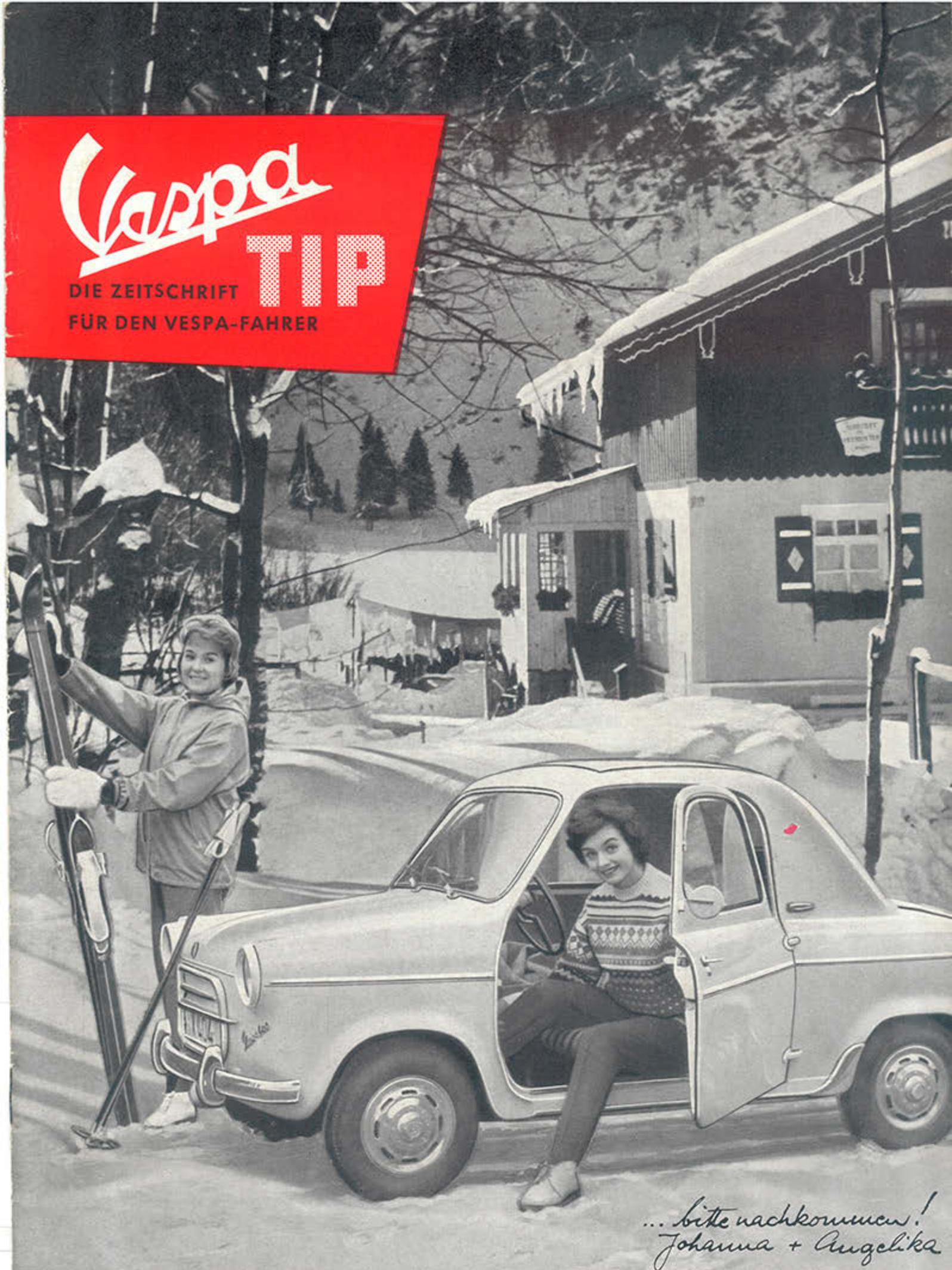


Vespa

DIE ZEITSCHRIFT

FÜR DEN VESPA-FAHRER

TIP



*... bitte nachkommen!
Johanna + Angelika*

Aus dem Inhalt:

Europakongreß in Venedig
Das neue Präsidium
Intern. VESPA-Treffen in
Recklinghausen
Die persische Reise (Schluß)
Motorroller in Amerika
Die berühmte Familie
Aktuelles im Bild
Paragraphen-Tips
Notizen aus aller Welt
Unser Händlerporträt
Schmunzel-Tip

★

Besonders für Sie:
VESPA-chic im VESPA-TIP

Besonders für Ihn:
Für den Bordmechaniker

★

Unser Titelbild:

In den Winterurlaub
mit VESPA 400
Foto: Bay.Bild GmbH.
Ski-Ausrüstung und Kleidung:
Sport Scheck, München

★

Letzte Meldung

Der Würzburger Sport- und Tourenwagenclub veranstaltete auf dem Flugplatz seine diesjährige Herbst-Gymkhana für Sport- und Tourenwagen. In der Tourenklasse bis 600 ccm belegten Eberhard Bergert und Kurt Roth mit VESPA 400 die ersten beiden Plätze. In der Damenklasse siegte Helga Roth ebenfalls mit VESPA 400.



Miß Welt, Frl. Venny Ann COELEN, im VESPA-Salon Johannesburg, Südafrika



HANS STUCK

GRAINAU (ZUGSPITZE) 18.12.58
TELEFON 8852 GARMISCH

*Die Clubkameraden, liebe
Vespafräunde!*



Persönlich, sowie als Präsident des VESPA CLUB VON DEUTSCHLAND (VCVD) möchte ich Sie alle herzlich grüßen.

Den Clubkameraden, die mir zu meiner Wahl als Präsident des VCVD gratuliert haben, danke ich sehr. Ich verspreche Ihnen allen nochmals, mein möglichstes zu tun, um unseren VCVD auch im Ausland zu Ehren und Ansehen zu bringen.

Der erste Schritt ist getan. Bei der Jahresversammlung des VC von Europa in Venedig, hat man mich einstimmig in die internationale Sportkommission gewählt. Unsere Stimme ist also bereits ein starkes

Gewicht in internationalen Belangen. Ich glaube, daß wir im kommenden Jahr die Verbindung und Freundschaft unter den VESPA-Clubs des In- und Auslandes noch ganz erheblich fördern können.

Auch der Sport müßte nach meiner Meinung im kommenden Jahr noch mehr gefördert werden und verschiedene neue Konkurrenzen würde ich gerne einführen.

Ich würde mich besonders freuen, von Ihnen immer wieder Post mit Anregungen und Ratschlägen für die Ausgestaltung des Clublebens und des Rollersportes zu bekommen. Auch die ständige Verbindung zwischen Ihnen und mir, an der mir sehr viel liegt, würde dadurch enger.

Die Winterpause gibt Ihnen Zeit und Ruhe, die Fahrten und Veranstaltungen für das kommende Jahr zu planen, und auch im Clubkreise zünftige Feste zu feiern.

Ich hoffe, daß die Saison 1959 für uns alle erfolgreich wird und daß wir auch bei der erstmaligen Europameisterschaft in Monza (Italien) - als Schlußfahrt des Jahres 1959 - gut abschneiden werden. Ich habe bereits durchgesetzt, daß unsere 6 Besten des Jahres 1959 dort zugelassen werden, und daß einer von Ihnen den Sieg erringt, ist meine stille Hoffnung.

Ich wünsche Ihnen allen ein schönes Weihnachtsfest und ein gutes sonniges 1959.



*Respektvoll
Ihrer weiser Präsident
Hans Stuck*

NB: Auf die vielen Anfragen, lege ich drei Fotos bei.



Die Visitenkarte von Venedig

VI. EUROPA-KONGRESS

des Vespa-Club d'Europe

VENEDIG. Der VI. Europakongress des „VESPA-CLUB D'EUROPE“, der in jedem Jahr im Bereich eines anderen Landesclubs stattfindet, tagte am 7., 8. und 9. November 1958 im weltberühmten Hotel „Royal Danieli“ in Venedig, um die aktuellen Probleme und das Programm 1959 der europäischen VESPA-Clubs zu diskutieren. Unter dem Vorsitz des Präsidenten des VESPA-CLUBS D'EUROPE und Italien, Dr. Renato Tassinari, nahmen daran folgende Länderpräsidenten teil: Henry Francois, Belgien — M. Hans Larsen, Dänemark — Hans Stuck v. Villiez, Deutschland — William M. Bond, England — Henry Chauvel, Frankreich — A. L. J. M. Fick, Holland — Pierre Konz, Luxemburg — Herbert Kasal, Österreich — F. E. Oliveira Marques, Portugal — Ludwig Kunz, Saar — Henri de Boltstern, Schweden — Nicolo Rizzi, Schweiz — Manuel de Aguilar y Martinez, Spanien.

An erster Stelle des Programmes standen die Berichte der Präsidenten über das Clubgeschehen in ihren Ländern. Dr. Renato Tassinari wurde wieder zum Präsidenten des VESPA-Club von Europa gewählt, der Präsident des VESPA-Club von Deutschland, Hans Stuck, wurde in die Sportkommission berufen. Verdienstmedaillen erhielten die VESPA-Clubs von Dänemark und England. Der „Große Preis“ für den besten VESPA-Club 1958 fiel an die Saar. Der Bürgermeister von Verdun (Frankreich) wurde zum Ehrenmitglied des VESPA-Clubs von Europa ernannt.

Für 1959 legte der Kongress fest, daß die 6. Rallye Eurovespa vom 1. bis 3. Mai durchgeführt wird und in Paris stattfinden soll. Der nächste Kongress des VESPA-Club von Europa wird in München abgehalten. Auf dem sportlichen Sektor wurden verschiedene Neuerungen vorgeschlagen. Es werden 1959 erstmals VESPA-Europameisterschaften nach einem noch im Entwurf bestehenden Reglement zum Austrag kommen. Das Finale dieser weitgehend auf Verkehrssicherheit und Zuverlässigkeit aufgebauten Wettkämpfe wird in der Zeit vom 4. bis 6. September 1959 auf der berühmten Strecke in Monza (Italien) ausgetragen. Teilnahmeberechtigt sind jeweils vier bis fünf Ländersieger.

*

Dem VESPA-Club von Europa gehören zur Zeit 14 Länderclubs an. Außerdem bestehen 36 weitere Länderclubs außerhalb Europas, wobei 12 auf Afrika, 7 auf Amerika, 12 auf Asien und 5 auf Australien entfallen.



Die Kongreßteilnehmer auf einem Bummel über den Markusplatz. Links vorne: Dr. Renato Tassinari und in der Bildmitte ohne Mantel: Hans Stuck.



Der Kongress hatte eine umfangreiche Tagesordnung mit Vorlagen aus vielen Ländern zu erledigen. Zweiter von links Hans Stuck, Deutschland.



Vespa-Club von Europa

Präsident: Dr. Tassinari (Italien)



Vespa-Club von Deutschland

Präsidium:

Hans Stuck von Villiez, Präsident
Bernhard Wesche, Vizepräsident · Hans G. Schultze, Vizepräsident
Wolfgang Schramm, Generalsekretär

Beisitzer:

Lothar Beyersdorff, Hajo Koslowski, Otto Betzenhofer, Dr. W. Rottenberg, Willi Schnizler

VCVD-Sekretariat

Augsburg-Haunstetten, Siebenbrunner Straße 30

Vespa-Landesclub Nord
Vors. Lothar Beyersdorff, Kiel

Vespa-Landesclub West
Vors. Hans G. Schultze, Recklinghausen

Vespa-Landesclub Südwest
Vors. Bernhard Wesche, Gießen

Vespa-Landesclub SVR
Vors. Willi Schnizler, Ludwigsburg

Vespa-Landesclub Schwarzwald
Vors. Hajo Koslowski, Freiburg

Vespa-Landesclub Bayern
Vors. Otto Betzenhofer, Augsburg

Vespa-Landesclub Berlin
Vors. Dr. W. Rottenberg



Belgien



Dänemark



England



Frankreich



Holland



Italien



Luxemburg



Schweden



Schweiz



Spanien



Saar



Portugal



Osterreich



Von unserem New Yorker Korrespondenten

Motorroller werden populär in USA

„Scooter“ bestechen durch ihre Grazie und Wendigkeit – Park-Sonderrechte

Es ist vielleicht nicht einfach, im Scooter — so heißen die Motorroller in USA — durch den riesenhaften Verkehr von Manhattan mit seinen langen Limousinen, schweren Taxis und großen Autobussen zu jonglieren, aber die Motorrollerfahrer verstehen das mit Grazie und Gleichmut fertigzubringen.

Allerdings sind sie gewitzigt genug, um gewisse Sonder-Vorsichtsmaßnahmen zu beachten. Manche von ihnen, wenn sie in Manhattan parken, stecken eine gedruckte Karte unter die Scheibenwischer ihrer Autonachbarn. Sie sollen den Autobesitzern, wenn sie an ihren geparkten Wagen zurückkehren, eine höfliche Ermahnung geben:

„Lieber Autobesitzer!

Vorsicht! Neben Dir ist ein Scooter geparkt.
Ich komme 120 Meilen aus mit 1 Gallone Benzin.
Ich kann 55 Meilen pro Stunde fahren.
Ich habe keine Parkprobleme.
So wirst Du verstehen, daß ich meinen Scooter gern habe.
Bitte sei daher vorsichtig, wenn Du wegfährst.

Vielen Dank.“

Rasche Zunahme der Motorroller

Es ist schwierig die exakte Zahl der Scooter in den Vereinigten Staaten festzustellen, und zwar deshalb, weil sie zusammen mit Motorrädern amtlich registriert werden. Aber optimistisch eingestellte Sachverständige haben keinen Zweifel, daß bereits 250 000 Scooters die Straßen beleben, und sie behaupten steif und fest, diese Ziffer würde sich spätestens in zwei Jahren verdoppelt haben.

Sicher ist jedenfalls, daß im Vorjahr mehr als 15 000 Scooter aus dem Ausland nach den Vereinigten Staaten importiert wurden. Es sind in erster Linie VESPAS und Lambrettas. Dazu kommen Scooter, die in USA selbst hergestellt wurden.

Nach einer Schätzung der Autobehörde des Staates New York befinden sich in diesem Staat rund 20 000 Motorräder und Scooter; davon fahren etwa 5000 in der Stadt New York. Um die Berechtigung zur Benutzung eines Scooters zu gewinnen, ist entweder eine besondere Prüfung notwendig oder der Besitz eines gewöhnlichen Führerscheins für Personautos.

Scooterfahren eine Weltanschauung

Scooterfahrer sind eine Minorität und demgemäß Individualisten. Der Motorroller, den sie fahren, bedeutet für sie nicht nur ein praktisches Transportmittel, sondern sein Besitz hat etwas zu tun mit prinzipieller Lebensführung und grundlegender Weltanschauung.

Vielleicht lächelt mancher Autobesitzer über den eifrigen Scooter, der ihn im „Crosstown-Verkehr“ zu überholen sucht, — und vielleicht ist es wahr, wie behauptet wird, daß manche Taxichauffeure die Scooter als irritierende Moskitos im großen Verkehrsstrom betrachten und auch entsprechend behandeln; aber sicher ist sich niemand im Unklaren über die Vorteile, die ein Scooter im amerikanischen Großstadtverkehr bietet.

Zunächst sind Scooter relativ billig und sie bringen den Fahrer und seine Gefährtin dahin, wo sie hin wollen. Ein

Scooter kostet hier zwischen \$ 250 und \$ 500, und das ist auch verlockend für den Autobesitzer, der ein zweites Fahrzeug haben will. Der Betrieb ist billig, man rechnet mit \$ 5 im Monat. Auch die Versicherungssätze für Haftpflicht sind sehr niedrig. In Manhattan, wo die Motorhaftpflichtversicherung besonders teuer ist, kann man eine Scooterfahrertätigkeit mit \$ 60 pro Jahr versichern lassen. Ein durchschnittlicher Personenwagen kostet etwa viermal soviel. Die Sätze sind nicht zuletzt deshalb so niedrig, weil die Ziffern für Unfälle und gar tödliche Unfälle mit Scooter sehr niedrig sind.

Motorroller als Dienstfahrzeuge

Hauptvorteile im New Yorker Straßenverkehr sind natürlich gutes Vorwärtskommen und bequemes Parken mit dem Scooter. Letzteres ist der Grund, warum beispielsweise Telefongesellschaften und ähnliche Betriebe ihren Angestellten Scooter gratis zur Verfügung stellen; sie haben Arbeiten gerade in Stadtteilen auszuführen, wo Autos besonders schwer zu parken sind, aber einen Scooter kann man immer noch unterbringen.

Das scheint auch die Ansicht der Polizei zu sein, die nach verbreiteten Äußerungen das Parken eines Scooters auch an Stellen zuläßt, wo sie selbst bei einem Kleinauto längst Einspruch erheben würde. Die immer größer und länger werdenden Autos machen nicht nur dem Fahrer große Parkschwierigkeiten, sondern erregen auch den Unwillen anderer Fahrer, die sich dadurch ihrer Parkmöglichkeiten beraubt sehen.



Für Roller gibt es immer eine hohle Gasse

So sieht man Scooter an den verwunderlichsten Stellen parken, in den Höfen der Appartementshäuser und unter den Treppen der Brauereihäuser in Harlem. Bartender bringen ihren Scooter hinter der Bar unter. Aber die Automobilgaragen, die meist etwas verächtlich die kleinen, behenden Fahrzeuge betrachten, sind doch nicht zu stolz, um nicht gegen eine monatliche Gebühr von \$ 5 einem Scooter freundliches Obdach zu gewähren.

Fortsetzung Seite 8



DER VESPA 400. Cabrio-Limousine. Großräumiger Kleinwagen mit allgemein beachtetem technischem Komfort. 2 Zylinder, Zweitakter, für 2 Personen, 14 PS, 400 ccm, 90 km/h. Benzin-Ölgemisch im Verhältnis 1:50 (1), 6 Jahre erprobt. Einzelradaufhängung. Preis DM 3285,- plus DM 205,- für Heizung und Zweitakt-Mischanlage. Asymmetrisches Abblendlicht.

Die berühmte Familie

Bei einem Gang durch das VESPA-Werk Augsburg — wie wir ihn von Zeit zu Zeit unternehmen, um die Leser des VESPA-TIP aus erster Hand informieren zu können — stellten wir fest: bei VESPA ist bereits Pfingsten 1959 vorbei. Jedenfalls soweit dies die Vorbereitungen für die neue VESPA-Saison betrifft. Die Produktion ist bereit, den zu erwartenden erhöhten Absatz ohne Lieferfristen erfüllen zu können. Es ist ja kein Geheimnis, daß die VESPA-Zulassungen — unberührt von einer gewissen Normalisierung des Zweirad-Absatzes auf den echten Bedarf — seit 1955 stetig ansteigend sind und im Oktober 1958 bereits 20% aller Rollerzulassungen erreichten. Im VESPA-Werk gilt die klare Formel: produzierte Maschinen + verkaufte Maschinen.

Die VESPA gehört zu den Berühmtheiten der Welt. Einmal, weil sie von Grund auf die ideale Lösung eines idealen Kleinfahrzeugs darstellt, aber auch, weil sie als Typ 1958 genauso aussah wie 1946 und wie sie 1959 oder 1960 aussehen wird. Da und dort eine Verfeinerung und technisch immer „up to date“, das ist VESPA-Prinzip, ohne viel Lärm aber mit dem klaren Beweis des meistgefahrenen Rollers der Welt. Längst verbindet sich mit dem Begriff VESPA nicht nur die Vorstellung des klassischen Motorrollers, sondern auch die einer weltweiten und vielseitigen Fahrzeugfamilie. Jeder Typ zeigt je nach Verwendungszweck ebenso originelle wie verblüffende Lösungen. Die VESPA gehört heute „zum Haus“, egal ob dieses in Europa, in Afrika oder sonst einem Erdteil steht.



DIE NEUE VESPA 125 ist in Normalausführung und als „de Luxe“-Modell lieferbar. Preis DM 1280,-; „de Luxe“ DM 60,- Aufpreis für Sitzbank und Chromausstattung. Kleiner Steckbrief: 4,6 PS, 3 Gänge, Original VESPA-Motor, Fallstromvergaser, Normverbrauch 1,8 Ltr., Höchstgeschwindigkeit 70 km/h, Sitzhöhe 780 mm; leise, handlich und leistungsfähig. Zugelassen für zwei Personen.

Auch das Programm des VESPA-Werkes Augsburg hat sich entsprechend erweitert und längst haben außer den Rollern, der Kleinwagen VESPA 400, der VESPA-Lastenroller „Ape“ und der Außenbordmotor „Moscone“ von sich reden gemacht. Jeder kennt die bewährten 150-ccm-VESPA-Roller (siehe auch vorletzte Seite), die 1959 wieder als TOUREN- und SPORT-MODELLE auf den Markt kommen. Die beiden Typen mit ihren 5,5- und 8-PS-Motoren eignen sich für jeden Zweck. Es ist schon fast legendär, was von ihnen verlangt wird. Die einen fahren damit um die Welt, der andere lädt seine ganze Verwandtschaft mit 16 Personen (geschehen in Mallorca) auf die VESPA, oder sie dient jeder Anforderung des Alltags und der Freizeit. Um die echte Bedarfsücke zwischen dem Moped und dem Mittelklassenroller zu schließen, erschien die VESPA 125 auf dem Plan.

Die „neue 125er“, wie sie allgemein bezeichnet wird, ist trotz der augenfälligen Verfeinerung die klassische VESPA geblieben. Sie ist geschaffen für den Stadt- und Nahverkehr, für die elegante Dame und überhaupt für flotte Leute von heute. Hervorstechende Eigenschaften sind ihre Laufruhe, das geringe Gewicht, die allgemeine Handlichkeit und Wirtschaftlichkeit.

Der große Bruder in der VESPA-Familie ist zweifellos der KLEINWAGEN VESPA 400. Von ihm sagt man: Kaum bekannt, schon berühmt! Er hat eine jahrelange Erprobung hinter sich, ist als Kleinwagen konstruiert — nicht als verkleinertes großes Auto — und bringt deshalb eine vollendete Technik auf die Straße.



VESPA-LASTENROLLER „Ape“, der ideale Schnelltransporter für viele Zwecke. Mit Kasten, Pritsche, als Kipper und in anderen Ausführungen lieferbar. Preis von DM 2440,- bis DM 3370,-. Kleiner Steckbrief: 7 Zentner Nutzlast, 3 Ltr. Treibstoff-Normverbrauch/100 km, Geschwindigkeit 60 km/h. Die Ape ist durch ihre exklusive Form und günstigen Flächen, wie das Bild zeigt, auch ein guter Werbeträger.

Als ausgesprochenes Nutzfahrzeug bewährt sich bereits der VESPA-LASTENROLLER. Er ist auf den Grundteilen des Motorrollers aufgebaut und ein ausgesprochen wendiges und wirtschaftliches Transportmittel. Er ist in verschiedensten Ausführungen und für viele Zwecke lieferbar. Der VESPA-Lastenroller eignet sich vom Botenfahrzeug bis zum Mülltransporter aber auch wirklich für alles.

Neu im Programm ist auch die WASSER VESPA „Moscone“. Sie ist ein vielseitig verwendbarer und leicht transportabler Außenbordmotor. Vespa also für jeden Zweck und Geschmack: zu Lande und zu Wasser. m-



DIE WASSER VESPA „Moscone“ ist ein Außenbordmotor mit 3,3 PS. Genügsam und praktisch. Sie hat, wie die schweren Außenborder, ein Getriebe und demgemäß einen Leerlauf. Sie wiegt nur 19 kg. Ideal für Wasserwandern, Fischen, Sport. Preis DM 1150,-.



Der Kölner Medizinstudent Rudolf Lukosch machte sich eines Tages auf, um sich Kenntnis von Ländern und Leuten zwischen seiner Heimatstadt am Rhein und Teheran — schlichte vierzig Längengrade ostwärts abseits — zu errollern. Fünf Monate kreuzte er in den Bereichen der Hadschis, Beys, der Militärkontrollen, Wüstenscheiche und im Schatten des Schahinschah. Insgesamt 17 593 km. Die Türkei hatte er über Ankara, Konya und Adana durchstreift und schließlich syrischen Boden betreten. Wir blättern weiter im Tagebuch:

Vor wenigen Stunden habe ich meine Nationalität in arabischer Sprache auf den Roller schreiben lassen. Seitdem erhalte ich freundschaftliche Küsse — Männerküsse natürlich — und Einladungen. Man sagt hier auch wirklich „Salem aleikum“, und ich lasse gerade nach, darüber zu lachen. Für einen Witz hält man hier nur mein Vorhaben mit der VESPA nach Bagdad zu fahren. Den Antilibanon, Damaskus und überhaupt Syrien habe ich bald hinter mir. Ab Derat bin ich in Jordanien. Das Land ist mir sympathisch, weil Benzin und Briefmarken feste Preise haben. Die Bewohner sind freundlich und die martialischen Gestalten der arabischen Legion halten viel von Vespafahren. Ich auf dem Kamel, sie auf meiner Vespa, geht es eine Weile südwärts. Amman, die Landesmetropole, trägt alle Merkmale der Hauptstadt eines Wüstenstaates.



Mesopotamien — Die Männer halten Palaver, die Frauen arbeiten.



Die Arabische Legion

und mohammedanischen Welt. Ein deutscher Franziskanerpater, der in Köln bei den Pionieren diente, zeigt mir die Stadt und löst alle akuten Probleme. Um die berühmten Stätten und ihre Mosaiken, Glasfenster und Ebenholzarbeiten wogt bunt das Treiben der Stadt mit seinen Lauten und Gerüchen. „Bak-schisch!“ murmeln die Araberjungen und die Schönen zupfen mit gewohnter Bewegung an ihrem Schleier.

Zwei Töchter für meine Vespa

Mein Weg führt mich wieder zurück und nochmals begibt sich das Spielchen mit den arabischen Legionären. Es wird darüber Nacht und ich schlafe erstmals unter Soldaten. Für die Geleitzüge, die ab Nafrag die Wüste befahren, bin ich zu langsam. Aber im Gästebuch der Tankstelle haben sich zwei australische Vespa-Fahrer eingetragen, die von Bagdad gekommen waren. Also muß es umgekehrt auch gehen. Und dann habe ich 1000 Kilometer vor mir, die Pipeline neben und manchmal ein paar Kriechtiere unter mir. Nachts mache ich es mir auf meinem Schlafsack, etwas abseits von der Piste, unter freiem Himmel bequem. An der jordanisch-irakischen Grenze in Rutba ist Tankmöglichkeit, außerdem kann ich mich wieder mit Trinkwasser versorgen. Und dann erhalte ich das Angebot meines Lebens: Ein Scheich will mir eine Tochter für meine VESPA geben. Ich weiß inzwischen, ablehnen und sichtbar schaudern ist schlecht. Also verlange ich zwei Töchter — und das ist ihm zu viel. „Inshallah!“ Das war hart am Rande. Ich bin noch zwei Tage Gast und werde währenddessen von dem Patriarchen eigenhändig gefüttert. Aber die Sonne geht auf und unter. Die Strecke hat mich wieder: Zuerst bekomme ich Blinddarmreizung und dann zielen Beduinen mit Steinen auf mich und dann — Allah ist groß — zwei Kilometer nach diesen ambulanten Strolchen versagt die Zünd-

Ich schwenke nach Westen ab und gehe auf biblischen Kurs; Richtung Jordan. Ab 6 Uhr morgens ist schon Backofenatmosphäre. Aus dem Dunst flimmern der „Berg der Versuchung“ und das Tote Meer. An der überlieferten Taufstelle Christi gibt es Jordanwasser in Flaschen. Ich biete aus meinen Reifen etwas Luft aus Köln, finde aber keinen Geschäftspartner. Aus der sandig bergigen Wüste tauchen die Türme von Jerusalem. Die Silhouette vereint die Heiligtümer der christlichen

kerze. Die Straße gleicht inzwischen einer Sammlung von Fallgruben und ... endlich erreiche ich über dem Euphrat wieder eine Asphaltstraße.



Der Löwe von Babylon

„Moschee mit dem goldenen Türmen“ sehe ich nur von außen. Sie ist für Fremde tabu. Einen Eindruck von der Herrlichkeit gewinne ich aber vom Dach eines nahen, hohen Hauses. Ein Abstecher gilt **Babylon**. Und wirklich stehe ich vor dem „Löwen von Babylon“ und mitten unter der vergangenen Pracht der Königsstraße. Ein Araberjunge zeigt uns die Stätte der „hängenden Gärten der Semiramis“, einst das fünfte der sieben Weltwunder des Altertums. Nach dreistündiger Fahrt durch Mesopotamien mit seinen Melonenfeldern, Obstplantagen, Reisfeldern und riesigen Palmenwäldern hat uns Bagdad wieder. Drei Tage ist man Gast bei den Arabern und dann gehört man zur Familie. Dementsprechend fällt der Abschied aus.

Moscheen nur für Gläubige



Das Land steigt an und die bisher größte Hitze meiner Reise weicht allmählich einer erträglichen Temperatur. Kanaquin heißt der persische Grenzort und ... dann sind die besten Fahrbahnen wieder streckenweise neben der Straße. Im ersten „Hotel“ in **Kermanshah** stehen die Betten im Garten. Aber ehe ich von den Huris träumen kann, unternimmt der „Hoteller“ noch eine äußerst profane DDT-Aktion von Bett zu Bett. So sind hier die Sitten. Vor Hamadan beginnt eine wilde Bergwelt. Die vereinzelt Siedlungen sind meist aus Lehm gebaut. Wieder ergeben sich einige gastliche Tage bei einem deutschen Straßenbau-Ingenieur und endlich erreiche ich Teheran, das Ziel meiner Reise.



Reliefs im Museum von Teheran

Von den Eltern meines Studienfreundes werde ich zuerst einmal in ein Badehaus geschickt und „auf Wüste behandelt“. Beim **VESPA-Service** und **VESPA-Club** ist man von der Leistung meiner **VESPA** begeistert. Die Maschine wird gründlich und — „oh mein Herr, keine Beleidigung!“ — selbstverständlich kostenlos überholt. Die 1/2-Millionen-Stadt **Teheran** brei-

tet sich zu Füßen des mit ewigem Schnee bedeckten Elburs-Gebirges. An den klimatisch günstigen Hängen wohnt die wohlhabende Schicht, sind die großen Hotels, die Ausländerviertel und die abendlichen Ausflugsplätze. Unten in der Stadt schläft man wegen der Hitze auf den Dächern. Sie beherbergt das gewohnte orientalische Getriebe. Vor den Postämtern sitzen die Schreibkundigen und verfassen die Mitteilungen an Empfänger, die neben, vor, hinter oder gegenüber irgendeiner bekannten Ortsbezeichnung wohnen. Denn Hausnummern gibt es hier nicht. Die Moscheen gelten als reichhaltig ausgestattet, sind jedoch für Fremde tabu. Auf ihren Vorplätzen schlafen, kochen und wohnen die armen Gläubigen. Im archäologischen Museum finde ich aus der kriegerischen Vergangenheit des Landes die Steinbildnisse der Helden

Die Reise in Stichworten

REISEPAPIERE: Intern. Führerschein, Zulassung und Versicherungskarte; Carnet de Passage.

Beschaffung der verschiedenen Visa: 8 Wochen. Dazu nötige Unterlagen: Alles vom Taufschein bis zur Bankbürgschaft.

ÖSTERREICH: Personalausweis genügt zur Ein- und Durchreise.

JUGOSLAWIEN: Visum. Währung: Dinare. 1 Mark = 71-96 Dinare. Benzingutscheine. Straßen auf den Haupt-routen gut.

GRIECHENLAND: Kein Visum. Währung: Drachmen. 1 Mark = 7,14 Drachmen. Benzin: 20—25 Drachmen pro Gallone (1 Gallone = 4,5 Liter). Straßen gut.

TURKEI: Kein Visum. Währung: Türkische Pfunde (Ltq). Türk. Pfunde in Deutschland kaufen, Kurs in der Türkei ungünstig. 1 Mark = 1,25 Ltq; 1 Ltq = 100 Kurus. Benzin: 45—53 Kurus pro Liter. Straßen gut bis schlecht.

SYRIEN: Transit-Visum für 72 Stunden. Währung: Piaster. 1 Mark = 85 Piaster. Straßen gut bis schlecht. Verkehr schnell und disziplinos. Geld nur bei besonderen Wechslern, nicht bei Banken wechseln. Benzin: 30—35 Piaster pro Liter.

JORDANIEN: Visum. Währung: Fils. 1 Mark = 105 bis 110 Fils. Benzin: 37—39 Fils pro Liter. Verkehrshinweise lateinisch und arabisch. Preise: handeln.

IRAK: Visum. Währung: Fils. 1 Mark 105—110 Fils. Benzin: 110—120 Fils pro Gallone. Größte Hitze der Reise (ca. 50 Grad). Straßen auf Transitstrecken schlecht.

IRAN: Visum. Währung: Toman. 0,55 Mark = 1 Toman; 1 Toman = 10 Rial. Benzin: 4 Rial pro Liter. Kaum Orts- und Verkehrsschilder. Brücken eine Seltenheit.

Xerxes, Darios und Kyros. Von den Abstechern in die Umgebung ist vor allem das 150 km entfernte **Qum** zu erwähnen, das durch seine einzigartige Moschee, mit dem Schrein **Fatimas**, Berühmtheit erlangte. Das in der Architektur dieses Bauwerks verwendete Gold und Silber blendet mit seinem Glanz die Augen. Meine Versuche ins Innere zu gelangen schlagen, wie überall in Persien, fehl. Mit vielen neuen Eindrücken werde ich schließlich von meinen Gastgeber mit Küssen entlassen.

Am Schwarzen Meer

Nach alter Väter Sitte rollere ich seitwärts der Wegspur durch das Gelände. Schließlich bin ich zwei Tage verkehrt gefahren. Endlich, auf den „Azerbajan-Highways“ — einer immer noch schlechten Feldstraße — kann ich mein Fahrzeug wieder auf 30 Sachen hinauftreiben. Nach tagelanger Fahrt tauchen bei **Täbriz** erstmals wieder grüne Wiesen und Wälder auf. Aprikosenplantagen säumen lange meinen Weg und überall wo möglich liegen die Früchte, orangefarbenen Teppichen gleich, zum Trocknen auf. Herrlich ragt eines Tages der **Ararat** — der Berg auf dem die Arche Noah gelandet sein soll — über dem Land empor. Die Kontrollen häufen sich: Rußland und die türkische Grenze sind nahe. Mein Foto hat obrigkeitshalber angeordnete Pause.

In Erzerum werde ich von den türkischen Militärbehörden

ins Kreuzverhör genommen. Dann aber belohnt mich auf dem Wege nach Trabzon das landschaftlich schönste Stück meiner Reise. Schließlich kann ich, wie einst die 1000 Griechen unter Xenophon, ausrufen: „Oh Thalatta“ — „oh, Meer!“ In Trabzon brauche ich nur drei Tage auf das nächste Schiff nach Istanbul zu warten. Ich bezahle hierfür für mich und die VESPA ganze 24 türkische Pfund, dies ist Studententaxe und entspricht etwa 10 Mark. Auf dem Schiff treffe ich eine deutsche Facharbeiter-Gruppe und den Vorsitzenden des türkisch-deutschen Freundschäftsclubs. Vier Tage lang schaukeln wir bei strahlender Sonne entlang der Küste durch das Schwarze Meer. Da es nur wenige Häfen auf der Strecke gibt, bleiben wir an den Haltepunkten meistens auf der Reede liegen.

Am Morgen des vierten Tages fahren wir in den Bosphorus ein und bald blinken die Minarette von Istanbul. Über die Laufplanke zum Land betrete ich wieder Europa. Auf bereits bekannten Wegen rollere ich bis zur griechischen Grenze und dann stundenlang durch die Tabakfelder Mazedoniens. Die Dörfer haben wieder christliche Kirchen, aber daneben auch noch ihre Moschee, daran erinnernd, daß vor dem türkisch-griechischen Krieg 1921—1923 hier Allah noch der Größte war. Über Saloniki, Belgrad, Triest, Venedig, Verona, Mailand, St. Gotthard, Zürich, Innsbruck, Augsburg führt mein Weg über bekannte Routen nach Köln.

Motorroller in USA Fortsetzung von Seite 4

Roller schneller als Taxi

Die Scooterfahrer betrachten es als einen besonderen Vorteil, daß sie sich auch im dichten Verkehr immer noch durchschlängeln können, infolge ihrer Kleinheit und Behendigkeit, wo Autos in langer Linie den Verkehr abzuwarten haben. Die „New York Times“, die führende Zeitung New Yorks, beschloß das einmal nachzuprüfen und so ließ sie einen ihrer Reporter mit einer Scooterfahrerin „Crosstown“ fahren unter Überprüfung der Zeit mit einer Stoppuhr. Das ging von der 1. bis zur 8. Avenue in Manhattan.

Es war interessant für den Reporter, daß sich der Scooter schon bis zum ersten roten Verkehrslicht zur Spitze der Verkehrskolonnen hindurchgeschlängelt hatte, so daß er bei Freifahrtszeichen als erster die Kreuzung passieren konnte. So ging das bei allen Verkehrslichtern vor sich. Am Ende des Versuches hatte der Scooter 12 Minuten gebraucht, um durch den dichtesten Verkehr hindurch die Stadt zu durchkreuzen, — und das entspricht, wie die New York Times sagt, etwa der Hälfte der Zeit, die im Durchschnitt ein Taxi zur Durchquerung der gleichen Strecke braucht.

Es gibt Garagen und Reparaturwerkstätten, die lediglich Scooter versorgen. Ebenso gibt es Scooter-Klubs, die zum Teil sehr rührige Propaganda für ihren Lieblingssport treiben. Es werden Ausflüge und Rennen veranstaltet und eine eigene Zeitschrift, „Scoot“, vertritt die Interessen des „Scooter Set“. Der „American Motor Scooter Club“, dessen Gruppenausflüge in New York bis zu fünfzig Mitglieder umfassen, hat das besondere Bestreben, durch eine vorbildliche Straßendisziplin dem Scooterfahren einen guten Namen zu verschaffen. Das ist zweifellos bisher auch gelungen. Sehr aktiv ist auch der Vespa-Club USA.

Dr. W. Sch.

WELLESLEY: Die Parkuhren dieser amerikanischen Stadt erhielten Glockenspiele. Wenn die Parkzeit abgelaufen ist, intonieren die Parkuhren das Volkslied: „Es ist Zeit Jonny...“



Begegnung in Persien

Ich war fünf Monate unterwegs, habe 600,— DM gebraucht und der Schweiß und die Strapazen stehen gering zu Buch, gegen das, was ich gesehen, erlebt und gelernt habe. Zu meiner Vespa sage ich ab sofort „Sie“ und dies mit achtungsvollem Akzent.“

R. L.

NOTIZEN AUS ALLER WELT

AMERIKA: Einige gebührenpflichtige Parkplätze von New York haben ihre Sätze für Kleinwagen um ein Drittel herabgesetzt.

ENGLAND: In England fallen einer Unterhaus-Mitteilung zufolge 45% aller Führerscheinebewerber durch.

MEXIKO: Der 3. Weltkongreß für Straßenverkehrsprobleme fand unter Teilnahme von Vertretern aus 60 Ländern in Mexiko City statt.

BOLIVIEN: Die Kraftfahrzeugsteuern wurden am 14. Oktober 1958 erhöht. Interessant ist dabei, daß in Bolivien die Prämien nach dem Alter der Fahrzeuge gestaffelt berechnet werden.

ITALIEN: Beim diesjährigen Kongreß des VESPA-Clubs von Europa in Venedig vom 7. bis 9. November 1958 wurde der bisherige Präsident Dr. Renato Tassinari wieder gewählt und beschlossen, die nächste Zusammenkunft der europäischen Präsidenten in München abzuhalten.

Knallrot angestrichen fanden 300 Römer eines Morgens ihre im Freien parkenden Autos vor..

DEUTSCHLAND: Die neue VESPA 125 wird in der Fach- und Tagespresse seit Wochen hervorgehoben. In einem Test der ADAC-Motorwelt (Heft 12 1958) wird die VESPA 125 als der leiseste aller Roller und als Leichtbaurekord bezeichnet.

SAAR: Der VESPA-Club Saar wird ab 1960 in den VESPA-Club von Deutschland aufgenommen.

SCHWEDEN: Der VESPA-Landesclub umfaßt zur Zeit 20 Ortsclubs mit insgesamt 1010 Mitgliedern. Bis August wurden 1958 in Schweden 1700 VESPAs zugelassen.

SPANIEN: Auf einer seit Jahren unfallfreien Kreuzung in Madrid ereigneten sich nach Einführung einer Verkehrsregelung die ersten beiden Unfälle.

NEW YORK: Das junge Ehepaar Kenneth und Ester Ross aus New York unternahm als Hochzeitsreise eine VESPA-Fahrt um die Welt. Das Paar ist im Oktober 1957 in San Franzisko aufgebrochen und hat inzwischen Japan, China, Thailand, Indien, Afghanistan, Persien, Türkei und Italien bereist. Bis jetzt führte die Hochzeitsreise über 14 000 Meilen. Die schlechtesten Straßen erlebten die beiden Weltreisenden in Japan und Thailand. Die Kosten der Weltreise hat das Paar mit 3000 Dollar veranschlagt.

Aktuelles im Bild



▲ Originelle Vespa-Lastenroller — gesichtet in Köln



▲ Weihnachtskorso in Madrid

▼ Schnelle Brötchen
für „Williams“ Elefanten



▲ „Vjatka“, die russische Vespa, Modell 1959. Nachgebaut ohne Lizenz.

▲ Die Vespa eines Flugkapitäns?

▼ Die neue Vespa 125 hat bei den Damen schon gesiegt



Die großen Treffen

RECKLINGHAUSEN

Internationales Vespatreffen vom 9. bis 11. August 1958

Am Samstag, dem 9. August, wurde das deutsche internationale Vespa-Treffen in Recklinghausen eröffnet. Am Tag vorher und die Nacht von Freitag auf Samstag goß es in Strömen. Punkt 14 Uhr, als die Zielkontrolle für das internationale Vespa-Treffen aufgemacht wurde, schien die Sonne. Früher nannte man so etwas „Kaiserwetter“, jetzt wohl „Vespa-Wetter“.

Die verantwortlichen Funktionäre atmeten hörbar auf, nachdem das Wetter sowie die Zahl der eintreffenden Teilnehmer alle Erwartungen übertrafen.

Fast 1000 Vespas mit Fahrern und ausgesprochen flotten Beifahrerinnen aus fünf Ländern trafen bis 18 Uhr am Ziel, dem Platz an der Vestlandhalle, in Recklinghausen ein. Besonders herzlich war die Begrüßung der einzelnen Vespa-Fahrer und Vespa-Clubs untereinander. Ein internationales Vespa-Treffen ist immer ein Fest der Wiedersehensfreude und der Erneuerung alter Freundschaften.

Schlag 20 Uhr ertönten in der großen, festlich geschmückten Vestlandhalle Fanfarenstöße. Der Generalsekretär des VCVD, Wolfgang Schramm, erklärte damit das internationale Vespa-Treffen für eröffnet. Teddy Stauber hob gleich darauf den Taktstock und bald saß niemand mehr auf seinem Platz. Auf der Galerie und im Parterre tanzte Vespa-Europa. An verschiedenen netten Plätzen waren in der Vestlandhalle unter Bezeichnungen wie „Olio-Bar“, „Monte Vespa“ und „Stille



Vespa hinter Vespa – Kopf an Kopf die Zuschauer

Laube“ reizende Bier- und Sektbars zu finden. Diese Freuden-spende nebst einer großen Tombola ließen gemeinsam mit der exzellenten Tanzkapelle keine Müdigkeit aufkommen. Herr Schultze, der Vizepräsident des VCVD und Vorsitzender des Landesclubs West, begrüßte im Namen des Veranstalters die Gäste aus dem In- und Ausland. Ihm folgten Bürgermeister Ohlendorf von der Stadt Recklinghausen und Bernhard Wesche, seinerzeitiger Präsident des VCVD. Unter großem Jubel sprach anschließend der Ehrengast des Treffens, Hans Stuck. Dieser große Rennfahrer und Sportsmann, der heute Präsident des VCVD ist, faßte seine Eindrücke in Recklinghausen in den einfachen aber spontanen Satz zusammen: „So etwas habe ich noch nicht erlebt!“ Hans Stuck war schon auf dem Zielplatz mit seiner Vespa-GS begeistert begrüßt wor-

den. Tief beeindruckt von dem Geist der unter den Vespa-Fahrern herrscht, sagte Hans Stuck zum Schluß seiner kurzen Begrüßung: „Aus Ihrem Kreis werden die Nachfolger meiner Rennfahrergeneration kommen.“



Sportmaschinen standen für Rundflüge bereit.

Kurz vor Mitternacht wurden die Hauptgewinne der Tombola, deren Lose binnen einer halben Stunde ausverkauft waren, ausgegeben. Ein holländischer Freund gewann den Haupttreffer, eine neue Vespa. Die anderen vier Glücklichen zogen ein Radio, ein Zelt, einen großen Geschenkkorb und zwei Luftmatratzen. Auch die Preisverteilung der Zielfahrt zum Internationalen Vespa-Treffen in Recklinghausen war eine große Sache. Zu Beginn marschierte ein Fanfarenzug mit den einheitlich gekleideten Funktionären des Vespa-Clubs Recklinghausen und der Vespa-Clubs Haltern und Gelsenkirchen in den Saal ein. Fanfarensignale verkündeten die Sieger der Zielfahrt. Vizepräsident Schultze überreichte den glücklichen Gewinnern ihre schönen Trophäen.

Einzelfahrer Ausland:

1. van Yperen, Maarten, VC Rotterdam

Einzelfahrer Inland:

1. Otten Ferdinand, VC Osnabrück

Mannschaften Ausland:

1. VC Amsterdam (Holland)

Mannschaften Inland:

- | | |
|-----------|----------------------|
| Zone I. | 1. VC Osnabrück |
| Zone II. | 1. VC Wiesbaden 1950 |
| Zone III. | 1. VC Berlin |

Am Sonntag startete im Hallenbad am Vestlandplatz ein lustiges Wettschwimmen und gleichzeitig auf dem Parkplatz vor dem Rathaus ein humoristisches Geschicklichkeitsturnier. Beide Veranstaltungen waren in ihrer Art neu und auf jede Weise ein großartiger Heiterkeitserfolg.

Zur gleichen Zeit empfing Bürgermeister Ohlendorf die Vorstände der Vespa-Clubs bei einem guten Glas Wein im Ratskeller der Stadt.

Der am Sonntagmittag gestartete Korso zum Sportflugplatz Lohmühle war eine einmalige Demonstration für die Vespa und die Vespa-Clubs. In einer endlosen Schlange von über

750 Maschinen brummen die Vespen dem Flugplatz entgegen. Funkwagen des THW, unterstützt von THW-Helfern mit tragbaren Funksprechgeräten, sorgten dafür, daß die endlos wirkende Vespa-Schlange ohne Stockungen in mustergültiger Disziplin ans Ziel gelangte. Freiflugscheine, die es am Abend vorher in der Tombola zu gewinnen gab, wurden in Lohmühle in Rundflüge mit Sportflugzeugen eingelöst. Auch dies war ein Erlebnis für Teilnehmer und Zuschauer.

Am Sonntagabend feierten die zurückgebliebenen Teilnehmer in einer herrlichen Stimmung bei einem Bierabend im Parkhaus das internationale Vespa-Treffen. Besonders dieser Abend wird allen unvergeßlich sein.

Als Höhe- und Schlußpunkt des internationalen Vespa-Treffens in Recklinghausen wurde den verbliebenen Teilnehmern

am Montag noch eine Anzahl von Besichtigungen zur freien Auswahl geboten. Die in- und ausländischen Vespisten besuchten eine große Bierbrauerei, ein Bergwerk, ein Schiffshewerk, den Segelflugplatz in den Borkenbergen oder den Halterner See.

Kostenlose Bierproben mit Imbiß, ein Frühstück in der Kohlenzeche oder kostenlose Segelflüge krönten dieses wahrhaft einmalige internationale Vespa-Festival in Recklinghausen. Viele begeisterte Dankesbriefe bewiesen den erschöpften Veranstaltern, besonders Herrn Schultze und dem Vorsitzenden des VC Recklinghausen, Herrn Günther Lux, und ihren prächtigen Helfern, daß Mühen und Opfer ihren Zweck erreicht hatten. An Recklinghausen wird sich jeder Teilnehmer noch nach Jahren gerne erinnern.

Rendezvous der Segel und Vespa's

Kieler Woche 1958 und die 6. internationale Vespa Zielfahrt



Der Korso

ließ die Teilnehmer und -rinnen schnell Tuchfühlung gewinnen. Tanz und Siegerehrung wechselten einander ab. Eine Polonaise führte die Tanzpaare bis in den Keller der Universitäts-Mensa. Mit Luftballons ausgerüstet tauchte nach einiger Zeit alles wieder zum Tanzparkett empor.

Nette Erlebnisse prägten sich von der Kieler Vespa-Zielfahrt ins Gedächtnis ein. Der Generalsekretär des VCVD, Wolfgang Schramm, benötigte plötzlich für die Frau des Landeschefs und Kieler Vespa-Clubvorstandes, Fr. Beyersdorff, eine Schachtel



Die Pralinen-Stafette

Pralinen. Dem ortsunkundigen VCVD-Mann bot der als Ehrengast anwesende Polizeioberrat Güdler seine Hilfe an. Ein Funkstreifenwagen der Polizei schaffte in Kürze die gewünschten Pralinen herbei.

Die Vorstände der in Kiel anwesenden Vespa-Clubs waren traditionsgemäß zu einem Empfang der Stadt Kiel eingeladen worden. In sehr herzlicher Form begrüßte der würdige Stadtpräsident die nach Kiel gekommenen Vespisten und brachte seine Freude darüber zum Ausdruck, daß die internationale Zielfahrt bereits zum festen Bestandteil der Kieler Woche gehört.

Das Programm des in seiner Art einmaligen Vespa-Treffens war es auch bestimmt wert, 1000 km oder mehr mit der Vespa herunterzuspulen. Schon beim Eintreffen auf dem Zielplatz in Kiel registrierten die Vespa-Fahrer: „Organisation ganz groß — Club mit Erfahrung.“

Ein glänzender und wohltemperierter Festball mit hübschem Programm

Die Korsifahrt durch die Stadt war für diese bestimmt ein sehenswertes Ereignis. Die geschmückten Vespas boten — im Mode-Jargon des Jahres gesprochen — „eine Show“, die die eingeborenen Kieler Bürger sofort aus ihrer angestammten Reserve lockte.

Kiel liegt etwas abseits von den bundesrepublikanischen Verkehrsadern. Diese Stadt vom Süden oder Westen unserer Heimat aus zu erreichen, ist besonders für Rollerfahrer keine Kleinigkeit. Um so eindrucksvoller ist die Tatsache, daß über 450 Vespa-Fahrer aus dem In- und Ausland zum Abschluß der Kieler Woche am 28./29. Juni in die Ostseestadt kamen.

Die Besichtigung der Trockendockanlagen der Howaldtwerft und der U-Boote der Bundesmarine „Hecht“ und „Hai“ waren allein schon eine Reise nach Kiel wert. Die Landratten bekamen dadurch erstmals eine plastische Vorstellung von der Seefahrt und dem Schiffsbau. Am



Am Kaiser-Wilhelm-Kanal

Sonntagmittag stach die Vespa-Gemeinde vom Bahnhofskai aus mit einem gemütlichen, dicken Dampferchen in „See“. Die Reise ging bis zum Marine-Ehrenmal bei Laboe. Seekranke wurden dem Kapitän des Schiffes nicht gemeldet. Stattdessen standen die Binnenlandbewohner in Seemannspose an der Reeling und spuckten in überlegener Manier ins Wasser. Während der Seefahrt wurde auf dem Schiff auch die Delegiertenversammlung des Vespa-Landesclubs Nord abgehalten. Aus diesem Grunde wurde die Tagung in einer Rekordzeit von einer Stunde zu Ende gebracht.

Ein großes Feuerwerk über dem Kieler Hafen beendete die Kieler Woche 1958 und ihre 6. internationale Vespa-Zielfahrt.

Der Vespa-Club Kiel und seine Mannen (und Damen!) haben ein Vespa-Treffen veranstaltet, das allen Teilnehmern gefallen hat.

Eine Bitte an Einsender:

Alle Manuskripte, soweit möglich, mit Schreibmaschine abfassen und zweizeilig mit ca. 3 cm Rand schreiben. Jedes Manuskriptblatt soll die Adresse des Einsenders enthalten. Bei der Nennung von Namen bitte die Vornamen mit angeben. Hans Meier liest sich netter als der anonyme Begriff Herr Meier.



An der Schluß-Kontrolle

SPORT

V. ADAC Herbstprüfungsfahrt in Backnang

Nachdem ich bei der Rollerprüfungsfahrt Marbach nur als Betreuer unseres Gerd Hummel mitgewirkt hatte, nahm ich mir vor, dieses Mal am 11./12. Oktober 1958 in Backnang selbst mitzumischen. Die Mannschaft des sportfreudigen VC Heidelberg setzte sich in Backnang aus den Fahrern Theo Zeller, Gerd Hummel und meiner Wenigkeit zusammen.

Die Herbstprüfungsfahrt begann mit einer 200-km-Sternfahrt, die wir bis zum eigentlichen Startort zurückzulegen hatten. Um diese vorgeschriebene Entfernung hinter uns zu bringen, fuhren wir bei sonnigem Wetter über Eberbach, Michelstadt, Miltenberg, Mosbach und Heilbronn nach Backnang.

Am Sonntagfrüh weckte uns ein lautes Motorengeräusch und ein penetrantes Regengeräusch. Der Blick aus dem Fenster

zeigte uns einen grauverhangenen Himmel. Wir stellten fest, daß das Wetter auch diesmal wieder gegen uns ist. Doch dieser betrübliche Umstand konnte unsere Stimmung wenig beeinträchtigen. Wir stiegen auf unsere Vespa, zwei GS und eine T 56, um unter Einhaltung unserer Ankunfts-Sollzeit an den Startplatz zu fahren und um die Konkurrenz zu beschneiteln. Mehrere Vespa GS und Tourenmaschinen, sonstige Fabrikate und der alte Hase O. Wörner auf seiner 125-ccm-Vespa, insgesamt 11 Maschinen unserer Klasse waren am Start. Nach der Papier- und Fahrzeugabnahme rollten wir zur 1. Beschleunigungs- und Bremsprüfung, die gleichzeitig der Start zur ersten Runde der Zuverlässigkeitsfahrt über 310 km war. Insgesamt vier Zeitkontrollen und sieben Durchfahrtskontrollen hatten wir zu passieren. Nachdem die Strecke zu 80 Prozent über unbefestigte Wald- und Feldwege führte und unsere ganze Fahrt von pausenlosem Regen begleitet war, mußten wir durchnäßt und frierend alles herausholen, um an den Zeitkontrollen keine Strafpunkte zu sammeln. Nach der dritten Zeitkontrolle war die Bergprüfung mit anschließender Mindestgeschwindigkeitsprüfung angesetzt. Beide galt es in einer bestimmten Sollzeit zu durchfahren. Leider schied hierbei unser Theo wegen Unterbrecherschaden aus, und die Heidelberger Mannschaft war damit gesprengt. Nach einer Fahrzeit von acht Stunden bei strömenden Regen hatten wir das Ziel endlich erreicht. Mit weichen Knien wankten wir der Unterkunft entgegen, um Schmutz und Schlamm abzuwaschen und den Körper mit kalorienreichem Brennstoff aufzutanken.



Brems- und
Beschleunigungsprüfung

Bei der Siegerehrung stieg unser Stimmungsbarometer schnell wieder auf „schön“. Sieger in der Rollerklasse war der Clubkamerad Lutz aus Nürnberg auf Vespa GS mit einer Goldmedaille. Die zweite und dritte Goldmedaille nahmen Gerd Hummel und ich in Empfang.

Dem erfahrenen Champion O. Wörner gelang es mit seiner Vespa 125 ccm eine Silbermedaille herauszufahren. Die Strecke stellte an Fahrer und Material wirklich ungeheure Anforderungen.

Helmut Braun



2. Vespa-Lubecana 1958

UM DEN LÜBECKER-MARZIPAN-POKAL

LUBECANA heißt die Geländefahrt, die inzwischen schon Tradition geworden ist, und deren Siegestrophäe der Lübecker Marzipanpokal ist. Der Pokal ist ein Wanderpreis zu dem aber ein Duplikat aus Marzipan gehört. Die Teilnehmer dieser Veranstaltung werden entsprechend die LUBECANER genannt und alles zusammen bürgt für einigen Wirbel um die alte Hansestadt Lübeck.

Während aus allen Richtungen die Teilnehmer eintrafen und es sich teilweise in den mitgebrachten Zelten am Start- und Zielplatz bequem machten, um am nächsten Tag fit zu sein, war das Vorkommando unterwegs um die Strecke zu präparieren. Am frühen Morgen starteten die Teilnehmer in Abständen von 5 Minuten. Nach jedem vierten Fahrer folgte ein Lübecker, um auf der Strecke in Notfällen helfen aber auch um den Ablauf kontrollieren zu können. Ein Peterwagen — so nennt man in und um Lübeck die Funkstreifenfahrzeuge — war ebenfalls zur Stelle.

Inzwischen tat sich etwas auf der Strecke, die sich über 60 km Feld-, Wald- und Wiesenwege erstreckte. Richtungspfeile markierten den Kurs und farbige Zahlentafeln, sinnreich ver-



Die Sieger stellen sich dem Photographen

steckt, stellten unter anderem die Schwierigkeiten dar. Sie mußten erkannt, richtig gelesen und in eine Liste eingetragen werden. Die Tafeln fanden sich an Bäumen, Lichtmasten, Zäunen, in Kartoffel- oder Rübenfeldern und ähnlichen Plätzen. Manche Tafeln standen oder steckten verkehrt auf ihrem Platz, wobei z. B. aus der Nummer 969 plötzlich 696 wurde und für eine Reihe oberflächlicher Betrachter die unerwünschten Strafpunkte brachte.

Dabei begab es sich, daß der sichernde Peterwagen im Graben landete, ein Liebespaar durch die überall auftauchenden Rollerfahrer es in dieser Gegend ausgesprochen schlecht eraten hatte, ein braves Huhn unter die Räder der wilden Jagd kam und manche Teilnehmer ohne Absicht, und nicht immer fotogen, irgendwo auf den Boden lagen. Einen Hauptspaß gab es bei dem Baum, der das zu suchende Schild buchstäblich „in der Krone“ hatte. Es war nur so viel Platz, daß immer einer hinaufklettern konnte, aber alle wollten natürlich zur selben Zeit. Fahrer und Schlachtenbummler hatten ihr Vergnügen. Schließlich erreichten alle das Ziel.

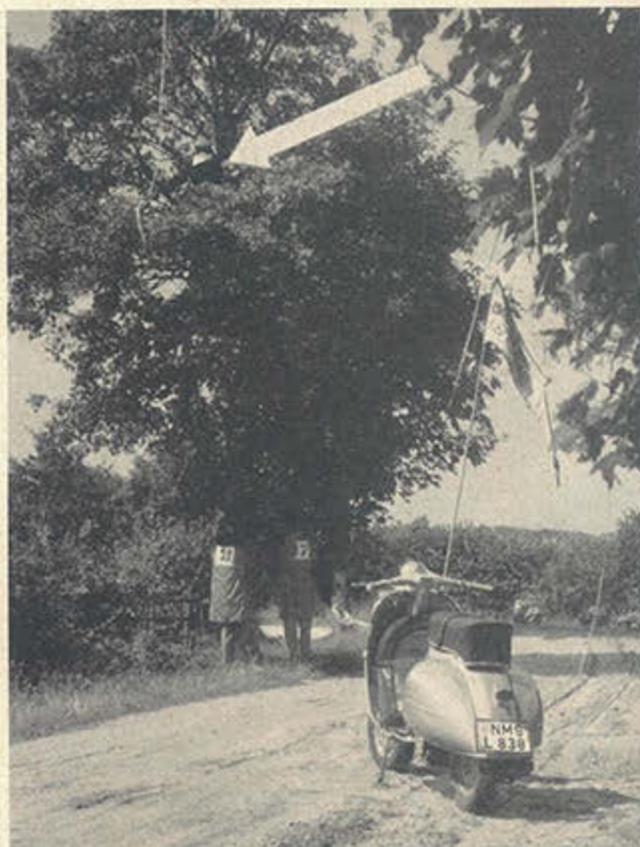
Bei der Preisverteilung konnte der erste Vorsitzende des VESPA-Clubs Lübeck, Herr Zenker, den Lübecker Marzipan-Pokal Uwe Pässler aus Kiel, dem Sieger der Konkurrenz, überreichen. Auch den zweiten und dritten Preis nahmen die Kieler mit. Der vierte Preis fiel nach Berlin und den fünften sicherten sich die Delmenhorster. Ein Blumenkorso mit über 70 VESPEN beschloß die zweite Lubecana 1958. G. Menze



▲ **stop - hochalpine seemöven gesichtet - stop**

Oben, am Scheitelpunkt der Silvretta-Hochalpenstraße, begab sich unlängst ein mittlerer Volksauflauf von jungen Leuten. Zwei Vespas vom VC „Seemöve“, Friedrichshafen, blitzten in der alpinen Sonne und wurden gebührend bestaunt: allgemein — und überhaupt hier oben! Der Vorstand und der Kassier des VC Friedrichshafen hatten nur eine „fahrenswerte“ Club-Ausflugsrouten erkundet.

Sicherheit geht vor!
Nur Original-VESPA-Ersatzteile verwenden!



Das Geheimnis der Baumkrone

DIES und DAS

Die Kraftfahrzeugsteuerkarte wird ab 1. Januar 1959 in Bayern als erstem Land der Bundesrepublik wegfallen.

Wer eine VESPA 150 komplett demontieren will, erhält 1457 Teile.

Am 1. Juli 1958 waren im Bundesgebiet 310 268 Kleinwagen bis 500 ccm zugelassen.

Auf 1000 Einwohner der Bundesrepublik trafen am 1. Juli d. J. 58 Personenwagen, während in England 90 und in Frankreich 83 PKW zum selben Zeitpunkt auf dieselbe Einwohnerzahl kamen.

708 Anzeigen und 829 gebührenpflichtige Verwarnungen wurden am 12. November in Hamburg wegen verkehrswidrigen und unvorschriftsmäßigen Fahrens bei Nebel erteilt.

Zur Genehmigung und Festlegung der jetzt überall an den Ortseinfahrten zur Aufstellung kommenden Firmen-Sammelschilder, benötigten die Bearbeiter 6 Jahre und 380 000 Reisekilometer.



Vespa-chic im Vespa-Tip

Für alle, die in dieser Jahreszeit von zwei Rädern auf zwei „Brettln“ umsteigen, habe ich diesmal eine kleine Skimoden-Auswahl getroffen, die mir so gut gefällt, weil sie so bunt und lustig ist.

„Er“ stellt heuer sein Können auf der Piste im Norweger-Pullover und einfarbigen Anorak zur sehr knapp sitzenden Keilhose zur Schau — „SIE“ läßt „sich wirken“ und manche Ungeschicklichkeit am Hang vergessen.

So zum Beispiel, wenn Sie einen um zwei Nummern zu großen, grob gemusterten Pullover trägt, der die Keilhosen noch enger erscheinen läßt — oder im neuesten Lastex-Skianzug vom Liegestuhl aus die Sonne anbetet.

Daß mir aber niemand sagt, ein besonders attraktives Skihaserl entbehre der Zünftigkeit! Da könnten „sie“ (die Haserl) zu Katzen werden!

Nun wünsche ich allen sonst Vespa-fahrenden Brettlrutschern für den Winter viel „geführten Schnee“ und ebensoviel Sonnenschein.

Eure

Gisela



Sportlich chic zeigen sich die beiden Damen. Das eine ein Mantel, der flotte Begleiter für kalte Tage, mit aufspringenden Kelfalten und phantasievoller Knopfstellung. Das andere die „freche“ Lastex-Hose, dazu ein einfarbiger Anorak aus Nino-Flex.

Modell: Werdermann

s-p-foto Stwolinski

- Zum Titelbild: Die Damen tragen Elastic-Keilhosen, dazu einen reinwollenen „Norweger“ und einen Nino-Flex-Popelin-Anorak. Beide Kombinationen sind ebenso chic wie praktisch. Die Après-Stiefel sind aus Elkleder und die Ski sind Spitzenklasse: „Sunder“ aus HHickory und Esche verleimt. Alles zusammen: „Sport Scheck“, München.

Bitte wählen Sie selbst, „Beides“ passend für den Abend. Nino-Wintercoll. (links) Modell: Hauser Foto: R. Lutz

Ein „zünftiger“ Skiexperte, wie wir ihn uns vorstellen. Der Anorak weist die unentbehrliche angeschnittene Kapuze auf, das Hemd ist hier weißgründig kariert und die Mütze allseits beliebt.

Modell: Flexen Foto: Schmitt Herst.-Mod. Schüner



230 Punkte für den VESPA CLUB

Gießen. Die Polizeidirektion Gießen veranstaltete am 27. Oktober 1958 im Stadttheater einen großen Quizabend. Namhafte Künstler boten ein dreistündiges Programm. Es war die erste Veranstaltung dieser Art in Gießen.

In einem Mannschaftswettbewerb stellten sich je ein Team des ADAC, der Bundeswehr und des Gießener VESPA-Clubs dem Quizmaster und auch dem kritischen Publikum. Die Einladung des VESPA-Clubs zu diesem Wettstreit war ein Beweis für die Popularität des Clubs und seine gute Zusammenarbeit mit den Hütern des Gesetzes, die schon einmal Gelegenheit hatten, die Gießener VESPA-Fahrer öffentlich für ihre Verkehrsdisziplin zu loben.

Der Fragenkomplex erstreckte sich auf das weite Gebiet des Straßenverkehrs und seine Teilnehmer. Die einzelnen Fragengruppen behandelten den Verkehrsteilnehmer Fußgänger, alles Wichtige über Fahrrad- und Mopedfahren, die Straßenverkehrsordnung, sowie als besondere Details, Überhol- und Vorfahrtsfragen. Die Teilnehmer mußten über Parkuren genauso Bescheid wissen wie z. B. über den Scheinwerferwinkel eines Fahrrades. Das VESPA-Team — das sich übrigens durch seine einheitliche und elegante Clubkleidung von Anfang an die Sympathien im Saal sicherte — setzte sich aus den vier Auserwählten Werner Wagner, Dieter Mootz, Harald Stascheit und Karludolf Freymann zusammen. Der VESPA-Club und die Bundeswehr mußten mit Punktgleichheit ins Stechen gehen. Harald Stascheit — offensichtlich das As der Vespa-Mannschaft — stellte sich zur letzten Runde. Er konnte schließlich den überdimensionalen Silberpokal für die Siegermannschaft in Empfang nehmen. Die Wertungstafeln zeigten weit hin sichtbar den Endstand an:

| ADAC | Bundeswehr | Vespa Club | Publikum |
|------|------------|------------|----------|
| 205 | 220 | 220 | 200 |



Die Wertung vor dem Endspurt

VESPA-Club 230 Punkte. Bundeswehr 220 Punkte. ADAC 205 Punkte. Publikum 200 Punkte.

Die Tagespresse würdigte das Ereignis reichlich und stellte besonders den VESPA-Club heraus. H. E. Hoffmann

Nichts ist gefährlicher als ÜBERHOLEN

Unsere kleine Paragraphen-Plauderei für forsche Vespa-Fahrer

§§

Sagen Sie bitte nicht, sie wüßten längst, was es mit dem Überholen auf sich hat. Ich bin überzeugt, daß Sie schon Schwierigkeiten hätten, diesen sich all-täglich dutzendmal wiederholenden Vorgang juristisch einwandfrei zu definieren. Denn das geht etwa so:

„ÜBERHOLEN heißt, von hinten her sich an einem anderen Verkehrsteilnehmer vorbeibewegen, der sich auf derselben Fahrbahn in gleicher Richtung, aber langsamer, fortbewegt, und zwar dergestalt, daß man vor ihn gelangt.“

An sich wird das Überholen durch den Paragraphen 10 der Straßenverkehrs-Ordnung sowie durch die Absätze 2 und 3 des Paragraphen 8 derselben Vorschrift geregelt (für diejenigen, die nachsehen wollen). Wichtiger aber ist zu wissen, wie die Gerichte diese Paragraphen auslegen und wie sich der Kraftfahrer nach der Rechtsprechung zu verhalten hat. Ich habe ein wenig in alten und neuesten Entscheidungen geblättert. Hier ist, was ich fand.

Das Überholen darf nur begonnen werden, heißt es da zum Beispiel, wenn die Gewißheit besteht, daß es unter gleichen Verhältnissen gefahrlos beendet werden kann. Fehlschätzungen gehen dabei in aller Regel zu Lasten des Überholenden. Sie müssen also immer darauf achten, daß Ihnen genügend Raum zur Verfügung steht, um beim Überholvorgang weder den Überholten noch etwaigen Gegenverkehr zu gefährden oder auch nur zu behindern. Sollten Sie sich bei „unklaren Verkehrsverhältnissen“ zum Überholen entschließen, so müssen Sie allergrößte Vorsicht walten lassen. Sie tragen ja alle Verantwortung!

Klarheit schafft es, wenn man sagt, wann nicht überholt werden darf:

- Wenn Sie nicht eine ausreichend breite Fahrbahn haben.
- Wenn der Vordermann zu weit links fährt.
- Wenn die Straße oder auch nur das zum Überholvorgang nötige Straßenstück unübersichtlich ist.

Der Begriff der „Unübersichtlichkeit“ ist recht weit gefaßt, und die Richter haben da oft eine wesentlich engere Auffassung als ein forscher Fahrer. Einleuchtend ist es, wenn die Gerichte Unübersichtlichkeit aus der Geländebeschaffenheit herleiten (Kurven, Kuppen, Schneisen usw.). Dazu kommt aber, daß auch eine besondere Verkehrslage Unübersichtlichkeit mit sich bringen kann, ebenso wie die beiderseitige Geschwindigkeit — auch das Tempo etwaigen Gegenverkehrs — solange Faktoren der „Unübersichtlichkeit“ sind, als man sie nicht genau einschätzen kann.

Der Überholvorgang soll vorsichtig ausgeführt werden, d. h. nach gewissenhafter Abschätzung der Geschwindigkeiten und der sich hieraus ergebenden Überholstrecke, wenn die Fahrbahn links vor zu Überholenden ausreicht. Das Zurückfahren auf die rechte Fahrbahnseite muß so erfolgen, daß der Überholte dabei nicht „geschnitten“ wird.

Ein paar Worte noch zum Thema „Vorsicht“. Wenn ein Überholvorgang so angelegt ist, daß er auf übersichtlicher Strecke beginnt, aber am Anfang eines unübersichtlichen Straßenabschnittes endet, so war er unvorsichtig. Unvorsichtig ist es auch, eine in Schlange fahrende Reihe von Autos in einem Zug überholen zu wollen.

Sie sind übrigens grundsätzlich verpflichtet Ihrem Vordermann Ihre Überholabsicht tagsüber durch akustische (Hupen) und nachts eventuell durch optische Zeichen (Blinken) bekanntzugeben. Und auch dann dürfen Sie nur überholen, wenn Sie sich vergewissert haben, daß er nicht seinerseits überraschend einem Hindernis ausweichen muß. Ohne Warn-

Fortsetzung Seite 18

4. Lektion

Der Vergaser der VESPA Touren Export

Wir wollen diesmal mit dem Vergaser der VESPA Touren-Export unsere Lektion fortsetzen. Im letzten VESPA-TIP haben wir bereits auf die Funktionen und die Wichtigkeit dieses Aggregats hingewiesen. Wir erläutern Ihnen wieder den Ausbau, das Zerlegen, Reinigen und die Montage des Vergasers. Diese Arbeiten verlangen unbedingte Sorgfalt. Wir bitten Sie deshalb, die Abbildungen genau zu betrachten.

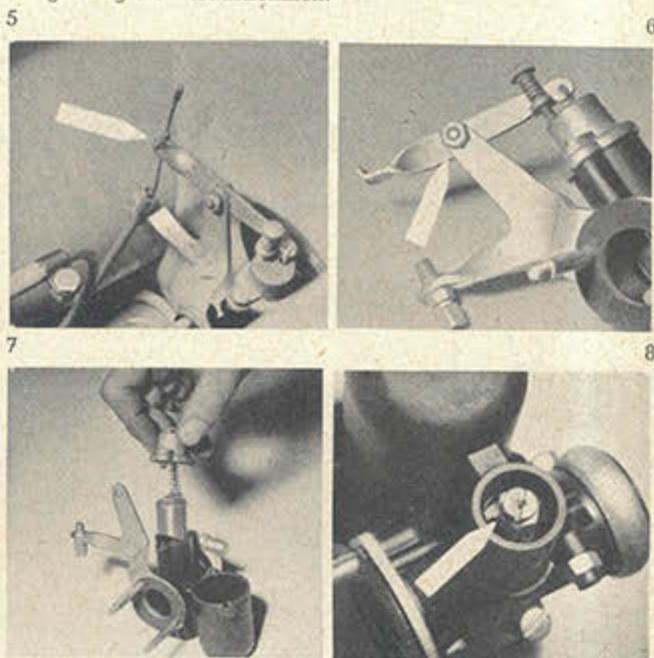
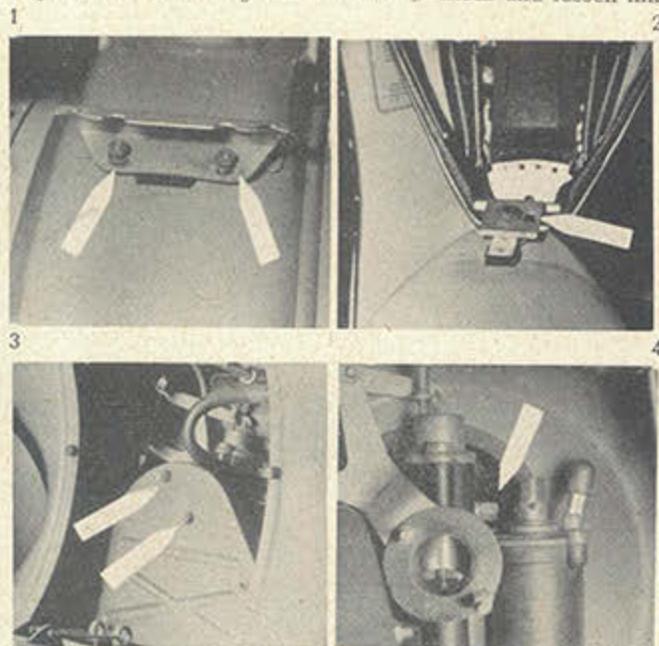
Die benötigten Werkzeuge:

- | | |
|---------------------------|---------------------------------------|
| 1 Schraubenzieher Größe 1 | 1/2 l reines Benzin |
| 1 Schraubenzieher Größe 3 | 1/2 l 30er Benzin-Ölgemisch |
| 1 Gabelschlüssel Größe 8 | 1 Pinsel |
| 1 Gabelschlüssel Größe 14 | 1 kleiner Blech- oder Plastikbehälter |
| 1 Kombizange | |

Ausbau des Vergasers

Als erstes stellen Sie den Benzinhahn auf „zu“ und klappen die Sitzbank hoch. Mit dem Gabelschlüssel Gr. 14 lösen Sie die beiden Muttern an der Haltetasche (Abb. 1). Anschließend schrauben Sie mit dem gleichen Schlüssel die Mutter am vorderen Sitzbankscharnier ab (Abb. 2). Nun öffnen Sie die Klappe zur Vergaserkammer, schrauben mit dem Gabelschlüssel Gr. 14 die Benzinleitung am Schwimmergehäuse ab und ziehen die Haltefeder des Benzinhahnes heraus. Nun können Sie den Tank herausheben. Diese Vorarbeiten sind unbedingt notwendig, um den folgenden Ausbau des Vergasers mühelos durchführen zu können. Mit der Kombizange lösen Sie die beiden Muttern am Luftfilter (Abb. 3) und nehmen denselben ab. Den Bowdenzug von der Luftfilterklappe aushängen, dann können Sie den Luftfilter ganz entfernen. Legen Sie den Filter gleich in das Ölgemisch und lassen ihn

bis zum Schluß darin. Mit dem Gabelschlüssel Gr. 8 lösen Sie die Spannschraube (Abb. 4) am Vergasersaugrohr und ziehen den Vergaser herunter (Vergaser nach links und nach rechts drehen). Das Gasseil vom Gasschieberhebel abnehmen und durch die Stellschraube ziehen (Abb. 5). Nun können Sie den Vergaser ganz herausnehmen.



Zerlegen und Reinigen des Vergasers

Mit dem Schraubenzieher Gr. 3 schrauben Sie die Halteschraube vom Gasschieberhebel (Abb. 6) heraus und hängen denselben aus dem Gasschieber aus. Die beiden Schrauben oben am Vergasergehäuse lösen; somit können Sie den Schieber herausziehen (Abb. 7). Am unteren Teil des Vergasers sitzt die Hauptdüse. Die Sechskantmutter mit dem Gabelschlüssel Gr. 14 abnehmen (Abb. 8). Sie sehen die Hauptdüse

Übrigens... Ihre
mit



ist nochmal so chic
Original-Zubehör.

Verlangen
Sie danach
bei ihrem
HÄNDLER



Karl Schlierkamp

Unser Händlerporträt

Bork in Westfalen ist zwar ein kleiner Ort, aber dafür eine große Vespa-Stadt. Die Laufbahn der Vespa begann hier in der Heimatstadt von Herrn **Karl Schlierkamp** im Jahr 1951. Als gründlicher und tietschürfender Westfale überzeugte sich Herr Schlierkamp erst einmal selbst von den Qualitäten der Vespa. In der folgenden Zeit war Karl Schlierkamp mit seiner Vespa immer auf den vorderen Plätzen zu finden, wenn Motorsportveranstaltungen die Konkurrenten in schwierigem Gelände zusammenführten.

Nach diesen Erfolgen war für Herrn Schlierkamp der Entschluß schnell gefaßt: Er übernahm die **VESPA-WERKSVERTRETUNG** für die Stadt und dem weiteren Umkreis von Bork. 1952 entstand der Vespa-Club Bork-Selm. Zu seinen Mitbegründern gehört natürlich auch Karl Schlierkamp. Viele Clubkameraden eiferten ihm in der Folgezeit nach, so daß der VC Bork-Selm heute zu den sportlich am meisten dekorierten Vespa-Clubs des Vespa-Clubs von Deutschland gehört.

Schon aus diesem Grunde, besonders aber wegen der zielstrebigen und sauberen Geschäftsführung der Vespa-Vertretung Schlierkamp, dauerte es nicht lange und die Vespa dominierte in Bork und Umgebung.

Unser Clubkamerad Karl Schlierkamp gehört also zu den Pionieren der Vespa und der Vespa-Club-Idee. Als guter Fachmann wird er in seiner Stadt und als bescheidener Kamerad bei seinem Club sehr geschätzt.

Der Vespa-Club von Deutschland ist glücklich darüber, einen Mann wie Karl Schlierkamp zu seinen aktivsten Mitgliedern rechnen zu können.

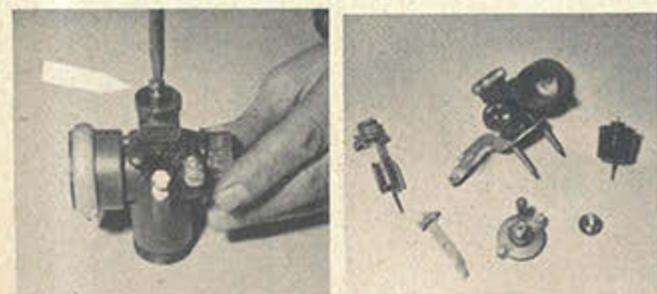
vor sich. Dieselbe mit dem Schraubenzieher Gr. 3 entfernen (Abb. 9). Zum Schluß der Demontage lösen Sie die beiden Schrauben am Schwimmergehäuse und ziehen den Schwimmer mit der Schwimmemmel heraus.

Als Reinigungsmittel verwenden Sie möglichst reines Benzin. Die einzelnen Teile legen Sie in das bereitgestellte Geschirr. Jedes einzelne Teil mit reinem Benzin abpinseln. Die gereinigten Teile auf sauberes Papier legen. Diese Teile trocknen an der Luft sehr schnell. Den Düsenstock wenn möglich mit Preßluft oder kräftig mit dem Munde ausblasen. Dasselbe machen Sie mit der Hauptdüse.

Anmerkung: Die Düse keinesfalls mit einer Nadel oder dergleichen reinigen. Sonst stimmen die Einstellung und der Verbrauch Ihrer Maschine nicht mehr. Sämtliche gereinigten Teile nochmals genauestens überprüfen (Abb. 10).

Zusammenbau des Vergasers

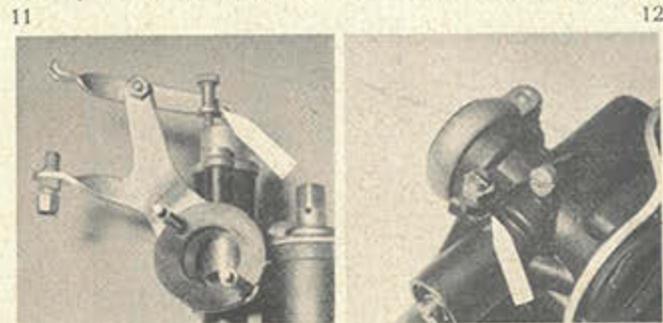
Sie beginnen mit dem Einsetzen des Schwimmers und der Nadel in das Gehäuse. Den Gehäusedeckel wieder aufsetzen und die Schrauben fest anziehen. Anschließend stecken Sie den Gasschieber wieder in den Vergaser (Abb. 7) und schrauben



ben denselben ebenfalls fest. Den Gasschieberhebel hängen Sie in den Gasschieber ein und befestigen die Schraube mit der Mutter am Haltesteg (Abb. 6). Die Hauptdüse am Düsenstock eindrehen sowie die Hohlmutter wieder gut anziehen (Abb. 8). Somit ist der Vergaser wieder zusammengebaut.

Einbau des Vergasers

Den Vergaser auf den Ansaugstutzen des Zylinders aufdrehen und mit dem Schraubenzieher die Klemmschraube festdrehen (Abb. 4). Das Gassel durch die Stellschraubenöffnung durchziehen und am Schieberhebel einhängen (Abb. 5). Anschließend die Benzinleitung mit der Hohlchraube auf das Schwimmergehäuse aufschrauben. Zum Schluß noch den Bowdenzug des Luftfilters einklemmen und den Filter wieder auf-



schrauben. Anschließend den Benzinahn mit der Klemmfeder einstecken und wieder öffnen. Tank und Sitzbank wieder einbauen.

Starten und Einstellen

Beim Öffnen des Benzinahnes 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 drehen Sie mit der Hand die Stellschraube (Abb. 11) nach rechts (mehr Standgas) oder nach links (weniger Standgas). Auf keinem Fall die Luftregulierungsschraube (Abb. 12) verstellen.

Und nun, liebe Vespa-Fahrer, wäre auch das geschafft. Bis zum neuen Jahr mit neuen Lektionen...

Ihr Walter

Paragrafen-Plauderei

zeichnen dürfen Sie nur überholen, falls auch so eine Gefährdung des anderen ausgeschlossen ist.

Auf der Autobahn, ja ganz allgemein im Schnellverkehr, erwarten die Gerichte noch mehr Vorsicht: Von dem, der auf die linke Fahrbahnseite herausfährt um zu überholen ebenso, wie vom Überholer, der schon links daherkommt. „Gegenseitige Rücksichtnahme“ wird hier vorgeschrieben, und das beste ist wohl ein „gegenseitiges Einverständnis“. Eine Handbewegung, ein Nicken oder auch Blinken oder Zeichen mit dem Winker ermöglichen eine solche Verständigung zwischen zwei schnellen Verkehrsteilnehmern.

Mitteilung der Redaktion:

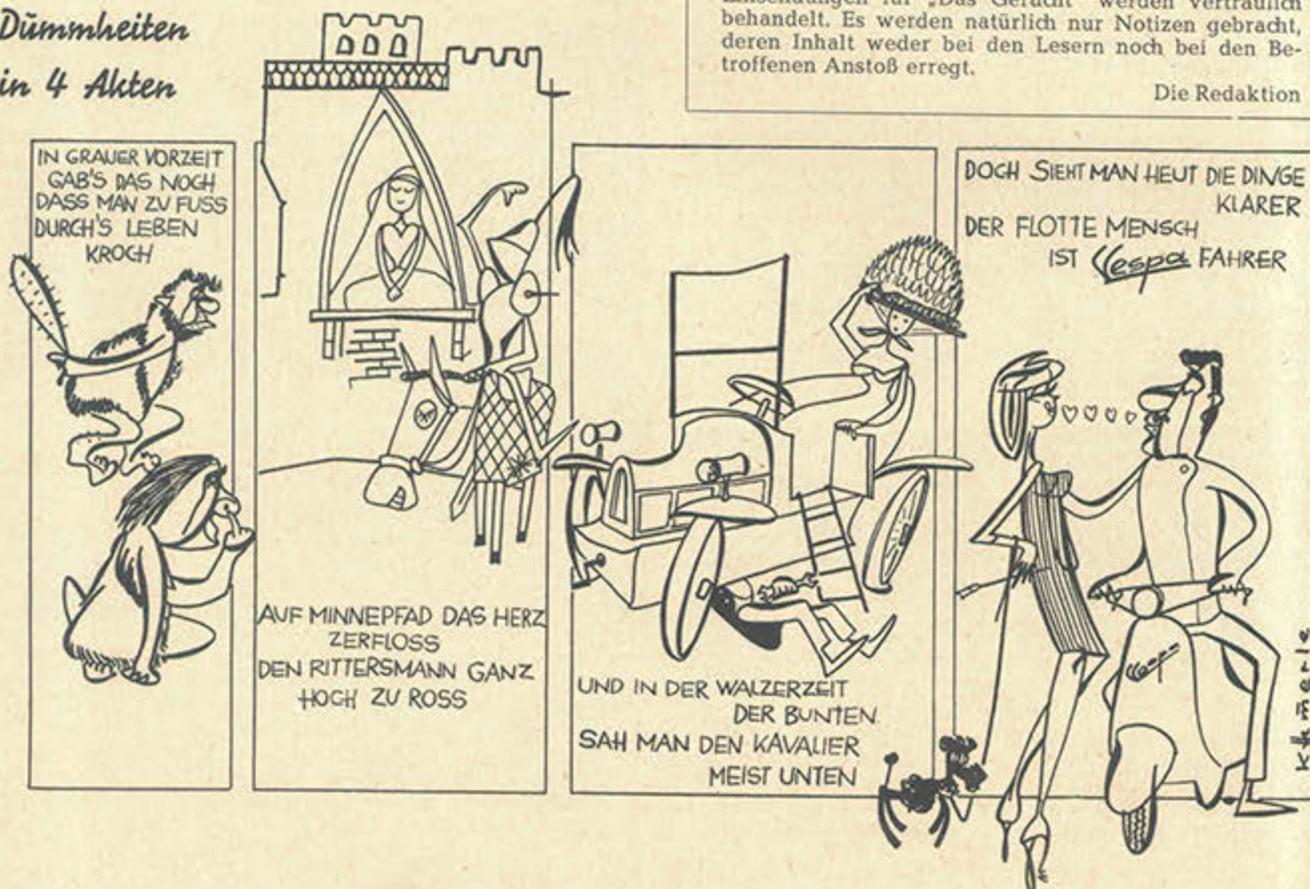
Wir drucken ab der nächsten Nummer unter der Rubrik „Die kürzeste VESPA-Geschichte“ Einsendungen ab, die bis zu 100 Worte enthalten dürfen und eine nette Begebenheit, wie sie jeden Tag und jedem VESPA-Freund passieren kann, zum Inhalt haben sollen. Die jeweils beste Einsendung pro Nummer prämiieren wir mit DM 25,—. Die Entscheidung ist unanfechtbar.

Zu guter Letzt aber zu dem Stichwort, auf das Sie vielleicht schon lange gewartet haben: **Rechts überholen**. Durch die Entscheidung des Oberlandesgerichts Frankfurt sprach man viel darüber. Solche Entscheidungen gab es indessen auch früher schon. „Wenn sonst Verkehrsgefahr entsteht.“ — „Wenn Einverständnis mit dem Vordermann vorliegt.“ — „Wenn es nach menschlichem Ermessen völlig gefahrlos ist.“ — „Wenn der Vordermann keinen Platz zum Überholen freigibt.“ — „Wenn der herausgestellte Winker die Absicht zum Linksabbiegen anzeigt.“ — „Wenn zum Linksabbiegen eingeordnet ist.“ So kann man da in diesen Ausnahmementscheidungen lesen. Aber, ganz unter uns, die Regel vom Linksüberholen ist doch ganz gut. Meinen Sie nicht auch?

Sicher fiel Ihnen auf, daß heute immer nur vom Überholenden die Rede war. Gelegentlich aber werden auch Sie überholt — und auch das bringt Rechte und Pflichten, über die wir das nächste Mal plaudern werden.

M. J. R.

Dümmheiten in 4 Akten



DAS GERÜCHT



Die fünf Damen aus dem Hause VESPA, wollen ihren nächsten Urlaub per VESPA unternehmen. Für die Verwandten ist jeweils der Sozium reserviert.

Wolfgang Schramm, der Generalsekretär des VCVD, erzählte dem Nikolaus an Stelle eines Gedichtes einen schlechten Witz.

Wolfdieter, der zehnjährige Sohn des Prokuristen der VESPA GMBH, Emil Hess, wünschte sich zu seinem Geburtstag einen Leitzordner.

Hans Georg Schultze, Vizepräsident des VCVD, gibt jeden Abend seinem vier Monate alten Sohn Martin die Milchflasche.

Der Betriebsleiter der VESPA GMBH, Alfred Kopf, will seiner Tochter Karin einen „Gina“-blauen VESPA 400 kaufen.

Otto Betzenhofer, der Vorsitzende des VESPA-Landesclubs Bayern, wurde bei einem Spaziergang von einem Moped angefahren und leicht beschädigt.

Erich Miller, Presse- und Werbeleiter der VESPA GmbH, kaufte sich einen hellblauen VESPA 400 und setzte dafür sein Reitpferd auf halbe Ration.

Der VC Borghorst plant für Januar 1959 wieder ein Karnevalsfest, daß die Wände wackeln. Als Gäste werden nur ausgesprochen standfeste Persönlichkeiten zugelassen.

Einsendungen für „Das Gerücht“ werden vertraulich behandelt. Es werden natürlich nur Notizen gebracht, deren Inhalt weder bei den Lesern noch bei den Betroffenen Anstoß erregt.

Die Redaktion



Liebe Clubkameraden!

Das Jahr 1958 geht zu Ende. Sind wir ehrlich, es war ein schönes und für uns erfolgreiches Jahr. Bei fast allen Vespa-Treffen schien die Sonne. Die Stimmung der Vespisten, das konnte ich persönlich feststellen, war überall zündend.

Am Ende des Jahres 1958 angelangt, kann auch ich zurückschauend sagen, daß besonders die Entwicklung des Clublebens in den bis jetzt 136 Vespa-Clubs des VCVD gewonnen hat. Wir haben die Anzahl der großen Vespa-Treffen zu Gunsten der vielen Clubveranstaltungen reduziert und werden dies auch sicher im kommenden Jahr tun. Im Mittelpunkt bleibt der einzelne Vespa-Club. Seine Fahrten, der Sport und sein gesellschaftliches Leben müssen noch stärker als bisher Anziehungspunkt aller Vespa-Freunde werden.

Um dieses Ziel zu erreichen ist es besonders wichtig, daß das gesellschaftliche Niveau und der gute Umgangston weiter gehoben werden. Dazu gehört auch, daß jedes Clubmitglied besonders auf ein vorbildliches Verhalten im Straßenverkehr Wert legt. Es ist die Visitenkarte der Vespa-Clubs in der Öffentlichkeit.

Unverbesserliche Verkehrssünder sollten überall und unbedingt aus den Vespa-Clubs entfernt werden. Glücklicherweise ist ihre Zahl sehr gering. Eine dreimonatige Probezeit vor der Aufnahme in den Vespa-Club ist die beste Gewähr dafür, daß nur gute Leute zu uns kommen können.

1959 wartet bereits mit einer Anzahl von nationalen und internationalen Veranstaltungen auf Sie. Das Europa-Treffen in Paris. Etwas für besondere Kenner! Oder für die Sportfahrer die traditionelle Drei-Meere-Fahrt und erstmals das Europa-Finale Anfang September in Monza. Das deutsche internationale Vespa-Treffen sowie das Bundes-Treffen des VCVD werden sicher wieder Höhepunkte der nationalen Vespa-Saison 1959 sein.

Ich bin überzeugt, daß auch im neuen Jahr wieder allerhand geboten wird. Schon heute freue ich mich, alle die Freunde wiederzusehen, mit denen ich im abgelaufenen Jahr viele nette Stunden verbringen konnte.

Allen Clubkameraden wünsche ich ein fröhliches Weihnachtsfest und ein gutes neues Jahr.

Ihr
Wolfgang Schramm

TRÄGER DER EHRENNADEL DES VESPA CLUBS VON DEUTSCHLAND

Der Präsident des VCVD, Hans Stück, verlieh an folgende Mitglieder die Ehrennadel in Gold, Silber und Bronze:

EHRENNADEL IN GOLD

Bernhard Wesche, Vizepräsident des VCVD,
Landesvorsitzender des VLC Südwest
Helmut Reiter, ehem. Landesvorsitzender
des Schwäbischen Vespa-Rings und
ehem. Vizepräsident des VCVD

EHRENNADEL IN SILBER

Hans Georg Schultze, Landesvorsitzender
des VLC West und Vizepräsident des
Vespa-Clubs von Deutschland
Otto Betzenhofer, Landesvorsitzender
des VLC Bayern
Walter Jessat, VC Ratheim
Fritz Baumfalk, VC Osnabrück
Heinz Wieland, VC Köln-Nord
Bruno Kuhn, VC Braunschweig
Siegfried Heinze, VC Tübingen
Günther Nägele, VC Ludwigsburg
Hermann Husel, VC Augsburg
Theo Hessenmüller, VC Mannheim
Fred Wagebach, VC Frankfurt

EHRENNADEL IN BRONZE

Horst Fehlings, VC Duisburg-Hamborn
Manfred Wandelt, VC Unna
Hans Buchaly, VC Wülfrath
Herr Asche, VC Haltern
H. Gronenberg, VC Ratheim
K. Paniel, VC Ratheim
H. Prangel, VC Wuppertal
Horst Tönnies, VC Osnabrück
Alfred Schwaak, VC Recklinghausen
J. Heulmanns, VC Krefeld
Ernst August Brandt, VC Bremen
Hans Jürgen Lübker, VC Hamburg
Otto Lukaschewski, VC Lingen-Nordhorn
Frau Ines Wischek, VC Bad Salzufflen
Friedl Ahrens, VC Hannover
Heinz Kellner, VC Hannover
Heinz Raab, VC Bad Salzufflen
Rudolf Tönnings, VC Walsrode
Gerhard Hagemann, VC Tübingen
Hermann Uebelhör, VC Kempten
Erich Triller, VC Ludwigsburg
Heinz Ritter, VC Heilbronn
Johann Lobmeyr, VC Schliersee
Rudolf Bleisteiner, VC Nürnberg
Heinz Schönfeld, VC Augsburg
Johann Schwaiger, VC Erding
Rudolf Meyer, VC Regensburg
Franz Islinger, VC Mannheim
Hans Jörg Diepenbruck, VC Mannheim
Rudi Heck, VC Heidelberg
Wolfgang Heine, VC Gießen
Hans Fengel, VC Erbach
Helmut Damm, VC Wiesbaden
Trude Feser, VC Wiesbaden
Norbert Ehrke, VC Berlin



Der Vorsitzende gratuliert

VC Dortmund

Aus Anlaß seines siebenjährigen Bestehens veranstaltete der VC Dortmund einen Tanznachmittag mit Preiskegeln. Hierzu hatten wir die umliegenden Vespa-Clubs eingeladen. Mit unserer Veranstaltung war gleichzeitig eine Zielfahrt verbunden. An die neun erschienenen Vespa-Clubs wurden schöne Preise vergeben.

In unserer Zielfahrt placierten sich:

1. VC Duisburg-Süd 16 Maschinen
2. VC Recklinghausen 16 Maschinen
3. VC Ennepe/Ruhr 10 Maschinen
4. VC Gelsenkirchen 10 Maschinen
5. VC Essen-Frintrop 6 Maschinen

Die VC Bochum-Weitmar, VC Düsseldorf, VC Hagen und der VC Essen wurden mit Erinnerungsgeschenken bedacht. Im Laufe des Nachmittages wurde das erwähnte Preiskegeln durchgeführt, wobei es viel Spaß gab. Jeder, ob Fahrer oder Sozia, strengte sich mächtig an, um die Hauptpreise zu gewinnen. Den ersten Preis in Form einer Kaskade holte sich Herr Lichterfeld vom VC Gelsenkirchen mit 20 Holz bei 3 Wurf. Den zweiten Preis (eine Gummimatte) gewann Herr Bertholmes vom VC Essen-Frintrop. Bei den Damen gingen die beiden Hauptpreise an den VC Duisburg-Süd. Frl. Schiedewan und Frl. Beckmann nahmen diese in Gestalt eines Reiseweckers und eines Silberbestecks in Empfang.

Unser Landesvorsitzender, Herr Schultze, traf nachmittags bei uns ein, gerade zur rechten Zeit, um die Preisverteilung erleben zu können. Der Vorsitzende des VC Dortmund, Otto Bauer, nahm später aus der Hand von Herrn Schultze einen Pokal des VCVD für das siebenjährige Bestehen seines Clubs und die bronzenen Ehrennadel des VCVD für seine Verdienste um den VC Dortmund entgegen.

Nach verschiedenen Preistänzen und ausdauernd flotter Musik bestiegen unsere Gäste ihre Vespen und brummten zu ihren heimatlichen Nestern zurück. O. Bauer



Wer hat die meiste Puste?

VC Weingarten

Das Sommernachtsfest des VC Weingarten ist schon fast zu einer Tradition geworden. Leider hatten wir dazu in diesem Jahr nicht gerade das beste Wetter. Deshalb mußten wir die Sommernacht in den Saal verlegen. Fleißige Hände gaben mit Lampions, Fähnchen und Luftballons dem Raum in kurzer Zeit ein festliches Aussehen. Kaum waren wir damit fertig geworden, traf der VC Wangen-Lindau mit 10 Maschinen ein. Auch der VC Friedrichshafen ließ nicht lange auf sich warten. In rascher Reihenfolge rollten die anderen Vespa-Clubs bei uns an. Nachdem auch der Landesvorsitzende, Herr Helmut Reiter, eingetroffen war, konnte unser Fest steigen.

Nach kurzer, herzlicher Begrüßung der Gäste übergab der Vorstand des VC Weingarten, Herr Rist, dem bewährten Clubwitzbold, Herrn Franz Beck, das Wort. Seine Conference wirkte sich auch wie erwartet, belebend auf die allgemeine Stimmung aus. Unter anderem wurden die schönsten Männerbrust und die schönsten Männerbeine prämiert. Ich glaube, den anwesenden Damen hat es gut gefallen. Mit Musik, Tanz und viel Humor wurde aus unserem Zusammensein ein gemütliches Sommernachtsfest. Lange nach Mitternacht traten die letzten Gäste die Heimreise an.



Von der Piste aufs Parkett

VC Walsrode

Der Vespa-Club Walsrode hatte am 23. und 24. August ein kleines Vespa-Camping-Treffen auf die Beine gestellt. Leider hielt das Wetter nicht, was wir uns vorher davon versprochen hatten. Unser großes Lagerfeuer wurde verregnet. Das gab uns aber keinen Anlaß zu einer trüben Stimmung. Der Clubwirt hatte im Handumdrehen für 50 Vespisten Platz geschaffen. Während es draußen kräftig plätscherte, saßen wir im Clublokal in fröhlicher Runde zusammen, und mancher gab nette Schwänke aus seinem Vespa-Leben zum besten. Deshalb bedauerten alle, den Uhrzeiger nicht anhalten zu können. Wir brachten unsere Gäste mit schwankenden Stalllaternen, vorsichtig geführt um Pfützen und nasse Wiesen, in ihre Betten (Zelte).

Am Sonntag konnten sich unsere Gäste aus Braunschweig, Hamburg und Hannover bei einem Geschicklichkeitsturnier in ihren Künsten messen. Der 1. Preis, eine Zeltlampe, wurde von dem Sieger als praktisches Geschenk gerne entgegengenommen. Nach dem Mittagessen stellte der Himmel seine Brause ab, und wir besuchten nach einer Stadtrundfahrt mit unseren Gästen noch das Heidemuseum in Walsrode. Auch bei dem mitten in der Heide liegenden „Hermann-Löns-Grab“ machten wir Rast.

Unsere Freunde waren von der Schönheit der Heidelandschaft sehr beeindruckt und wir hoffen, daß ein künftiges Camping-treffen in Walsrode mit Sonnenschein verwöhnt wird. Roland Kaiser



„Ei, der Schäker“

VC Unna

Drei Jahre besteht der Vespa-Club Unna und seine Mitglieder waren sich darin einig, auch einmal eine Vespa-Veranstaltung aufzuziehen. Die Unnaer Vespisten entschlossen sich, zur Belegung des Motorrollersports innerhalb des VCVD eine Gleichmäßigkeitsfahrt vorzubereiten. Die Vorarbeiten hierzu begannen bereits sieben Wochen vor dem Veranstaltungsbeginn. Die Ausschreibung wurde als Visitenkarte der Veranstaltung betrachtet und dementsprechend gestaltet. Der Sportwart des Motorsportclubs Holzwickede, Herr Rolf Lilei, stellte sich für die Errechnung und Festlegung der Strecke zur Verfügung.

Die Ausschreibungen für die Vespa-Gleichmäßigkeitsfahrt am 21. September 1958 in Unna konnten rechtzeitig versandt werden, wobei bewußt nur Vespa-Clubs aus dem Landesclub West eingeladen wurden. Die Anzahl der Fahrer mußte beschränkt gehalten werden, wobei nur der VC Hamburg eine Ausnahme machte, den mit dem VC Unna eine alte Freundschaft verbindet.

Der Eingang der Nennungen war sehr spärlich, aber als der Tag der Veranstaltung kam, rückten die Vespa-Fahrer aus allen Richtungen an. Auch ein Clubmitglied aus Lübeck war zu uns gekommen.

Der Start erfolgte pünktlich um 10 Uhr vor dem Clublokal des VC Unna. Einzeln in Abständen von zwei Minuten wurden die Fahrer auf die Reise geschickt. Die 74 Fahrer erhielten neben der Startkarte einen Streckenplan und mußten an Hand einer Aufstellung die Strecke, die nicht eingezeichnet war, selbst suchen. Die Durchschnittsgeschwindigkeit lag bei 36 km/Std. Die Länge der Strecke betrug 84 km und ging über Landstraßen I. und II. Ordnung. An der Strecke lagen zwei Zeitkontrollen, die den Fahrern nicht bekannt waren. Jeder Teilnehmer mußte unaufgefordert seine Zeit selbst nehmen. Das Ziel lag ca. 8 km vor Unna. Nach der Zeitnahme am Ziel hatte jeder Teilnehmer eine Langsamfahrprüfung zu absolvieren. Bis auf einige Fahrer kamen so ziemlich alle über den Kurs.



An der Kontrolle

Gemeinsame Jahresabschlussfahrt des Schwäbischen Vespa-Rings

Der Landesclub Schwäbischer Vespa-Ring hat seine Mitgliederclubs am Sonntag, dem 12. Oktober 1958, zu einer gemeinsamen Jahresabschlussfahrt nach dem idyllisch gelegenen Reichenbach im Täle, bei Geislingen, eingeladen. Die teilnehmenden Clubs ermittelten sofort nach ihrem Eintreffen am Ziel auf einer sehr schwierigen Geschicklichkeitsstrecke ihre Clubmeister 1958! Die Strecke war mit Hindernissen wie Zylinderhut auf- und absetzen, Kinderwagen schieben, Puppe herausnehmen und auf einen Stuhl setzen sowie Ballon stechen und Wurfspitzen in eine Zielscheibe werfen versehen und brachte für Zuschauer und Teilnehmer wahre Lachsalmen ein. Der Sportleiter Heinz Armbruster vom VC Kornwestheim, der als Gast dieses kleine Herbst-Treffen ausrichtete, brachte es als einziger fertig mit null Fehler über diesen Kurs zu fahren. Er wurde damit Clubmeister des VC Kornwestheim und Gewinner des von der Firma BERU, Zündkerzen, Ludwigsburg, gestifteten schönen Wanderpokal. Das anschließende Rehratessen im Gasthaus „Zum Ochsen“ in Reichenbach/Täle fand bei allen Teilnehmern großen Anklang. Bei der anschließenden Siegerehrung in der neuen Sporthalle begrüßte der stellvertr. Landesclubvorsitz. Willi Schnitzler den Generalsekretär des Vespa-Clubs von Deutschland, Wolfgang Schramm, sowie die anwesenden Vespa-Clubs des SVR auf das herzlichste. Den musikalischen Teil umrahmte mit schneidigen Märschen die Musikkapelle Reichenbach. Der Sportleiter des VC Kornwestheim ehrte folgende qualifizierte Clubmeister mit einem kleinen ansprechenden Geschenk: Herrn Weibenberg als Clubmeister des VC Stuttgart (128* und 32 Strafpunkten), Manfred Schmauß als Clubmeister des VC Backnang (153* und 16 Strafpunkten). Bei Spiel und Tanz ging dieser Herbstsonntag fröhlich zu Ende.

Diese schöne Jahresabschlussfahrt und die gut organisierte Veranstaltung werden allen Vespa-Freunden, die daran teilnahmen, in guter Erinnerung bleiben!

Fortsetzung VC Unna

Bereits 30 Minuten nach dem Eintreffen des letzten Fahrers wurde die Siegerehrung vorgenommen.

Vorsitzender Wandelt vom VC Unna dankte allen Teilnehmern für ihren Sportgeist. Landesvorsitzender Schultze begrüßte ebenfalls die anwesenden Vespisten und verlieh Herrn Manfred Wandelt die bronzene Ehrennadel des VCVD.

Für die Sieger standen 14 Pokale und 10 kleinere Preise bereit. In der Einzelfahrerwertung qualifizierten sich folgende Fahrer:

1. Dieter Thiele, VC Mühlheim/Ruhr
2. Harry Steckel, VC Haltern
3. K. H. Diekmann, VC Hamburg
4. Günther Masselowski, VC Dortmund
5. Adolf Peters, VC Haltern

In der Mannschaftswertung siegten:

1. VC Coesfeld
2. VC Neuß
3. VC Marl/Hüls

In der Zielfahrtwertung placierten sich:

1. VC Hamburg mit 2466 gefahrenen km
2. VC Lintorf mit 568 gefahrenen km
3. VC Lübeck mit 326 gefahrenen km
4. VC Neuß mit 320 gefahrenen km
5. VC Marl/Hüls mit 270 gefahrenen km

Den Preis der Damenwertung errang Fräulein Gerlinde Kolling vom VC Recklinghausen.

VC Kiel

Anfang Oktober konnte der VC Kiel sein 7. Stiftungsfest feiern. Die gründlichen Vorbereitungen hierzu wurden von unserem Vergnügungsausschuß getroffen. Außer diesem Ausschuß wußte keiner von uns, wo dieses Fest stattfinden sollte. Vereinbarung wurde nur der Treffpunkt: Seegarten, Anlegebrücke „Blaue Dampferlinie“. Unsere Vespas blieben zu Hause. Das Rätselraten nach dem Ort unseres Festes wurde bereits nach fünf Minuten Dampferfahrt beendet. Nach kurzem Fußmarsch, der den gehäulenen Vespa-Fahrern angemessen war, erreichten wir unser Ziel, den „Kieler Kanu Club“, der uns freundlicher Weise seine Räume für unser Stiftungsfest überließ. Unser „Club-experte für Dekoration“, Otto Cap, hatte vor unserem Eintreffen das ganze Haus fantastisch ausgeschmückt.

Nach der Ansprache unseres Clubvorsitzenden Lothar Beyersdorff begann der gemütliche Teil des Abends. Tanz und die nötigen Flüssigkeiten ließen den Stimmungsbarometer bald auf hohe Grade klettern. Gegen Mitternacht zeigte sich unser Schatzmeister unerwartet großzügig. Es gab auf Clubkosten etwas zu essen und trinken. So ging

es weiter hoch her, und – wie man es im VC Kiel gewohnt ist – wenn es am schönsten ist, wird Schluß gemacht. Nach dem Schlußanzug ging jeder nach Hause. Böse Zungen behaupteten allerdings, daß bei einigen nicht von „Gehen“, sondern nur von „Schwanken“ die Rede sein konnte. Als Gäste konnten wir bei unserem Fest auch Kameraden des VC Lübeck und Neumünster begrüßen.

Mit regem Interesse nahmen am Sonntag, dem 26. Oktober 1958, die Mitglieder des VC Kiel und einige Gäste an der zum Abschluß der diesjährigen Fahrersaison vom Club veranstalteten Fuchsjagd teil. Ob über gute oder schlechte Straßen spielte keine Rolle. Überall sah man die Vespas der Fuchsspur nachjagen. Nach 1 1/2 Stunden war der Fuchs glücklich gefaßt. Der erfolgreiche Jäger erhielt als Trophäe einen echten Fuchsschwanz.

Vespa-Hotel in Stuttgart

Alle Vespa-Fahrer aus dem In- und Ausland erhalten im Hotel „Jägerstube“, Stuttgart W, Weimarstr. 7, eine besondere Vergünstigung. Der Übernachtungspreis beträgt pro Bett 6,- DM.



VC Lingen-Nordhorn: Die Gewinner des „Roland-Pokals“

VC Regensburg

„Das Jahr 1958 brachte für den jungen Regensburger Vespa-Club eine Reihe großer Erfolge“, betonte der bisherige 1. Vorsitzende, Rudi Meyer, in seinem Rechenschaftsbericht anlässlich der Generalversammlung im Clublokal „Münchner Hof“. An den nationalen und internationalen Vespa-Treffen des VCVD sowie an den gemeinsamen Ausfahrten und Veranstaltungen des Regensburger Vespa-Clubs beteiligten sich insgesamt rund 80 Mitglieder.

So nahm eine Mannschaft des VC Regensburg an dem Europa-Treffen in Brüssel teil, am Bundestreffen in Augsburg, am bayerischen Landestreffen in Erding, an der Vespa-Rallye Wiesbaden, an der Fuchsjagd der bayerischen Vespa-Clubs in Augsburg und nicht zuletzt an der Sternfahrt nach Weiden zum „Tag der Vespa“. Bei den Ziel- und Wertungsfahrten schnitten die Regensburger Teilnehmer hervorragend ab. Es gelang den jeweiligen Mannschaften insgesamt neun Pokale und Ehrenpreise mit in die Donaustadt zu bringen.

Bei der diesjährigen Fuchsjagd des VC Regensburg ging der Wanderpokal des Clubs in den Besitz Sepp Spenglers über. Erster Gewinner der begehrten Trophäe war 1957 „Benjamin“ Werner Giessamer, der heuer einen beachtlichen zweiten Platz belegte.

Bei den Neuwahlen wurde Sepp Spengler als 1. Vorsitzender bestimmt, da R. Meyer aus beruflichen Gründen sein Amt zur Verfügung gestellt hatte. 2. Vorsitzender ist künftig H. Dobmeier, als Kassier fungiert Walter Adelmanninger, während Karlheinz Stadler das Amt des Sport- und Tourenwarts übernahm.

Die Regensburger Vespa-Motorsportler wollen in den Wintermonaten ihre „Kondition“ bei einem wöchentlichen Kegelabend aufrechterhalten. Außerdem wurde einstimmig beschlossen, am 6. Dezember wieder eine Nikolausfeier zu veranstalten. Zusammenfassend stellte Rudi Meyer erfreut fest, daß es gelungen ist, den Vespa-Club Regensburg seit seiner Gründung im Mai 1957 weiter zu festigen. Gerd Gietl

VC Hannover

Der Vespa-Club Hannover konnte in diesem Jahr die 8. Wiederholung seiner Gründung feiern und ist stolz darauf, sich einer der ältesten Clubs im VCVD nennen zu können. Das diesjährige Stiftungsfest wurde in der „Mensa“ der Tierärztlichen Hochschule gefeiert. Der 1. Vorsitz., Herr H. Kellner, der die Feier mit ein paar netten Worten einleitete, konnte außer den Mitgliedern des hiesigen Clubs auch Gäste aus Braunschweig, Salzuflen, Herford, Bremen sowie auch Gäste befreundeter Clubs aus Hannover begrüßen. Als Ehrengast konnten wir den 1. Vorsitzenden des VC Nord, Herrn Beyersdorff, in unseren Reihen sehen. Wir möchten Herrn Beyersdorff an dieser Stelle noch einmal für seine netten Begrüßungsworte, die er an diesem Abend an uns richtete, danken.

Im Anschluß an die Eröffnungsrede wurde dem diesjährigen Clubmeister, Herrn Schwerdtner, der außerdem Fuchsmeister in diesem Jahr geblieben war, der Wanderpokal überreicht. Besondere Ehrungen wurden den Mitgliedern Herrn B. Scheffler, Herrn J. Teichmann, Herrn R. Rassau und Herrn M. Fricke zuteil, die für ihre rege Teilnahme an den Clubveranstaltungen nette Erinnerungsgeschenke erhielten. Als



„Offizielle Nelken“

einzigste Dame wurde Fräulein E. Hartung für ihre stete Teilnahme am Clubleben ein Damenpreis überreicht. Diese Ehrungen für einzelne Mitglieder, die besonders aktiv am Clubleben teilnehmen, werden schon seit Jahren durchgeführt.

Wir danken auch der Fa. Hermann Faber an dieser Stelle aufrichtig für die uns freundlicherweise zu Verfügung gestellten Preise, die wir als Ehrungen für die rege Teilnahme am Clubleben vergaben.

Die besondere Überraschung des Abends war die Verleihung der bronzenen VCVD-Ehrennadel an die Vorstandsmitglieder Herrn Kellner, Herrn Helmke und Herrn Ahrens, die durch ihre aufopfernde Tätigkeit und setige Einsatzbereitschaft viel zum Wohle des Clubs und des VCVD beigetragen haben.

Zur Unterhaltung an diesem Abend wurde für jeden Geschmack eine kleine Kostprobe serviert. Ein flottes Mundharmonika-Trio und die humoristische Einlage einer Dame sorgten für Unterhaltung und Heiterkeit.

Weiter sorgten lustige Tanz- und Unterhaltungsspiele für die Abwechslung des Abends. Besonders zu erwähnen ist der Zitrontanz oder der Wettkampf um den dicksten Luftballon, den alle Beteiligten mit echter Begeisterung nachkamen. Die Ent-

scheidung fiel auf eine junge Dame, die den Ballon als erste auf die beachtliche Dicke von 110 cm brachte. Als Belohnung für ihre sportliche Leistung wurde ihr ein schöner Rollschinken überreicht, der, wie mir nachträglich von Zeugen berichtet wurde, den Abend nicht mehr überlebt hat.

Wir werden alle mit Recht sagen können, daß unser diesjähriges Stiftungsfest eine recht gut gelungene Veranstaltung war.

Pressewart, H.-D. B.

MITTEILUNGEN DES VCVD

VESPA-TIP. Wenn Sie noch nicht Abonnent des VESPA-TIP sein sollten, so bestellen Sie bitte Anfang Januar bei der Post Ihre Vespa-Zeitschrift. Bestellungen sind nur halbjährlich möglich. Versäumen Sie die Bestellung des VESPA-TIP Anfang Januar, so nimmt Ihr Briefträger den Auftrag zur Lieferung erst wieder im Juli 1959 entgegen.

MITGLIEDSKARTEN. Für das Jahr 1959 werden erstmals neue Mitgliedskarten für aktive und passive Mitglieder des VCVD ausgegeben, die jährlich ihre Gültigkeit verlieren. Bitte beachten Sie unbedingt die Hinweise Ihres Ortsclubs für die Neuausstellung der VCVD-Ausweise. An den Veranstaltungen des Vespa-Clubs von Deutschland können nur solche Personen teilnehmen, die im Besitz eines gültigen VCVD-Ausweises sind.

BEKANNTMACHUNGEN über in- und ausländische Vespa-Treffen sowie über Vespa-Sportveranstaltungen sind im Vespa-Tip Nr. 23 (erscheint im Februar 1959) zu finden.

REISEHANDBUCH. Sie erhalten auf Anfrage vom Sekretariat des VCVD kostenlos die Broschüre „Mit Vespa auf Europas Straßen“ zugesandt. Anschrift des Sekretariates des VCVD: Augsburg-Haunstetten, Siebenbrunner Straße 30.

ANSTECKNADELN, Plaketten sowie Abziehbilder der Wappen des VCVD und des Vespa-Clubs von Europa, als auch gestickte Stoffwappen des VCVD können Sie jederzeit über Ihren Vespa-Ortsclub bei uns bestellen.

AUSSCHREIBUNGEN für nationale und internationale Vespa-Treffen im Bundesgebiet werden auch im kommenden Jahr nur im Vespa-Tip enthalten sein. Schon aus diesem Grund dürfte es wichtig sein, daß jedes Clubmitglied Abonnent des Vespa-Tips ist.

Vespa-Freunde Düsseldorf

Wie in jedem Jahr um diese Zeit hielten die VF Düsseldorf ihre fällige Jahreshauptversammlung ab. Den Vorsitz führte als „Unparteiischer“ Herr Achim Riewe vom VC Gelsenkirchen-Feldmark. Nach dem Vortrag des Rechenschaftsberichtes durch den 1. Vorsitzenden, Herrn Peter Priester, wurde die Entlastung der bisherigen Vorstandschaft vorgenommen.

Die Neuwahl brachte folgendes Ergebnis:

- | | |
|-----------------|---------------------|
| 1. Vorsitzender | Peter Priester |
| 2. Vorsitzender | Fritz Schüler |
| Sekretär | Waldemar Günther |
| Kassierer | Jürgen Seeger |
| Tourenwart | Heinz Schmal |
| Sportwart | Günther Bierschbach |

Unsere Clubanschrift lautet nach wie vor: Peter Priester, Düsseldorf, Jägerstraße 9.

Vespa-Freunde Mönchen-Gladbach

Nebel, Regen und aufgeweichte Pfade, das waren die Begleitumstände der diesjährigen Fuchsjagd der „Vespa-Freunde Mönchen-Gladbach“.

Das Programm sah folgendermaßen aus: Start Samstag, den 8. 11. 1958, 16 Uhr, ab Mönchen-Gladbach in Richtung Holzheim bei Grevenbroich/Rhld. Dort wurde im Bootshaus der Kanuten, die übrigens mehrfache deutsche Meister sind, bei einem zünftigen Vespa-Abend das Schiff des Frohsinns zu Wasser (sprich Bier) gelassen. Die Vespa-Freunde legten sich Zurückhaltung auf, um am nächsten Morgen (start)klar zu sein, denn es war absehbar, daß einiges geboten werden mußte, um die schwere Strecke von ca. 15 km sicher zu durchfahren.

Sonntagmorgen, 7.30 Uhr, allgemeines Wecken, anschließend Frühstück. Dann Start des Fuchses Dieter Paikert mit fünfzehn Minuten Vorsprung, kontrolliert vom 1. Vorsitzenden Gerhard Strang. Pünktlich setzte die Meute zur Verfolgung an. Zur Freude aller kam die Sonne heraus. Nach einer Fahrt kreuz und quer durch den Landkreis Grevenbroich endete die letzte Markierung in der Nähe des Schlosses Hülchrath, in dessen Hof der Fuchs mit dem 1. Vorsitzenden Unterschlupf suchte. Nach einer Weile hörten sie von Ferne das erste Vespa-Motorengeräusch. Einige Minuten später stand alles, was Beine hatte, in dem kleinen Ort Hülchrath auf der Straße. Selbst Hochwürden ließ es sich nicht nehmen, aus nächster Nähe das Geschehen in Augen-



Die Fuchsjäger

schein zu nehmen. Aber der Fuchs war noch immer nicht gefaßt! Nachdem der ganze Ort umgekrempelt war und einige Fahrer selbst nicht davor zurückschreckten, unter den gedeckten Mittagstisch in einem Bauernhaus zu schauen, entdeckten plötzlich 2 Fahrer den auf der Schloßmauer liegenden Sturzhelm mit Fuchsschwanz. Wie auf ein Zeichen stürmten Erich Merbecks und Adolf Brocks in voller Vespa-Ausrüstung auf das Ziel los. Schade, daß diese Zeit nicht gestoppt wurde, vielleicht hätte Mönchen-Gladbach zwei Mitglieder an den deutschen Leichtathletikverband verloren?

Glückstrahlender Sieger wurde Ad. Brocks, zweiter Erich Merbecks, den dritten Platz belegte Walter Bisters.

Mit dieser Veranstaltung beschlossen die Vespa-Freunde Mönchen-Gladbach e.V. die Sportsaison 1958.

Verkehrserziehung beim Gießener Vespa-Club

Nach dem diesjährigen Saisonabschlußball, der in Verbindung mit einem Freundschaftstreffen zwischen den Vespa-Freunden Saarbrücken und dem Vespa-Club Wetzlar durchgeführt wurde, begann für den Gießener Club das Winterprogramm.

Besonders hat der VC Gießen sich für dieses Winterhalbjahr die Verkehrserziehung der Mitglieder vorgenommen. Ein Thema, das auch bei allen Clubmitgliedern auf fruchtbaren Boden gefallen ist. Ein überaus guter Besuch dieser Veranstaltungen ist der beste Beweis dafür, daß die Gießener hier auf dem richtigen Wege sind.

Polizeibeamter der Autobahn-Verkehrsbereitschaft in Butzbach führten in geradezu vorbildlicher Weise die jungen Vespisten durch das Paragrafen-Gestrüpp der Straßenverkehrsordnung. An Hand vom Filmen und Dias zeigten sie, zu welcher schweren Unfällen das Nichtbeachten der Verkehrsvorschriften führen kann.

Eine ausgedehnte Diskussion bildete den Abschluß dieses Abends. Kurz, es war eine Veranstaltung, die wieder einmal beweist, daß der Gießener Vespa-Club stets bemüht ist, seine durchweg noch jungen Mitglieder zu Verkehrskavalieren zu erziehen. Eine wirklich gute und nützliche Idee, die anderen Clubs zur Nachahmung empfohlen wird.

Hans-Eberhard Hoffmann

VC Heilbronn

Am 11. Oktober 1958 veranstaltete der Vespa-Club Heilbronn zum Saisonabschluss seine Herbstfeier, wobei gleichzeitig das fünfjährige Bestehen des Clubs festlich begangen wurde.

Innerhalb dieser Veranstaltung wurde auch der diesjährige Clubmeister in zwei Geschicklichkeitsläufen ermittelt. Gespickt mit zehn schwierigen Hindernissen forderte der nach der Vespa-Turnierordnung aufgebaute Parcours von den Fahrern höchste Konzentration und Beherrschung ihrer Maschinen. An diesem Wettbewerb nahmen außer Konkurrenz auch Mitglieder der Vespa-Clubs Ludwigsburg und Backnang teil.

Ab 19 Uhr versammelten sich dann alle Vespa-Fahrer und -Freunde im „Bräu-Stübli“ zum gemütlichen Teil des Tages. Die einzige betrubte Miene hatte der Kassier auf-

Am 25. Oktober ist unser Ehrenmitglied

Paul Stawicki

nach schwerem Leiden im jugendlichen Alter von 27 Jahren allzu früh verschieden.

Der Vespa-Club Wanne-Eickel verlor in Paul Stawicki einen seiner besten und treuesten Kameraden.

Als Vorstandsmitglied widmete er, obwohl seit langem durch eine Armamputation körperbehindert, unserem Club fast seine ganze Freizeit. Alle Kunst der Ärzte hat es nicht vermocht, unserem lieben Paul das Leben zu erhalten.

Sein Ableben hat unseren Club schwer getroffen. Wir werden dem frohen und hilfsbereiten Clubkameraden immer ein ehrendes Andenken bewahren.

Vespa-Club Wanne-Eickel
Schirbach, 1. Vorsitzender

gesetzt, denn anlässlich des Fünfjahresfestes mußte er tief in die Clubkasse greifen und die Früchte seines sparsamen Wirtschaftens zum Wohle aller verwenden. Der Vorstand des Vespa-Clubs Heilbronn, Herr Heinz Ritter, begrüßte die Vespisten und Gäste. Dabei wurde dem Vorstand des Vespa-Club Backnang, Herrn Wilhelm Schreiner, eine ganz besondere Ehrung zuteil, die Überreichung einer Urkunde für 100 000 km auf der Vespa.

Durch Herrn Schramm, Generalsekretär des Vespa-Club von Deutschland, wurde für das fünfjährige Bestehen des Vespa-Club Heilbronn ein wertvoller Pokal überreicht. Nach dem gemeinsamen Essen wurde die schon mit Spannung erwartete Siegerehrung vorgenommen. Tagesbester aus beiden Läufen und damit Clubmeister 1958 wurde Franz Mack. Die weiteren Plätze errangen:

- | | |
|----------------|--------------------|
| 2. Kurt Zenth | 4. Volkhard Cremer |
| 3. Peter Mayer | 5. Horst Azzolin |

Anschließend an die Preisverteilung blieben die Vespasianer noch lange beisammen.

VC Lörrach

Am 8. November 1958 fand unter dem Vorsitz des Herrn Josef Weigner, welcher kommissarisch den 1. Vorsitz leitete, die 8. Generalversammlung statt.

Der Jahresbericht wurde von allen Mitgliedern akzeptiert und gut geheißen.

Die beiden Kassenprüfer Fr. Geselbracht und Herr Roth erklärten, daß die Kasse einwandfrei und sauber geführt war. Sie beanstandeten lediglich, daß noch einige Beitragsaußenstände vorhanden sind.

Die Mitgliederbewegung hatte einen leichten Zuwachs zu verzeichnen.

Anschließend wurde die Punktwertung bekanntgegeben und die dazu vorgesehenen Preise verteilt.

Nach der Entlastung des Gesamtvorstandes wurde die Neuwahl durchgeführt.

Die Neuwahl ging schnell voran. Der neue Vorstand setzt sich aus folgenden Mitgliedern zusammen:

1. Vorsitzender: Josef Weigner, Lörrach
2. Vorsitzender: Heinrich Roth, Lörrach
- Schriftführer: Karl-Helmut Ruoff, Brombach
- Kassierer: Dieter Sütterlin, Lörrach
1. Beisitzer: Arthur Rees, Lörrach
2. Beisitzer: Adalbert König, Lörrach
- Kassenprüfer: Ursula Geselbracht, Haagen
- Tourenwart: Heinrich Roth, Lörrach
- Sportwart: Adalbert König, Lörrach
- Clubadresse: Vespa-Club Lörrach, Josef Weigner, Lörrach/Baden, Hauptstraße 45
- Clublokal: Gasthaus zum Engel, Lörrach
- Stammtisch: jeden Dienstag
- Versammlung: jeden 1. Dienstag im Monat.

Anschließend an die Wahl spendierte der Club sämtlichen Anwesenden ein Nachtessen und so nahm die Versammlung einen fröhlichen Verlauf und endete zur vollsten Zufriedenheit aller Anwesenden.

Josef Weigner, 1. Vorsitzender

VC Lübeck e.V.

Die Anschrift des neuen 1. Vorsitzenden des VC Lübeck lautet:

Horst Jakobson, Lübeck, Weinbergstraße 30. Wir bitten alle Post an diese Anschrift zu senden.



*Roller- und
Kleinwagen-
Reifen*

... werden auch GM-runderneuert!

Das heißt:
REIFENKOSTEN SENKEN -
SICHERHEIT ERHÖHEN!



DEUTSCHLANDS GRÖSSTES REIFENHAUS

Zubehör
stets
neueste
italienische
Modelle!

Bitte beim
Fachhändler
Prosp. verlangen

Hans Pfefferkorn • Bad Pyrmont • Postfach 144



„Hallo — zum
Campingplatz?“

Bauer



Der erste Rollerrekord

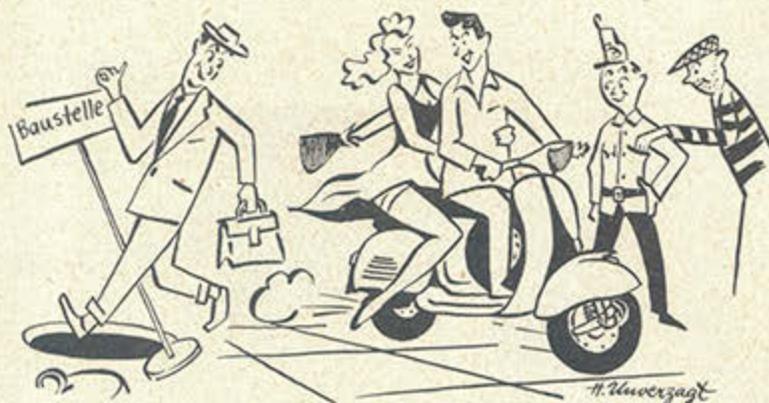
Schmünzel- Tip



Liebe — oder kaputter Auspuff?



„Weiß Ihre Frau, daß Sie auf offener Straße
Mädchen in Verlegenheit bringen?“



Die Neue Vespa!



„Fatima: Winker hinaus!“

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.

Verlangen Sie die Farbprospektserie A/O - VESPA GMBH AUGSBURG

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



Die Vespa ist der meistgefahrenere Roller der Welt



... und viel „Schwein“ für 1959!