseidontempels über das Meer. Schließlich verlade ich die VESPA auf die „Jonion“, ohne besonderes Zutrauen auf die Seetüchtigkeit des Schiffes. Die VESPA wird wie ein Hund an einem Deckpfosten festgebunden. Die Reisegesellschaft ist bunt. Bauern



Der Tempel von Delphi

von den Inseln, Ziegen, Schafe und Hühner und eine Anzahl von Kommunisten, die unter Bewachung in die Verbannung auf eine der Inseln gebracht werden. Ich habe mir zwischen Rettungsbooten und Ankertauen einen idealen Wohnplatz gesucht. Während Delphinrudel das Schiff begleiten, tanzt und singt die Belegschaft außer dem Kapitän zu einem Grammophon mit zwei Platten. Manchmal ist das etwas rachsische Triebwerk lauter als die konservierte Melodie. Aber was macht das schon. Im Abendlicht zieht die Insel vorüber, auf der Odysseus den Zyklopen geblendet hat. Eine kleine Insel — der Stein, den der Titan nach Odysseus warf — hebt sich davor aus dem Gegenlicht.

In **Alexandropolis** ist nach zwei Tagen und zwei Nächten die Seereise zu Ende. In Edirne rolle ich über die türkische Grenze. „Alemons“ sind hier sehr beliebt. Hätte ich alle Einladungen angenommen, Monate wären vergangen. Ein alter Gutsbesitzer holt mich schließlich aus meinem Hotel und zu sich. Der Diener schleppt nach dem Begrüßungessen ein Cello herbei und mein Gastgeber Saleh Bey spielt Bach, Schubert und Schuman. Ich revanchiere mich auf der Mundharmonika. Schließlich komme ich mit sieben Tagen Verspätung in das 245 km weiter gelegene **Istanbul**, vormals Konstantinopel und Byzanz geheißenen.



Auf der Galatabrücke

**Europa und Asien** berühren sich hier. Ich unternehme eine Fahrt auf einem Bosphorusdampfer und finde Parallelen zum Rhein. Burgen ziehen vorbei und gesungen wird hier wie dort. Doch angelegt wird abwechselnd in Asien und Europa. Überall trifft hier Altes und Modernes oder Anderes und Anderes aufeinander. Auf der Galatabrücke konzentriert sich der Verkehr zu einem Menschengewühl. Straßenbahnen, Pferdefuhrwerke, Taxis, Maultiere und Lastträger, die seelenruhig und unbeeindruckt etwa ausgewachsene Kleiderschränke oder sonst Geräte durch die Engen zwängen. Neben hochmodernen Bauten findet man Häuser, die scheinbar nur noch von den Tapeten zusammengehalten werden. Auf Socken wandle ich durch die berühmte „Blaue Moschee“ Sultan Ahmeds. „Wonderful“ flüstern amerikanische Touristen, „il Allaaaah“ murmeln unbeirrt die Gläubigen. Auch in den Geschäftsvierteln muß man gewesen sein. In einem Schneiderladen — wie die meisten Bazargeschäfte, mehr auf der Straße als unter Dach — sitzen zwei stolze Türken in Unterhosen und warten bis Meister Zwirn ihre anscheinend einzigen Stücke geflickt hat.

Das Hochland von **Anatolien**. In Meeresnähe fast wie unsere Mittelgebirgslandschaft, weiter im Inneren nur karstige Berge und Hügel, spärliche Felder und wenige Ansiedlungen. Im Vertrauen auf meinen DDT-Puder lasse ich mich einmal in ein Hotel hineinkomplimentieren. Bett und Frühstück kosten etwa 1,— Mark, inklusive groß angelegter Flohjadgen. Kurz vor Ankara streift die VESPA. Ein Fahrer eines Milchautos hält hilfsbereit an — Zauberwort: Aleman — und wir suchen und finden in fünf Stunden eine blankgescheuerte Kabelstelle. Allah weiß es, wie viele Leute inzwischen auf die Milch gewartet haben.

**Ankara**, die Hauptstadt der Türkei, nach dem alten Augustustempel, dem „monumentum ancyranum“, benannt, wird von dem Berg überragt, der weithin sichtbar das Mausoleum Kemal Atatürks trägt. Das Stadtbild Ankaras wirkt in Be-

bauung und Verkehr wie das vieler europäischer Städte. Das erwähnte Mausoleum scheint eine Art Wallfahrtsort zu sein. Da der orientalische Fez in der Türkei verboten ist, zum Gebet in den Moscheen aber Kopfbedeckungen getragen werden müssen, sieht man viele Gläubige, darunter jede Art von Uniformträgern, die die allgemein üblichen Schirmmützen umgedreht haben, damit der Schild bei den vorgeschriebenen Bodenberührungen nicht stört.

In **Konya**, wo einst der Orden der tanzenden Derwische gegründet wurde, stehen viele und berühmte Moscheen. Ich wollte sie sehen und habe deshalb mindestens zwanzigmal meine Schuhe aus- und wieder angezogen.

Ich rollere nun in Richtung Taurus. Wo ich tanke — das Benzin ist hier sehr billig — oder halte, gibt es immer einen Volksauflauf. Einer Mondlandschaft gleicht die bizarre Felsenwelt um Urgüp und Göreme. Aus weichem, vulkanischem Gestein hat das Wasser vor Jahrtausenden, soweit das Auge reicht, zuckerhutartige und sonst vielfältig geformte Gebilde herausgewaschen. In das leicht zu bearbeitende Felsmaterial sind Wohnhöhlen hineingearbeitet. Die ersten Siedlungen legten bereits die Hetiter an, später bauten Christen Kirchen und Klöster in den Fels. Auf dem Paß über den Taurus lerne ich mich blitzartig in Sicherheit bringen, wenn ich eine Hupe höre. Türkische Lastwagenfahrer und der Gedanke an das Testament gehören bei mir künftig zusammen.

Bei **Adana** blinkt das Mittelmeer. Die Straßen sind hier ausgezeichnet. Ich kann schnell fahren, um gegen die Temperaturen von 40 bis 45 Grad etwas Ventilation zu produzieren. Über den Belenpaß, vorbei an stolzen Kreuzritterburgen, geht die Fahrt wieder landeinwärts Syrien zu. Auf der syrischen Grenzstation muß ich erst einmal mit dem Offizier, dessen Frau und Tochter, die noch im Nachtgewand sind, frühstücken. Ich erfahre bei der anschließenden Amtshandlung, daß mein Visum nur für 72 Stunden gilt und Westeuropäer allgemein schlecht im Kurs stehen. Ich werde dann auch oft auf der Straße gestoppt, von Gestalten, von denen ich noch lange träumen werde. Sie kennen kein D-Schild und keine deutschen Farben. Ich lasse mir in arabischer Sprache meine Nationalität auf den Roller malen und gehe auf Kurs in ungewisse Weiten.

R. L.



Die Höhlen von Göreme

(Fortsetzung in Vespa-Tip Nr. 22)

# Vespa-chic im Vespa-Tip

DIE Vespa-Saison hat mit dem Abschied des Sommers wieder einmal ihren Höhepunkt erreicht. Weit über die Landesgrenzen hinaus spinnen sich neue, herzlich geschlossene Freundschaften. Bei den Festlichkeiten anlässlich der großen Treffen staunten die geladenen und prominenten Gäste immer wieder über das farbenfrohe Bild charmant gekleideter Vespasianer. „Sie“ hatte die reisezünftigen „Niethosen“ mit einem weit-schwingenden Kleid und „Er“ den standesgemäßen Club-Overall mit einem flotten Anzug vertauscht.

Die Mode-Saison „Herbst“ erwartet die Damen wie die Herren mit einer bunten Palette von neuen, farbigen Modellen. Die wesentlichste Moderichtung für die Damen scheint sich in der Umwandlung von der „Sacklinie“ zur „Trapezlinie“ zu präsentieren. Letztere wirkt wirklich jugendlich und grazil. Ihre Erscheinung wird sich sicher und charmant in den Vordergrund spielen. Natürlich soll immer der persönliche Geschmack unsere Eleganz bestimmen; besonders bei der Auswahl der Farben. Allerdings hat sich die Saison noch auf keinen speziellen Farbton festgelegt. Bemerkenswert sind noch die kürzer werdenden Röcke. Hier bleibt nur zu sagen: Wem steht was, ist absolutes Gebot. Dieses ist in Sachen Rocklänge weit wichtiger als: „Man trägt...“

Auch bei den Herren hat der Wandel der Mode belebt. Kammgarnwesten und Shetlandmodelle treten besonders in den Vordergrund. Als neue, interessante Farbkombinationen: Schwarz und Blau oder Grün und Gold. Größter herbstlicher Modeschlager dürfte das feingestrickte Oberhemd mit der Lederkrawatte sein.

Nun aber entscheidet Euch für dies oder das, woran Ihr findet Spaß, sei es bei Sonnenschein und herbstlich Laub und Traubenwein, für jeden wird in der Modekiste etwas drinnen sein!

Eure

Gisela



1



2

Bild 1  
Herbstliche Überraschungen für den Herrn: Diese sportliche Popelinjacke aus Nino-Flex unterstreicht mit ihrer eleganten Linienführung diskret die maskuline Note.  
Modell: H. W. Meyer · s-p-foto LOHMAIER

Bild 2  
Wirkungsvoll fügt sich das zweifarbige Karo dieses modischen Mantels zu den warmen Farben der Natur. Ein großer Hut schützt auch die neue Frisur vor überraschenden Regenschauern.  
Modell: Matesco · service-foto TOBLAS

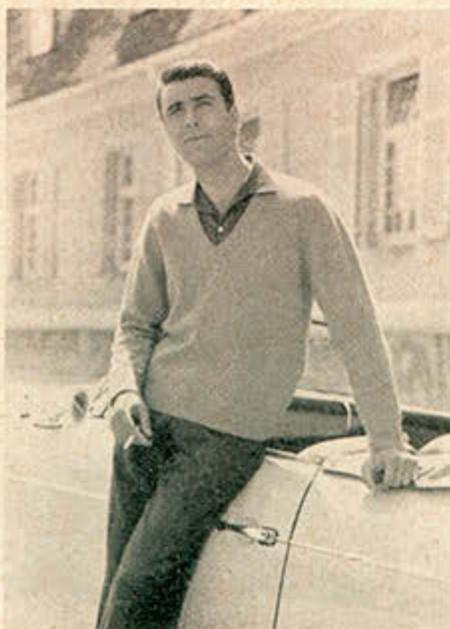
Bild 3  
„Richenda und Roxanna“ sind zwei anspruchsvolle Bleyle-Modelle, wobei das eine sehr reizvoll durch die hübsche Kragenpartie und der hier nicht sichtbaren Goldknopfreihe am Vorderteil wirkt. Die fließende Linie betont die Hüfte, eine dekorative Schleife den Übergang zum futteralengen Rock.  
Modell: Vetric/Bleyle · Foto: Lautenbacher

Bild 4  
Ein glattgestrickter Shetlandpullover und ein ebenso glattgestricktes langärmeliges Herrenhemd, sogar mit Manschetten und vorne ganz durchgeknöpft, variieren sich phantastisch durch zwei verschieden betonte Farben sportlich-elegant zusammen.  
Modell: Bleyle · Foto: Weishaupt

3



4



## Die Sache mit der Vorfahrt

§§

„Die Vorfahrt ist eine besonders beliebte Todesursache.“ Das ist die Definition eines Zynikers. Wir wollen uns nicht gegenseitig Angst machen, Freunde, aber das Thema „Vorfahrt“ ist ein paar Minuten aufmerksamen Lesens wirklich wert. Zwar lernt man vieles darüber in der Fahrschule — aber wie lange ist das schon her?!

**Rechts vor links** — das ist die Grundregel (wenn nicht positive oder negative Vorfahrtszeichen stehen).

Vorfahrt hat auch ein aus einem kleinen Wegerl von rechts in eine richtige Landstraße einmündender Verkehrsteilnehmer, und diese Vorfahrt muß man respektieren. Wenn das einer versäumt, trifft häufig obiges Zitat zu. Und den Verbliebenen eine — juristisch nicht unbedeutende — Mitschuld an seinem Tod: Er hätte nach Auffassung der Gerichte in der Erkenntnis, daß er von einem Feldweg in eine richtige Straße einbiegt, dabei so vorsichtig sein müssen, als wenn der andere die Vorfahrt hätte!

Normalerweise freilich stellen sich die Gerichte stark hinter die bevorrechtigten Verkehrsteilnehmer. So fordern sie vom **Wartepflichtigen**, daß er den sich nähernden Vorfahrtsberechtigten nicht im Zweifel darüber läßt, daß er dessen Recht respektieren wird. Mit Volldampf an die Hauptstraße, allorts Haarsträuben — und dann ein gekonntes Vespa-Bremsen ist gefährlich, strafbar und gegebenenfalls teuer. Wenn nämlich der erschreckte Vorfahrtsberechtigte irgendwie falsch reagiert und zu Schaden kommt.

Übrigens kann der Vorfahrtsberechtigte so falsch und verkehrswidrig fahren, wie er will — mit seinem Vorfahrtsrecht



Mach Dir nichts daraus, wir sind im Recht

hat das nichts zu tun. Er behält es, und wenn es kracht, sind Sie als eigentlich Wartepflichtiger dran. Ein teilweises Mitverschulden — und das prüft am besten für Sie ein Anwalt — liegt beispielsweise nur dann vor, wenn der Berechtigte so schnell war, daß er beim besten Willen nicht hätte anhalten können, wenn nun von rechts jemand gekommen wäre. Denn er muß ja seine Geschwindigkeit so einrichten, daß er des anderen Vorfahrt respektieren könnte. Also: Mit 100 Sachen fahrenden Vorfahrtsberechtigten braucht auch der Wartepflichtige nicht zu rechnen. Ein Abstand von 100 bis 150 Meter reicht im allgemeinen, um noch eine Überquerung durch-

zuführen. Dagegen wurde einer hart bestraft, weil er gerade noch zehn Meter vor einem bevorrechtigten Fahrzeug vorbeigehuscht war.

Auf Landstraßen mit Vorfahrt gibt es oft **T-Einmündungen**. Der Einbieger muß hier damit rechnen, daß auch auf der falschen Fahrbahn ein Fahrzeug daherkommen kann und dementsprechend vorsichtig sein. Wie überhaupt fast alle Sorgfaltspflicht beim Wartepflichtigen liegt. So ist es in einem Urteil ausdrücklich festgelegt, daß die Kreuzung einer Haupt- und einer Nebenstraße für den Verkehr auf der Hauptstraße noch lange nicht „unübersichtlich“ ist, wenn man die Nebenstraße nicht einsehen kann. Auf der Hauptstraße darf man also mit unverminderter Geschwindigkeit weiterfahren.

A propos „unverminderte Geschwindigkeit“. Neben dem § 13 der StVO, der die Vorfahrt regelt, gilt der § 1 natürlich für alle Verkehrsteilnehmer, und der besagt — nein, nicht was ihr auswendig gelernt habt — ganz schlicht: **Seid fair im Verkehr!** Und nicht mehr fair — und dumm dazu — ist es, sich die Vorfahrt erzwingen zu wollen. Ein **Recht** auf Vorfahrt gibt es ohnehin nicht; es handelt sich hier mehr um eine Spielregel, die man aber am besten gut beherrscht, um nicht im Gerichtssaal teure Nachhilfestunden nehmen zu müssen. Und noch eins: Es gibt schon viele praktische Büchlein über Verkehrsrecht, im Stil auch für den Rechts-Laien verständlich. Für jemanden, der gerne und viel fährt, ist das meist eine fesselnde Lektüre!

Max J. Riedl

## KLEINE REISETIPS

**Allzuweit** werden Sie ja um diese Jahreszeit nicht mehr fahren wollen. Und in Ihrer Umgebung kennen Sie sich besser als Fridolin. Wenn Sie aber jetzt noch Wochenend-Ausflüge machen, kann Fridolin vor allem raten: Zieht Euch warm an ... und nehmt Euch nicht allzuviel mehr vor!

**Italien** wird nach wie vor Reiseziel sein, denn dort sind bis in den Oktober hinein die Tage meist noch recht erträglich warm. Außerdem ist Traubenernte. Mitte Oktober wird übrigens vermutlich für **Italien** der Triptyk-Zwang aufgehoben. Weil aber immer noch eine erhebliche Differenz zwischen dem einheimischen Benzinpreis und dem, was Touristen aufzubringen wünschen, besteht, werden die Zollformalitäten nicht weggelassen. Vielmehr ist ein Registrierverfahren zu erwarten, das nicht weniger zeitraubend und lästig ist, als die jetzige Regelung.

Und weil gerade von Benzin-Gutscheinen die Rede ist: Fridolin muß sich hier berichtigen. Nach dem Wegfall der Grenzdokumente gibt es im Verkehr mit **Frankreich** für Ausländer Vignetten und — dazugehörig — Benzingutscheine. Vespa-Fahrer jedoch (und überhaupt alle Zweiradfahrer) bekommen außer der Plakette nur noch eine „gute Fahrt“ vom französischen Zoll mit auf den Weg. Benzingutscheine — ist nicht! Rollerfahrer können es sich leicht leisten, für den Liter Benzin rund eine Mark hinzulegen. Wogegen der Industriekapitän im Luxus-Straßenkreuzer für dasselbe Benzin nur 66 Pfennig bezahlt. Man nennt es auch gerechten Sozial-Ausgleich. Fridolin war falsch informiert, als er die Benzingutschein-Falschmeldung weitergab. Ein Glück für francophile Vespa-Fahrer ist, daß ihr Untersatz wenigstens nicht viel verbraucht.

Zu Fahrten in die **Benelux-Länder** und **Skandinavien** die grüne Versicherungskarte nicht vergessen.

**England** verlangt keinen internationalen Führerschein mehr, wohl aber noch die internationale Zulassung (ausgestellt von Ihrer Zulassungsstelle, Kostenpunkt zwei Mark).

Für **Spanien** ist weiterhin ein Visum notwendig, das 16 Mark kostet; dazu kommen alle nur möglichen Dokumente, mit Ausnahme der internationalen Zulassung.

Aus **Brüssel** hörte Fridolin, daß die Hotels dort seit einigen Wochen wieder mäßiger Preise verlangen. Das Schlafen kostet jetzt so um die 10 bis 15 Mark, eine Hauptmahlzeit ungefähr genausoviel, wenn's was sein soll. Zum Ausgleich dafür weiß Fridolin in Tirol Plätze, wo man für sechs Mark Tagespension herausgefüttert wird. Aber im Herbst und Spätherbst ist's halt nicht mehr das richtige Wetter.

Fridolin

# Aktuelles im Bild



▲ Die Vespa der Luft —  
eine „Piaggio“ der deutschen  
Bundeswehr.



▶ Frä. Pröbstl aus Rosenheim  
feierte ihren 150 000. Vespa-  
Kilometer.



▶ Herr Wiedemann von Fa. O. Pauli  
übergibt H. H. Pfarrer Bernhard von  
St. Andreas, München, seinen neuen  
Vespa 400.



▲ Vespa-Lastenroller „Ape“ im  
Hafen von Centa/Nordafrika



▶ René und Raymond  
mit Vespa 400  
Paris—Moskau—Paris



## VC Berlin

Bei der „III. Rallye Nationale“ in Le Havre am 13. und 14. 7. 1958 sowie bei der Vespa-Rallye St. Christophe in Esch/Luxemburg, war der Vespa-Club Berlin durch Henry Duda vertreten. Clubkamerad Duda erlangte dabei zwei 1. Preise als ausländischer Einzelfahrer.

Der Empfang und die Betreuung während des Treffens in Le Havre waren großartig. Die nordfranzösische Steilküste, die Besichtigung des berühmten Klosters St. Bénédiktine mit Brennerei und die Fahrt auf hoher See (!), waren unvergessliche Erlebnisse. Großen Beifall erntete Henry Duda für eine kurze französische Ansprache an über 300 Vespiisten und für das Gastgeschenk des Vespa-Clubs Berlin.

Beim Empfang beim Bürgermeister der Stadt Le Havre entboten das Stadtoberhaupt und der Generalsekretär des Vespa-Clubs De France besondere Grüße an den Vespa-Club Berlin. Besonders erfreulich war die Feststellung, daß das Clubband „VESPA-CLUB BERLIN“ überall gern gesehen und freudig begrüßt wurde. Die Teilnahme von Berliner Vespiisten gibt immer und überall Anlaß zu regen Diskussionen.

Besondere Erwähnung verdient noch eine auf der Rückreise vor Bochum eingetretene Panne. Der VC Ennepe/Ruhr vollbrachte dabei das Kunststück, innerhalb weniger Stunden, bis Mitternacht die nötigen Ersatzteile zu beschaffen, die der Präsident des VC Gelsenkirchen-Feldmark eigenhändig und im Pyjama montierte. Ein Lob dem Club und dem Präsidenten. Clubkamerad Duda konnte dadurch rechtzeitig seinen Arbeitsplatz in Berlin erreichen.

## VC Bremen

In diesem Jahr wurde erstmalig vom VC Bremen ein VESPA-Treffen veranstaltet, das am 26. und 27. Juli 1958 unter dem Motto „Rund um den Roland“ stattfand. Es wurden zwei wertvolle Wanderpokale vergeben: für die größte Clubmannschaft mit den meistgefahrenen Gesamtkilometern und für den Sieger des Geschicklichkeitsturniers. In Verbindung mit dem Bremer Verkehrsverein, der Fahnen und Masten sowie bildschöne Bremer Prospekte zur Verfügung stellte, konnten wir in intensiver Arbeit das Treffen vorbereiten. Ausgerechnet am Sonnabendmorgen regnete es sprichwörtlich Bindfäden. Kurz vor 15.00 Uhr trafen die ersten Maschinen ein. Dann ging es Schlag auf Schlag, völlig durchnäßt und abgESPANNT



Der Sieger: Philipp Duna

kamen die Teilnehmer aus dem In- und Ausland angefahren. Erfreulich groß war die Teilnahme holländischer Vespa-Freunde. Eine kurze Erfrischung, umgezogen, und schon ging es per Bus — denn es regnete unaufhörlich weiter — zurück zu den Sälen der „Niederdeutschen Bühne“. Festlich geschmückte Tische, ein gutes Abendessen sowie eine flotte Kapelle brachten sehr schnell die nötige Stimmung in die Reihen der Teilnehmer. Keiner dachte mehr an Regen. Kurz vor 22.00 Uhr wurde dann durch unseren 1. Vorsitzenden, J. Dobrychlop, die Siegerehrung in der Mannschaftswertung vorgenommen.

Den **ersten Wanderpokal** erkämpfte sich mit 5 Maschinen und 4270 km der VC Lingen/Nordhorn, vor dem VC Enschede (Holland) mit 13 Maschinen und 3783 gefahrenen Kilometern. Anschließend hielt unser „Jupp“ eine kurze Festansprache. Was dann geschah, ist kaum in Worten auszudrücken; es wurde getanzt und geschunkelt. Gegen 24.00 Uhr erfolgte die Verlosung der großen Tombola. Ans Bettgehen hatte keiner mehr gedacht, es war auch schon zu spät, denn die Linien-Busse hatten ihren Verkehr längst eingestellt. Die Teilnehmer wurden in pausenlosen Einsätzen unserer Mitglieder, mit allen verfügbaren fahrenden Untersätzen, in die Quartiere befördert.

Am Sonntagmorgen, ab 9.00 Uhr, begann das Turnier, Gott sei Dank, ohne Regen. Nach dem Geschicklichkeitsturnier fand die Korsofahrt statt. Bei prächtigem Sonnenschein surrten ab 11.30 Uhr 160 Vespen durch Bremens Innenstadt, Industrieviertel und Häfen. Dann wurde es Zeit, das reichhaltige Mittagmahl einzunehmen. Anschließend erfolgte die Siegerehrung des Turniers. Philipp Duna, altbewährter Sportfahrer des VC Delmenhorst, konnte sich den **zweiten Wanderpokal** erkämpfen. Der VC Hannover belegte den nächsten Platz.

Wir wollen hoffen, wenn im nächsten Jahr die Wanderpokale erneut verteidigt werden, daß der Wettergott es besser mit uns meint. Die Veranstaltung war trotz Regen ein Erfolg.

## VC Gießen

Auch in Gießen wurde der „Tag der Vespa“ würdig begangen.

Zunächst ging die Fahrt nach Butzbach. Hier sollten die so berichtigten „Weißen Mäuse“ der Autobahn besichtigt werden. Nachdem sich der Wetzlarer Vespa Club unterwegs angeschlossen hatte, traf die Kolonne mit 33 vollbesetzten und herrlich geschmückten Maschinen bei der Polizeiverkehrsbereitschaft in Butzbach ein.

In kleineren Gruppen wurden dann die Streifenwagen sowie die Sonderfahrzeuge und das Gebäude besichtigt. Mit großem Interesse wurde einer der Kamerawagen bewundert.

Nach all dem Interessanten machte sich so langsam der Hunger bemerkbar. In dem nahegelegenen Dörfchen „Griedel“ war in einem kleinen Gartencafé bereits ein Mittagessen für die Vespa-Freunde serviert.

Nach dem Essen ging es auf große Fahrt, durch Butzbach in Richtung Bad Nauheim. Hier wurde uns von der Polizei gestattet, ausnahmsweise die Kurstadt, die sonst für Motorräder gesperrt ist, zu durchfahren. Es war ja schließlich auch etwas Besonderes, eine „Vespa-Korsofahrt“, die selbst für die verwöhntesten Kurgäste ein außergewöhnliches Erlebnis darstellte und von allen Zuschauern mit Begeisterung aufgenommen wurde.

Als nächstes Ziel hatten sich die Verantwortlichen Friedberg und Bad Homburg ausgesucht. Gerade in diesen Städtchen existieren nämlich eine Menge Vespas, ohne daß ein Club gegründet werden konnte.

Wenn man eine Reise tut, dann kann man was erzählen! Unter diesem Motto stand dann auch der weitere Verlauf der Fahrt. Es begann mit einem Kerzenschaden und endete über zwei Reifenpannen bei Fuzzi, der „Vespagroßmutter“ (Baujahr 1951), die die Kugeln allmählich aus ihren Lagern verloren hatte. Aber was macht das einer richtigen Vespa, Fuzzi lachte und fuhr später noch durch bis Gießen.



Mittagstisch im Grünen

Von Bad Homburg führte die Fahrt über Weilburg, Braunfels nach Wetzlar. Hier verabschiedete man sich von dem Wetzlarer Club und war sich einig, daß dieser herrlichen Tour noch recht viele folgen müßten. Sie stellten fest, daß man den „Tag der Vespa“ nicht hätte würdiger begehen können, als für den Vespa-Gedanken zu werben, die Vespa-Fahrer zu Verkehrskavaliere heranzubilden und die fröhliche Kameradschaft innerhalb und zwischen den Clubs zu fördern.

Hans-Eberhard Hoffmann

## VC Osnabrück

Der in der Jahreshauptversammlung verlesene Rechenschaftsbericht über die Tätigkeit des VC Osnabrück rief den Mitgliedern nochmals die schönen Erfolge der Rollersaison 1957 ins Gedächtnis zurück. U. a. wurden bei Zuverlässigkeitsfahrten zwei Goldmedaillen errungen. Bei anderen sportlichen Veranstaltungen belegten Fahrer des Clubs drei erste Plätze. Vorsitzender Baumfalk wurde Fuchsmeister 1957 und Clubmeister in der Touristik 1957, Karl-Heinz Tepe Clubmeister 1957 im Geschicklichkeitssport. Erstmals führte der Club neben seiner Fuchsjagd und den beiden Geschicklichkeitsturnieren im Rahmen des Gauwertungswettbewerbs des ADAC Gauweser-

Ems eine Verkehrsschildersuch- und Orientierungsfahrt für Roller, Motorräder und Wagen durch, die trotz schlechter Witterungsbedingungen sich eines guten Zuspruchs erfreute. In der Touristik konnte der Club bei dem Clubturnier des VCVD im Landesclub West den vierten Platz belegen, wofür er als Preis eine Tourenmaschine erhielt. Insgesamt wurden im vergangenen Jahr 64 000 km bei Clubveranstaltungen gefahren, davon 25 000 km bei dem Turnier. Seit Bestehen des Clubs, also seit 1951, sind über 400 000 km bei Ausfahrten und Treffen von Clubmitgliedern zurückgelegt worden.

Wiedergewählt wurden 1. Vorsitzender Baumfalk, Schriftführer Toennes und Tou-

renwart Broxtermann. Letzterer übernahm vorläufig in Personalunion das Amt des Sportwartes. Als Kassenwart wurde ein junges Mitglied, Bußmann, gewählt. Als Kassenprüfer fungiert 1958 Herr Rennemann. In einer außerordentlichen Jahreshauptversammlung am 28. März 1958 beschloß die Versammlung verschiedene Satzungsänderungen und die Eintragung des Clubs in das Vereinsregister. Auf dem Wege der weiteren Verjüngung des Vorstandes wurde nunmehr das Amt des Sportwartes mit Ferdi Otten besetzt.

## VC Essen-Frintrop

Die Vespa-Familie hat Zuwachs bekommen: den VC Essen-Frintrop. Vorstand G. Stolte berichtet von seinem neuen Club: „Im April waren wir vier Vespisten. Bald hatte sich jedoch unser Club herumgesprochen. Heute sind wir bereits 17 Mitglieder stark. Bei unserer ersten Hauptversammlung wählten wir unseren Vorstand und traten dem VCVD bei. Die erste Ausfahrt führte zum Vespa-Geschicklichkeitsturnier in Duisburg-Hamborn. Wir sagen: bravo! Wir haben uns wohl gefühlt und bekamen den ersten Geschmack von einem Vespa-Treffen. Sicher sind wir der jüngste Club — aber einen Vorschlag zur Nachahmung haben wir schon. Wer bei uns zu spät zum Clubabend kommt, zahlt 20 Pfennig in die Kasse. Wir grüßen alle Vespa-Clubs mit einem kräftigen Vespa-Roll!“

Unsere Vorstandschaft:

1. Vorsitzender und Schriftführer: Gustav Stolte, Essen-Frintrop, Frintroper Str. 340

Kassierer: Dieter Walterscheid, Essen-Borbeck, Kanzelweg 25

Unsere Anschrift:

Vespa-Club Essen-Frintrop z. Hd. Gustav Stolte, Essen-Frintrop, Frintroper Str. 340  
G. S.



„Erdinger Ansicht“

## VC Erding

Neu und doch schon alt.

Durch Treffen, die wir im vergangenen Jahr angefahren hatten, kennen uns schon einige Vespa Clubs.

Und nun möchte ich von uns selbst etwas erzählen.

Ich weiß nicht, ob Ihr Erding kennt, oder wißt, wo es liegt. Auf alle Fälle es ist 36 km nordostwärts von München entfernt und ist bekannt durch das Erdinger Moos und den ganz beachtlichen Flughafen.

So war's Anfang Mai 1957. Es besuchte uns Herr Schramm von den Münchner Vespa Freunden. Vorher waren alle Vespa-Fahrer der Stadt zusammengetrommelt worden. Zur Einführung und Orientierung unterrichtete Herr Schramm die Anwesenden über die Ziele und Aufgaben des VCVD. Fast alle

sprachen sich für die Gründung eines Vespa Clubs aus und wählten als

Vorsitzenden: Ferdinand Roßbrucker und als Kassenwart: Rudolf Pirsch.

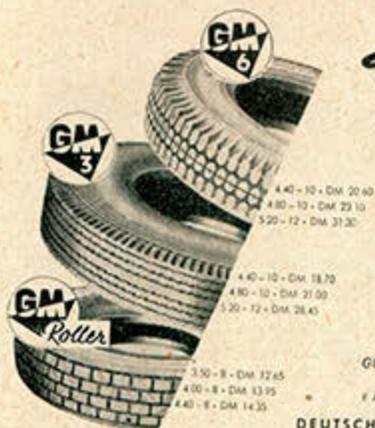
Durch großzügige Spenden unseres hiesigen Vertreters Herrn Franz Hornburger und des Herrn W. Schramm vom Landesclub Bayern war es uns möglich, noch am gleichen Abend unserer Clubkasse einen kleinen Grundstock zu verleihen.

Durch zahlreiche Unterhaltungsabende und gemeinsame Ausfahrten wurde der Club im Laufe der Zeit zu einer Gemeinschaft zusammengeschmiedet, die man selten findet. Es ist schon allgemein bekannt, daß der Erdinger Vespa Club eine ausgesprochen gemütliche Blase ist.

Bis zum nächsten Treffen grüßen wir alle Vespa-Freunde mit einem dreifachen Vespa-Roll!  
Georg Schweiger

## VC Karlsruhe

Im Februar dieses Jahres wurde der VC Karlsruhe wieder ins Leben gerufen. Zunächst beschränkten wir uns darauf, mit guter Beteiligung an den Treffen und Veranstaltungen benachbarter Vespa-Clubs teilzunehmen. So wurden unter anderem die Vespa-Treffen in Heidelberg, Brüssel, Heilbronn und Wiesbaden angefahren. Mancher Sonntag wurde dazu benutzt, in gemeinsamen Ausfahrten die nähere Um-



**Roller- und Kleinwagen-Reifen**

... werden auch GM-runderneuert!

Das heißt:  
**REIFENKOSTEN SENKEN - SICHERHEIT ERHÖHEN!**

**GM Mayer KG LANDAU/PS.**  
FABRIK FÜR REIFEN-ERNEUERUNG

DEUTSCHLANDS GRÖSSTES REIFENHAUS



**Zubehör stets neueste italienische Modelle!**

Bitte beim Fachhändler Prosp. verlangen

**Hans Pfefferkorn • Bad Pyrmont • Postfach 144**

gebung, Schwarzwald und Pfalz zu erkunden und kennenzulernen. 14tägig trafen wir uns zu regelmäßigen Clubabenden. Die Clubarbeit leitete ein provisorischer Vorstand.

Im Juni wählten wir unseren endgültigen Vorstand:

- |                 |                       |
|-----------------|-----------------------|
| 1. Vorsitzender | Günther Sauer         |
| 2. Vorsitzender | Heinz Schaller        |
| Schatzmeister   | Alfred Stump          |
| Kulturwart      | Walter Gersting-Köppl |
| Sportwart       | Manfred Dörmann       |
| Schriftführer   | Daniel Hilgenstock    |

## VC Säckingen

Es ist zwar schon über ein Jahr her, seitdem unser Club gegründet worden ist, aber bis zur Stunde hatte noch niemand Zeit gehabt, unsere Geburtsanzeige aufzugeben. Dies soll nun mit den folgenden Zeilen nachgeholt werden.

Am 14. September 1957 trafen sich etwa 30 Vespafahrer aus der Trompeterstadt und deren Umgebung, um sich in einem Vespa Club zusammenzuschließen. Es war allen von vornherein klar, daß der Anfang nicht leicht sein würde, zumal die Mitglieder aus verschiedenen Ortschaften stammen. Unser Landesvorsitzender Hajo Koslowski, der mit noch drei anderen Aktiven des VC Freiburg zu uns gekommen war, wies bei seiner Ansprache darauf hin, daß nur allein ein guter Kameradschaftsgeist und ein gesundes Clubklima diese Schwierigkeiten überwinden könne.

Die anschließende Vorstandswahl hat folgende Besetzung ergeben:

- |                   |                                      |
|-------------------|--------------------------------------|
| 1. Vorsitzender:  | Hubert Schnapka, Säckingen/Rhein     |
| 2. Vorsitzender:  | Helmut Keser, Ofllingen/Baden        |
| 3. Schriftführer: | Wolfgang Heitz, Brennet/Rhein        |
| 4. Sportwart:     | Josef Baumgartner, Säckingen         |
| 5. Kassierer:     | Karlheinz Ottersbad, Säckingen/Rhein |
| 6. Pressewart:    | Klaus Mordhorst, Wehr/Baden          |

Noch am Gründungsabend wurde vereinbart, daß wir uns alle 14 Tage in unserem Clublokal „Hotel Löwen“, Säckingen, treffen wollen.

Wir hoffen nur, daß das kommende Jahr für uns so erfolgreich wird, wie es die wenigen Monate des vergangenen Jahres für uns waren.

Wolfgang Heitz, Klaus Mordhorst

## VC Heidelberg

### Hauptversammlung und Geschicklichkeitsturnier

Bei unserer diesjährigen Hauptversammlung gab der 1. Vorsitzende, Herr Hummel, einen Rechenschaftsbericht über das abgelaufene Geschäftsjahr, der allgemein Anerkennung fand. Auch die Ausführungen des Schatzmeisters wurden mit Beifall quittiert, denn sie ließen klar eine sparsame und bedachte Kassenführung erkennen.

Nach der einstimmigen Entlastung des gesamten Vorstandes übernahm Herr Mendel die Wahlleitung. Einstimmig wiedergewählt wurde Herr Hummel als 1. Vorsitzender, Herr Dürr als Kassenwart und Fräulein Wagner als Schriftführerin. Der 2. Vorsitzende, Herr Zeller und der Sportleiter Herr Braun, sowie die beiden Beisitzer,

Herr Heck und Herr Mayer, wurden neu in den Vorstand gewählt.

Über 100 Vespen aus Wiesbaden, Mainz, Frankfurt, Hanau, Offenbach, Darmstadt, Mannheim und Karlsruhe waren zur Geschicklichkeitsturnier nach Heidelberg gekommen. Nach einer Schau- und Probefahrt durch den Turnier-Leiter, Herrn Heck, begann die Veranstaltung. Schlag auf Schlag wurden die Maschinen an den Start geschoben und innerhalb von 1 1/4 Stunden waren 51 Roller über den Parcours gegangen. Erfreulich war dabei, daß nicht nur recht gute Leistungen gezeigt wurden, sondern daß die Veranstaltung auch ohne jeden Sturz und Zwischenfall abrollte.



Herr Kopf: Immer diese Stangen

Am Rande des mit viel Ehrgeiz ausgetragenen Geschicklichkeitsturniers trug sich dem Vernehmen nach auch eine Wette höheren Einsatzes zu. Genaues sickerte nicht durch. Jedenfalls kurvten in einer Pause plötzlich aus dem Lager der Gäste Betriebsleiter Alfred Kopf und Presse- und Werbeleiter Erich Miller von der Vespa-GmbH über den „Hinderniskurs“. Die beiden „Wettkämpfer“ konzentrierten sich ganz ernsthaft auf umgefallene Büchsen und derlei schikanöses „Zeug im Wege“. Sie fuhren nicht schlecht und bekamen manchen Sonderbeifall — aber beide Herren waren sichtlich froh, als sie die Strecke wieder den alten Routiniers und „Zentimeterspezialisten“ überlassen konnten. Die Wette schien ihren verschmitzten Gesichtern nach erfüllt zu sein.



Herr Miller: fällt sie — oder fällt sie nicht?

Am Nachmittag traf man sich dann im Schwimmbad-Restaurant zur Siegerehrung und anschließendem Tanz. Die Gewinner wurden mit wertvollen Preisen bedacht.

- |                       |               |
|-----------------------|---------------|
| 1. Joa, Mannheim      | 0 Strafpunkte |
| 2. Stelz, Heidelberg  | 4 Strafpunkte |
| 3. Staffa, Heidelberg | 4 Strafpunkte |
| 4. Braun, Heidelberg  | 5 Strafpunkte |
| 5. Weirich, Frankfurt | 5 Strafpunkte |
| 6. Müller, Frankfurt  | 5 Strafpunkte |

Neue Clubanschrift: Vespa-Club Heidelberg  
Gerd Hummel, Heidelberg, Wielandstr. 22.

## VC Unna

Wie schon des öfteren bei sportlichen Veranstaltungen, so wurde auch zum 13. April der Vespa Club Unna vom Motorsportclub Holzwickede gebeten, seine Vespisten beim ADAC-Geländelauf als Wertungsrichter einzusetzen. Der Geländelauf wurde auf dem Truppenübungsplatz Hengsen bei Unna gestartet. Insgesamt starteten je drei Klassen der Straßenmaschinen und der Geländemaschinen. Die Vespisten waren von 13.30 bis 19.00 Uhr im Einsatz und hatten sechs Wertungsstellen zu besetzen. Es war eine harte Aufgabe, denn die abgegrenzten Wertungsstellen waren schwierig zu durchfahren und jeder Fehler mußte genauestens vermerkt werden.

Alle Vespisten waren sehr eifrig bei der Sache.

Die Unnaer Vespisten haben es sich nicht nehmen lassen, die Wertungsstellen mit den Fähnchen des VCVD abzustechen.



Vespa-Wertungsposten

## VC Monschau

Wir beschlossen eine Campingtour zum Grand Prix de Belgie in Spa-Francochamps, am Rande der Eifel, etwa 30 km von Monschau entfernt. Günther — unser Präsident und Manager — kundschaffte einen schönen Zeltplatz aus, verhandelte mit belgischen Gendarmen und hatte Erfolg. Wir starteten in Richtung Belgien: Peter — unser Chefmechaniker, ein Autoschlosser von Gottes Gnaden auf Touren-Vespa; Felix — ein Tankwart, der den Durst unserer Vespen stillt und seine Werkstatt unseren Basteleien zur Verfügung stellt, auf Vespa-GS —; Manfred — ein beispielhaft genauer Bürokrat, daher auch Kassierer, ebenfalls auf Vespa-GS —; Franz — genannt Bubas, wegen seiner zwei Zentner Lebendgewicht, ein Radiotechniker, ebenfalls auf einer GS, und Ferdi — der „Spätzünder“, der eine erstaunliche Fähigkeit im Zuspätkommen entwickelt, auf TourenVespa. Während wir

uns einrichteten, drehten unten auf der Rennstrecke die Asse ihre Trainingsrunden. Nachdem das Training beendet war, wurde die Strecke freigegeben und wir konnten es uns nicht verkneifen mit unseren Vespen einige schnellen Runden über den Kurs zu drehen. Dabei erregten wir mit unseren Vespen, denen die Jagerei Spaß machte — einer im Windschatten des anderen fahrend — einiges Aufsehen. Während dieser Zeit trafen wir auch einen jungen Belgier, ebenfalls auf einer Vespa GS. Wir waren bald dicke Freunde. Am nächsten Tag erlebten wir den „großen Preis von Belgien“. Es fiel uns am Abend nicht leicht, von Belgien und unserem belgischen Freund, den wir zum nächsten Clubabend nach Mönchsau eingeladen hatten, Abschied zu nehmen. So entstand aus unserer ersten großen Clubfahrt eine deutsch-belgische Freundschaft, deren Diplomat und Vermittler wiederum die Vespa war. F. C.

### VC Wanne-Eickel

Im Clublokal Sassenhof-Altevoigt fand die Jahrestagung des Wanne-Eickeler Vespa-Clubs statt.

Der wegen Krankheit leider nicht anwesende Schriftführer Paul Stawicki wurde für seine Verdienste im Vespa Club einstimmig zum Ehrenmitglied ernannt.

Vorsitzender August Schirbach, zum 7. Mal einstimmig für das Jahr 1958 wiedergewählt, bietet mit Schriftführer Paul Stawicki, Schatzmeister Fritz Milotzki, Sport- und Tourenwart Hans Flühs, Pressewart Meier und Photowart Fritz Dörner Gewähr dafür, daß der Club auch im 7. Jahre seines Bestehens ein lebendiges und fahrtenreiches Vereinsleben entfaltet. Eine Abordnung des Clubs ist ausersehen, dem langjährigen Schriftführer und früheren Kassierer Paul Stawicki im Krankenhaus einen Besuch abzustatten, um ihm den Ehrenbrief des Vespa Landesclub West und die Ehrennadel als Ehrenmitglied im Vespa Club Wanne-Eickel zu überreichen.



Paul Stawicki erhält die Ehrenurkunde

Der Vorsitzende des Landesclubs, Kamerad Schultze, Recklinghausen, hatte es sich nicht nehmen lassen, in der Jahresversammlung persönlich den Ehrenbrief zur Freude der Clubkameraden an den Vorsitzenden Schirbach zwecks Weiterleitung an P. Stawicki zu übergeben. Bei dieser Gelegenheit gewann der Landesclub-Vorsitzende zugleich einen Einblick in das lebendige Wanne-Eickeler Clubleben und verlieh seiner Überzeugung Ausdruck, daß der Vespa-Club Wanne-Eickel auch weiterhin aktiv im Landesclub West mit an erster Stelle stehen wird.

### VC Pforzheim

Professor Juan Bohorques Borja aus Valencia, Spanien, besuchte anlässlich des großen Brüsseler Europa-Vespa-Treffens mit einem Teil der spanischen Vespa-Mannschaft den Pforzheimer Vespa-Club. Dieser Besuch ist ein offizieller Gegenbesuch, denn Pforzheim sehr aktive Vespisten genossen zuvor in Barcelona und Valencia die sehr lie-



Im Kreis der spanischen Gäste

### 8 Jahre Vespa-Club Pforzheim

Als im Frühjahr 1950 die ersten Vespas aus Italien nach Pforzheim kamen, fanden sich einige Idealisten zur Wahrung gleicher Interessen und Ziele zusammen und gründeten Mitte April 1950 unter Vorsitz von Frau Erika Kretschmann den Vespa Club Pforzheim. Er ist somit einer der ältesten seiner Art in der Bundesrepublik und hat Veranlassung, sich nach achtjährigem Bestehen einigen rückschauenden Betrachtungen hinzugeben.

Frau Kretschmann nahm sich von 1950 bis 1952 den Wehen der Idealisten an und formte daraus einen Club guter Kameradschaft. Im Jahre 1952 trat Frau Lore Kontzi in ihre Fußstapfen und 1954 Herr Siegfried Flitsch. Es gab natürlich wie überall viele Klippen und Krisen zu überwinden. 1955 übernahm dann der damalige 2. Vorsitzende Herr Werner Fischer die Führung des Clubs und brachte ihn zu seinem heutigen beachtlichen Ansehen.

Die erste organisierte Ausfahrt fand am 30. April 1950 zur Krokusblüte nach Zavelstein statt. Dieselbe erregte seinerzeit so großes Aufsehen, daß selbst ein Schrankenwärter der Strecke Pforzheim-Nagold seiner Pflicht nicht rechtzeitig nachkam, was eine Strafversetzung zur Folge hatte. Es ist somit das erste Opfer, wie es aus der Clubchronik hervorgeht.

Immer mehr Vespa Clubs entstanden, bis im Jahre 1951 als Dachorganisation der Vespa Club von Deutschland gegründet werden konnte, der sich dem „Vespa Club d'Europe“, der größten motorsportlichen Vereinigung der Welt, anschloß. Im gleichen Jahre fand auch die erste internationale Vespa-Rallye statt, die der Genfer Vespa Club organisierte, welches von zwei Pforzheimer Maschinen angefahren wurde. Auf diesen Veranstaltungen werden von jungen und alten Menschen Freundschaften geknüpft und tragen somit dazu bei, daß

benswürdige Gastfreundschaft der Spanier. So wurden die alten Freundschaften erneuert und Pforzheim einer Besichtigung unterzogen; kurz, es herrschte das beste Einvernehmen. Abschließend tauschte man Gastgeschenke, sagte „auf Wiedersehen“ und „hasta la vista“. In Begleitung der Vespa-Fahrer gingen die „spanischen Blitzbesucher“ wieder auf große Fahrt in Richtung Heimat.

sich auf unserer von allen möglichen Spannungen zerrissenen Mutter Erde immer wieder Möglichkeiten zum Wohle der Völker- verständigung ergeben.



Die Trophäen-Sammlung

Anlässlich des achtjährigen Bestehens des ältesten deutschen Vespa-Clubs zeigte ein Pforzheimer Photohaus am Sedanplatz in einem seiner Schaufenster alle Preise und Trophäen, welche in den letzten Jahren von den Clubkameraden errungen wurden.

### VC Trier

Am 18. Juni 1958 fand unter dem Vorsitz von O. Barthen, dem Kassierer A. Loch und 13 stimmberechtigten Mitgliedern im Clublokal „Zum Lämmchen“ die diesjährige Hauptversammlung mit Entlastung und Neuwahl des Vorstandes statt.

Zunächst legte Herr Barthen den Rechenschaftsbericht des vergangenen Jahres über Clubausfahrten, Vespa-Treffen, Festlichkeiten und das eigene Vespa-Treffen in Trier vor.

Viele Clubausfahrten führten zu Besuchen benachbarter Clubs, um die Freundschaft von Club zu Club zu pflegen. Der bisherige Vorsitzende konnte aus beruflichen und familiären Gründen nicht mehr kandidieren. In geheimer Wahl erhielt die größte Stimmenzahl unser Kassierer Allo Loch. Der



VC Trier steht Spalier

Gesamtvorstand des VC Trier setzt sich jetzt wie folgt zusammen:

1. Vorsitzender:

Allo Loch, Trier, Olewigerstr. 92

Schriftführer:

Winfried Jullien, Trier, Hermesstr. 6

Kassierer:

Karl-Heinz Brenziger, Trier, Krahenstr. 2

Tourenwart:

Berni Schneider, Trier, Pellingerstr. 48

Am Ende der Versammlung dankte der neu-gewählte Vorstand den Clubmitgliedern für das entgegengebrachte Vertrauen, und man versprach, sich um den Club auch weiterhin so erfolgreich zu bemühen, wie bisher.

## VC Haltern

Es gehört schon zur Tradition, daß der VC Haltern den Schützenvogel der Schützengilde drei Wochen vor deren Fest durch die Stadt fährt. So war es auch wieder in diesem Jahr. 20 Maschinen fanden sich am 12. Juli am Clublokal ein. Schützenvogel samt Römer wurden in einem „Römischen Kampfwagen“ von einer „GS“ gezogen. Einen VESPA-Freund hatten wir in eine Römerrüstung gezwängt, da Haltern bekanntlich früher eine Garnisonstadt der Römer gewesen ist. Dieser Einfall wurde von dem zahlreichen Publikum begeistert aufgenommen. Es war ein herrliches Bild. Die Fahrer und Sozias einheitlich gekleidet und die Vespen mit Fähnchen, Ballons und Schleifen geschmückt. Dem Zug voran fuhren zwei motorisierte Polizeibeamte. Etwa eine Stunde dauerte die Rundfahrt, dann wurde der Schützenvogel dem Schützen-vorstand zur Aufstellung übergeben, wo er bis



Der römische Streitwagen

zum Fest am 2. — 4. August zu sehen war. Anerkennende Worte für die Vespa-Fahrer fand auch der Schützenkönig, der sich mit seinem Adjutanten eingefunden hatte. H.R.

## BRIEF AUS HAMBURG

### Liebe Vespa-Tip-Redaktion!

Dein Heft Nr. 19 vom Mai/Juni 1958 war einfach die Wucht. Der Artikel „Hinter den Karawanen“ hat unter meinen Freunden und mir so eine interessante Unterhaltung gefunden, daß wir gar nicht bemerkten, wie schnell die Zeit verging. Ganz knorke waren die Bilder: Mit der Kamera durchs Vespa-Werk.

Doch nun will ich erzählen, wie ich Dich, lieber „Vespa-Tip“, überhaupt kennen gelernt habe.

In Hamburg auf dem Valentinskamp verkaufen Hamburger Jungens auf aufgestellten Apfelsinenkisten, welche als Stand fungieren, alles unmögliche, als da sind Bücher, alte Radfahrlampen, Klingeln,



Der Basar und seine Kunden

### Die letzte Clubmeldung:

#### VC Augsburg

##### Herbstfuchsjagd beim VC Augsburg am 5. Oktober

Der VESPA-Club Augsburg hatte vorausgeahnt, daß der 5. Oktober ein schöner Herbsttag werden würde. Deshalb beraumte er für diesen Termin die Herbstfuchsjagd 1958 an. Insgesamt starteten 28 aktive Teilnehmer aus dem Club Augsburg und Gäste aus München, Regensburg, Bayreuth und Kornwestheim.

Die Strecke hatte es in sich. Der „Fuchs“, Hermann Husel, hatte sie nach langen Überlegungen „kombiniert“. Über die Beschaffenheit läßt sich als Charakteristik am besten aussagen, daß die Spur gleich auf dem berühmten Augsburger Motocross-Kurs, im sogenannten „Panzerkessel“, begann. Sie führte dann, sofern man sich nicht verfranzte, 75 km über Wald- und Bauernwege. Als echte Straßen waren bestenfalls 12 km anzusprechen.

Das Feld, dem übrigens einige forsche Damen angehörten, verließ gegen 9.30 Uhr den Ziegelstadel im Augsburger Westen, der der traditionelle Startplatz für solche Fahrten ist. Auf dem Kurs waren drei Kontrollstellen versteckt, die, sofern man sich auf der richtigen Spur befand, irgendwann erreicht werden mußten. Da reichlich Fehlsuren angedeutet waren, brummen bald in allen Dörfern des Augsburger Westens und über kaum faßbare Strecken VESPA-Fahrer. Allerorts waren inzwischen die Dorfjugend und Sonntagsspaziergänger auf dem Plan erschienen, um ihrerseits mit Fähnchenwinken und sonstigen Zeichen das



„Das auf dem Bild bin ich.“

Kinderwagenräder und ausgediente Küchenlampen. Alles kann man gewinnen. Das Los kostet 2 Pfennige.

Stolz sah ich zwei Hamburger Jungens mit dem Hauptgewinn losfahren. „Ein Untergestell eines alten Kinderwagens mit drei Rädern.“ Ich selbst habe mir drei Lose für 6 Pfennige gekauft und ein Heft, eben den „Vespa-Tip“ gewonnen.

Ich habe ein paar Bilder geknipst und zwei davon für Dich, liebe Vespa-Tip-Redaktion, vergrößern lassen. Vielleicht veröffentlichen Sie ein Bild davon?

Viele liebe Grüße aus Hamburg, Ihr waschechter Hamburger Schüler

Horst

Geschehen zu unterstützen. Vor allen Dingen bei einem berüchtigten Wassergraben, der nur durchschoben werden konnte, waren die Fahrer für helfende Arme dankbar.

Nach mehr als 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub>stündiger Fahrzeit tauchten die ersten Fuchsjäger in der Nähe des Fuchsbaues auf. A. Hascher vom VC Augsburg konnte sich die begehrte Trophäe sichern. Der erste, der den Fuchs von der Gästeklasse erspähte, war der erste Vorsitzende des VC Regensburg, Rud. Meyer. Nach und nach trudelten die anderen ein. Teilweise hatten die Fahrer bis zu 30 km Fehlsuren verfolgt. Gegen 14 Uhr war das ganze Feld im Gasthaus Post in Hammel zu einem verspäteten Mittagessen versammelt, das aus der Clubkasse gestiftet wurde. Die Sieger wurden ordentlich gefeiert und für den Rest sorgte eine 5-Mann-Kapelle, die sich der besonderen Sanktion des Wirtes erfreute. Schließlich gab es am späten Abend nochmals zwei Sieger, die aus einem Jitterbug-Wettstreit hervorgingen. Auch ihre Namen — Josef S. und Marianne S. — gehören in die Chronik von der Jagd nach dem Fuchs Anno 58.

Werden auch Sie  
**ABONNENT**  
des  
**VESPA-TIP**

# Schmünzel-Tip



Anhalter in Schottland

KURT FLEMIG



Heute „kleine“ Clubausfahrt

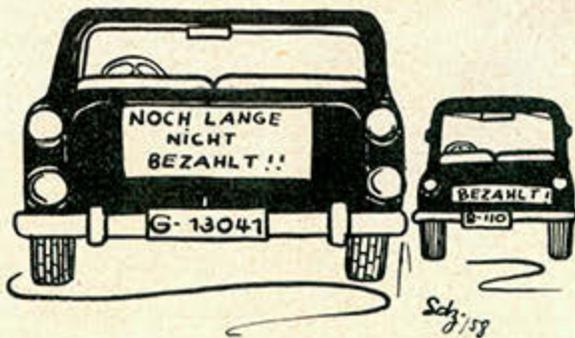
KIKIMORIE



Der erste Rollerfahrer



Schy 58



Schy 58

◀ „Sollen wir Vati sagen, daß wir seinen Wagen neu gestrichen haben“ ?

# 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-satzschwinge, Doppelkegelschraubenfeder und doppelt wirkender hydraulischer Stoßdämpfer. Räder: einseitig aufgehängt, untereinander austauschbar. Bereifung: 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. Kraftübertragung: direkt auf das Hinterrad. Federung: Vorderrad - Schwinghebel-federung u. doppelt wirkender hydraulischer Stoßdämpfer. Hinterrad - Trieb-satzschwinge, Doppelkegelschraubenfeder und doppelt wirkender hydraulischer Stoßdämpfer. Räder: einseitig aufgehängt und untereinander austauschbar. Bereifung: 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/O - VESPA GMBH AUGSBURG

Die **Vespa** ist der meistgefahrenere Roller der Welt



*Und immer wieder: Sonnel!*