

Vespa

DIE ZEITSCHRIFT
FÜR DEN VESPA-FAHRER

TIP



ZU DEN PLÄTZEN
SITZPLÄTZE
WEST





Auch im Vespa-Werk in Augsburg verteilte St. Nikolaus seine Gaben.

Aus dem Inhalt:

Eine Weihnachtserzählung
von Jo Hanns Rösler
710 Kilometer nach Osten
Unsere Europäischen Freunde
Für Sie gelesen
Tips für Jünger des Skisports
Paragraphen
Sport
Aktuelles Bild
Weltnachrichten
Winterfahrt halb so schlimm
Die Tipper
Unser Händlerporträt
Modernér Vespa-Service
Gründungsfest des VC Westerwald
Dies und Das
Wem gibt man wieviel?
Das Gerücht
Clubnachrichten
Schmunzeltip

★

Besonders für Sie:
Vespa-chic im Vespa-Tip

★

Unser Titelbild:

Zwei rasante Sportarten:
Eislauf und Vespa fahren
Foto Glässel

★

Letzte Meldung

Das Europa-Treffen 1960 findet vom 23. bis 26. August während der Olympischen Festspiele in Rom statt. Die Teilnehmer der Eurovespa 1960 werden die feierliche Eröffnung der Olympiade und u. a. die Boxausscheidung sehen.

Eine Weihnachtserzählung

von Jo Hanns Rösler



Junge Mädchen sind heutzutage entsetzlich unkompliziert. Wie schön und leicht war es früher für uns Männer. Da konnten wir uns in das Herz eines jungen Mädchens mit Musik einschmeicheln, mit schönen Worten, mit Romanen, die man ihnen lieb, mit Blumen, die man auf der Wiese pflückte, mit Waldspaziergängen, sogar das Schlagen der Nachtigall kam uns zugute, und wenn einer gar Verse zu schmieden verstand, war das romantische Spiel bald gewonnen. Die Weihnachtszeit war besonders für Verlobungen geschaffen und auch die jungen Mädchen strickten uns wollene Schals und Handschuhe, waren sie besonders sinnig, strickten sie sogar noch eine ihrer blonden, schwarzen, braunen Locken mit hinein, ich besitze noch so einen Pullover aus meinen Jugendjahren. Aber heutzutage? Wo die jungen Mädchen meist bereits im Beruf stehen und ihren Führerschein in der Tasche haben, gar oft einen fahrbaren Untersatz und die vom Glück Bevorzugten eine Vespa besitzen, was wollen wir Männer dann mit schönen romantischen Worten? „Ich liebe dich“ ist längst dem Wort „Steig auf! Wir fahren in den Klub!“, der Satz „Ich



kann nicht mehr leben ohne dich!“ dem Satz „Wenn du etwas zum Essen mitbringst, zahle ich das Benzin für den Sonntag“ gewichen und beide Sätze sagen dasselbe wie die hochtrabenden von anno dazumal: „Ich mag dich, du bist mir angenehm, ich bin gern mit dir zusammen und wenn nichts dazwi-

schen kommt, werden wir eines Tages heiraten.“

Auch die Weihnachtsgeschenke, die man einem jungen Mädchen schenkt, das man verehrt, sind längst nicht mehr mit Bändern gebundene Bonbonnieren, buntes Briefpapier oder lange Handschuhe, denen ein französisches Parfüm beiliegt ... um ihnen zu Weihnachten unsere Liebe zu beweisen, müssen wir heute schon emsiger nachdenken. Ein Taschenradio, ein Picknickkoffer, ein Schlafsack für's Camping oder gar ein Zubehörteil zu ihrem fahrbaren Untersatz, das sind die Geschenke, die uns den Weg zum Herzen eines jungen Mädchens von heute öffnen. Sie merken es meist gar nicht, daß wir schon darin wohnen. Erst wenn wir unsere Hausherrnrechte ergreifen wollen, erschrecken sie ein wenig, aber die Räumungsklage hat noch keine von ihnen eingebracht, ein Frühling, ein Sommer, ein Herbst, ein Winter mit gemeinsamen Fahrten und Ausflügen ... auf zwei Reifen rollt man ins Glück, ehe man sich's versieht.

Ingeborg war neunzehn Jahre. Sie unterschied sich in nichts von anderen jungen Mädchen. Schön sind sie ja heute alle und man muß weit laufen, eine zu finden, die nicht nach Maß gemacht ist.

Ingeborg — vielleicht war sie Studentin oder Verkäuferin in einem Schuhgeschäft, ich habe sie nicht danach gefragt und die Nachbarn konnten mir keine Auskunft geben, denn sie

hatte erst vor vier Wochen ihr möbliertes Zimmer bezogen — saß am Weihnachtsabend allein in ihrem Zimmer. Sie hatte die Geschenke ihrer Mutter, die in Hamburg wohnte, eingepackt, aber das, was sie sich am meisten gewünscht hatte und was auf ihrem Wunschzettel obenauf stand, war nicht darunter: ein Plattenspieler. Was aber ist ein junges Mädchen ohne Plattenspieler? Eine arme Kreatur, eine Ausgestoßene, eine vom Schicksal miserabel Behandelte. Die Mutter hatte geschrieben: „Liebste Kind! Vater ist gegen den Plattenspieler. Er sagt, Du kämst dabei nur auf dumme Gedanken und er schickt Dir dafür Schillers Werke, der dieses Jahr seinen 200. Geburtstag hat. Vergiß nicht, Vater zu schreiben, daß Du Dich über Schiller sehr gefreut hast.“

Die Uhr schlug gerade sechs. Sie hatte noch nicht ausgeschlagen, als es an der Tür klopfte. Ingeborg überhörte es zuerst, denn es war in den vier Wochen, die sie hier wohnte, noch nicht vorgekommen, daß einer an ihre Tür geklopft hatte. Als es zum zweiten Male klopfte, rief sie: „Ja, Wer ist da?“

„Der Weihnachtsmann!“ antwortete eine Stimme.

„Wer?“

Die Stimme vor der Tür wiederholte:

„Der Weihnachtsmann ist da und fragt, ob er hereinkommen darf.“

Ingeborg sprang auf und lief zur Tür.

Aber sie öffnete nicht. Sie fragte:

„Hat der Weihnachtsmann einen weißen Bart?“

„Er hat einen weißen Bart.“

„Wie heißt der Weihnachtsmann mit Vornamen?“

„Nikolaus.“

„Und wie alt ist der Weihnachtsmann?“

„Zweitausend Jahre.“

Ingeborg öffnete die Tür. Ein waschechter Weihnachtsmann stand draußen. Nichts fehlte, was einen Weihnachtsmann auszeichnet. Er stand mit weißem Bart, mit einer Rute und einem großen Sack auf dem Rücken. Über den Kopf hatte er eine Pelzmütze gezogen, die kaum die Augen freiließ.

„Das Christkind schickt mich“, sagte er, „es hat heute zu viel zu tun, um selbst zu kommen.“

„Wer sind Sie?“ fragte Ingeborg sachlich.

„Erkennen Sie mich nicht? Ich bin der Weihnachtsmann.“

„Aha! Und wo ist Ihr Schlitten?“

„Er steht unten vor der Tür.“

„Ein Auto?“ fragte Ingeborg mißtrauisch.

Sie hatte etwas gegen junge Leute mit Autos.

„Nein“, sagte der Weihnachtsmann, „eine Vespa.“

„Wie erfreulich! Bitte, kommen Sie herein! Wer sind Sie wirklich?“

„Vielleicht einer Ihrer Freunde?“



„Ich bin erst seit kurzem in der Stadt und lebe sehr zurückgezogen.“

„Ich weiß es“, nickte der Weihnachtsmann zufrieden.

„Woher?“

„Ein richtiger Weihnachtsmann weiß alles. Er weiß auch, daß ein gewisses Fräulein Ingeborg öfter zu dem jungen Mann im Stockwerk gegenüber hinüberlächelt, wenn er herüberlächelt.“

„Das ist nicht wahr!“ rief Ingeborg.

Sie spürte, wie sie rot wurde.

Der Weihnachtsmann sah sie erstaunt an.

„Der junge Mann von gegenüber hat es mir erzählt.“

„Dann hat er gelogen!“ rief Ingeborg. „Vielleicht habe ich mein Gesicht nur entspannt und er nimmt in seiner Eitelkeit an, ich hätte ihm zugelächelt.“



„So kann es auch sein“, sagte der Weihnachtsmann, „haben Sie auch seinen Gruß auf der Straße nicht erwidert?“

„Das war ein Versehen.“

„Es wird den jungen Mann sehr betrüben, wenn er es erfährt.“

„Besser, er weiß es.“

Der Weihnachtsmann sagte mit Bedenken:

„So weit ich den jungen Mann kenne, wird er es sich sehr zu Herzen nehmen, denn er ist bis über

beide Ohren in Sie verliebt, dieser Dummkopf! Ich werde ihm raten, auszuziehen und sich ein anderes Zimmer zu suchen.“

„Das ist auch wieder nicht nötig“, rief Ingeborg schnell, „er braucht nur nicht so oft herüberzusehen.“

„Diesen Einwand erwartete er und er läßt Sie bitten, ihm zu sagen, wohin Sie an seiner Stelle, wenn Sie ein junger Mann wären, hinsehen würden, wenn Ihnen gegenüber ein junges und, wie er sich ausdrückte, bezauberndes Mädchen am Fenster steht.“

„Papperlapapp!“ sagte Ingeborg.



Das sagte sie immer, schon als Kind, wenn sie nicht weiter wußte.

Der Weihnachtsmann griff, ohne zu antworten, tief in den Sack.

„Der gute Weihnachtsmann hat dir auch etwas mitgebracht.“

„Seit wann duzen Sie mich?“

„Beim Geschenkausteilen duzt der Weihnachtsmann immer.“

Er zog aus seinem Sack einen zwar nicht neuen, dafür aber mit

allen Schikanen ausgestatteten Plattenspieler.

„Der ist für dich, Ingeborg“, sagte er dazu, „ich habe ihn dem jungen Mann von gegenüber zur Strafe weggenommen, weil er so oft zu dir herübergeschaut hat, auch dann, wenn sein Vis-à-vis gar nicht daheim war. Und hier ist eine Weihnachtsplatte besonderer Art, die sollst du dir jetzt anhören.“

Damit schüttelte er seinen Sack und verschwand durch die Tür.

Ingeborg lief ihm nach.

„Ach, lieber Weihnachtsmann —“

Aber er war schon verschwunden und Ingeborg hörte unten die Haustür zufallen. Sie ging ins Zimmer zurück, stand lange mit der Platte in der Hand, nachdenklich, ohne sich zu bewegen, dann legte sie sie auf den Plattenteller. Es war ein Weihnachtslied, das erklang, mit Glocken und Kinderstimmen. Nach der ersten Strophe brach das Lied ab und eine männliche Stimme auf der Platte sagte:

„Stehst du noch immer hier oben und läßt mich unten vorm Haus warten? Weißt du, wie kalt es auf der Straße ist? Zieh dir schnell deinen warmen Mantel an und bind dir einen Schal um, ich lasse inzwischen meine Vespa warmlaufen. Dann aber müssen wir uns beeilen, zur Weihnachtsfeier in unseren Klub zu kommen.“

Ich habe dort schon angerufen, daß ich heute das Mädchen mitbringe, von dem ich schon allen erzählt habe, das Mädchen nämlich, das ich liebe und das ich unter allen Umständen heiraten werde...“ Ingeborg riß den Mantel vom Haken und lief die Treppen hinunter, so schnell sie konnte.

Jo Hanns Rösler schreibt auch künftig für den Vespa Tip.

Die Redaktion



ALLEN VESPA-FREUNDEN
IM IN- UND AUSLAND WÜNSCHEN WIR
IM NEUEN JAHR

*viel Glück und gute Fahrt
für 1960*

VESPA GMBH AUGSBURG
Dr. Heinrich Simon, Geschäftsführer

UNSEREN MITGLIEDERN
UND LESERN DES VESPA TIP

*die besten Wünsche
zum Jahreswechsel*

VESPA-CLUB VON DEUTSCHLAND e. V.
Hans Stuck, Präsident



Budapest, die herrliche und vielbesungene Stadt an der Donau

710 Kilometer nach Osten

In Budapest wird die Vespa noch bestaunt

Hans Fiegen, ein Volontär aus Krefeld und 20 Jahre jung, kehrte vor kurzem von einer mehrwöchigen Reise nach Ungarn zurück. Hans, der vorübergehend in München tätig war und als Mitglied des Clubs der Münchner VESPA-Freunde den süddeutschen Raum schon ausgiebig berollert hatte, sann nach neuen Zielen. Eines Tages lenkte er seine VESPA über die Isar und verließ München in Richtung Osten. Ungarn als Reiseziel nur noch wenig genannt, hatte es ihm angetan. Außerdem wollte er schon lange seine Verwandten in Budapest besuchen. Er erzählt selbst:

„Nachdem die Formalitäten und meine Ausreisegenehmigung drei Monate gedauert hatten, konnte ich am 26. September 1959, morgens um 7 Uhr, mit allen notwendigen Stempeln und Papieren versehen, aufbrechen. Meine VESPA hatte ich mit Koffern und Taschen mit insgesamt 160 kg bepackt. Über die Autobahn erreichte ich Salzburg gegen 10 Uhr vormittags. Ich fuhr weiter über die österreichische Bundesstraße 4 und Autobahnstrecken. Nächstes Ziel war Wien, wo ich gegen 16.30 Uhr ankam. Ohne zu verweilen, wandte ich mich nach Nickelsdorf, der österreichischen Zollstation. Meine Papiere wurden eingehend geprüft und schließlich konnte ich — inzwischen auch wohlversehen mit einem ausreichenden Öl-vorrat — von den besten Wünschen der Österreicher begleitet, den Schlagbaum passieren. Noch ein Schild „Achtung, Sie verlassen österreichisches Hoheitsgebiet“ und ich hatte zunächst zwei Kilometer Niemandsland und eine schlechte Straße vor mir. Außerdem ging mir so allerhand durch den Kopf. Bald konnte ich ein Schild lesen: „Ungarn heißt Sie willkommen!“

Am Schlagbaum in Hegyeshalom höfliche Begrüßung durch einen ungarischen Zollbeamten. Im Zollhaus wurden meine

Papiere geprüft und meine Wertsachen registriert. Ebenso meine Devisen. Devisen unterliegen weder bei der Ein- noch Ausfuhr einer Beschränkung.

Die mitgeführten Geschenkartikel wurden anerkannt. Ich konnte, ohne Zoll bezahlen zu müssen, die Grenze passieren. „Wir wünschen guten Aufenthalt“, sagten die Beamten.

Über Győr Komaron erreichte ich gegen 22 Uhr abends die ungarische Metropole Budapest. Die Wohnung meiner Verwandten hatte ich schnell gefunden. In gutem Deutsch wurde mir auf meine Fragen überall freundlich Auskunft zuteil. Da war ich also, nach 15stündiger Fahrt über 710 km und über zwei Grenzen.

Die nächsten Tage kurvte ich überall Aufsehen erregend durch Budapest und Umgebung. Wo ich mit meiner VESPA parkte, bildete sich schnell ein Kreis Interessierter darum. Für Kraftfahrer ist Budapest wegen des geringen Verkehrs ideal. Der Verkehr der 2-Millionen-Stadt wird überwiegend durch öffentliche Verkehrsmittel bestimmt, die unwahrscheinlich billig, aber in den Hauptverkehrszeiten überlastet sind. Mit einer Wochenkarte, die nicht mehr als einen Arbeits-



So wie hier war es überall. Bei jedem Halt waren im Nu viele Schaulustige um die Vespa versammelt



Ein Erinnerungsfoto mit einem ungarischen Wachposten vor dem sowjetischen Ehrenmal



Hans Fiegen in voller Montur vor der Krönungskirche in Budapest

stundenlohn kostet, kann man täglich zwei Stunden alle Bahnen benutzen. Allgemein achtet die Verkehrspolizei streng auf die Einhaltung der Vorschriften. Ausländern gegenüber ist man nachsichtig und hilfsbereit. Als mir eine ältere Dame, die unvermittelt über die Straße wollte, vor den Roller lief und zu Fall kam, bezeugten sofort alle Passanten dem Unfall- und Krankenkommmando meine Unschuld. Auf dem Polizeipräsidium entschuldigten sich die Beamten wegen der schlechten Verkehrsdisziplin der Fußgängerin. Schadenersatzansprüche konnte ich nicht stellen, da Ausländer durch die — allerdings sehr billige — Pflichtversicherung nur für selbstverschuldeten Schaden versichert sind.

Auch die Ungarn von heute zeigten sich einmalig gastfreundlich. Ich mußte mir einen Terminkalender anlegen, um die wichtigsten Einladungen befolgen zu können. Ich kam mir wie ein Filmstar vor, der von einer Party zur anderen geschleppt wird. Ich ließ mich allerdings gerne schleppen, denn bei allen ungarischen Heiligen, die Töchter des Landes erwiesen sich als ebenso intelligent wie liebreizend und temperamentvoll (! — Die Redaktion). Besuche aus dem Westen stehen hoch im Kurs; wie die Care-Paket-Verwandten und -Freunde bei uns zu Markenzeiten. Die Jugend geht allgemein sehr gut gekleidet, wenngleich sie für diesen Luxus reichlich sparen muß. Vieles ist sehr billig. Öl und Benzin kosten nur ein Drittel unserer Preise, die Zigaretten — die allerdings einen ganz anderen Geschmack haben — ebenfalls.

Auf meinen Fahrten durch das Land und die Hauptstadt stellte ich immer wieder ausgezeichnete Straßen fest. Nur Tankstellen entdeckte ich spärlich. In Budapest fand ich nur fünf; sie sind nicht besonders gekennzeichnet. Budapest allein jedoch war schon die Reise wert. Besonders in Erinnerung bleibt mir das neugotische Parlamentsgebäude, die Fischerbastei mit der alten Krönungskirche und die Margareteninsel mit ihren Anlagen, Sportplätzen, Theatern und Clubs. Ein besonderes Erlebnis bot das internationale Fußballspiel Deutschland—Ungarn im Budapester Volksstadion, wozu ich eine der 90 000 Karten erhielt.

Ich verließ Ungarn mit dem Vorsatz, sobald als möglich wiederzukehren."

H. F.

Wir interessieren uns für gute

Vespa - Reiseberichte

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

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

Im VESPA TIP abgedruckte Berichte werden honoriert.

Redaktion VESPA TIP



Vespa-Club der Schweiz

Unsere europäischen Freunde

Bei allen großen internationalen Vespa-Treffen tauchen bei den Korfahrten historische Schweizer Gestalten auf Vespa auf. Ob es der Wilhelm Tell oder die bärtigen Kapuzenmänner sind, immer erregen die Schweizer Vespisten Aufsehen und Bewunderung in den Gastländern, die sie zu den einzelnen Vespa-Treffen besuchen.

Besonders im Süden Deutschlands bestehen zum Teil sehr enge Verbindungen mit Schweizer Vespa-Clubs. Reise-freudig sind die schweizerischen Vespa-Driver enorm. Überall, sogar im nördlichen Deutschland kann man sie antreffen. Wie alles in der Schweiz, so macht auch der Vespa-Club einen grund-soliden Eindruck. Er wird von gestan-denen Männern geführt. An der Spitze des Vespa-Clubs der Schweiz steht unüber-sehbar als Präsident Herr Jules Geitlinger, und ihm zur Seite wirkt mit viel Erfahrung und Freundlichkeit im Wesen der langjährige Generalsekretär des VC Schweiz, Herr Ernst Siegenthaler.

Für alle Vespa-Freunde in der Bundes-republik wird es interessant sein, wie und aus welchen Anfängen heraus sich der Vespa-Club der Schweiz entwickelt hat. Schlagen wir zu diesem Zweck in der Chronik unserer Schweizer Freunde nach.

Der Vespa-Club der Schweiz ist am 27. 5. 1951 anlässlich des ersten Landestreffen in Genf gegründet worden. In der Rhone-stadt hatten sich damals neun schweize-rische Vespa-Clubs erstmals zusammengefunden. Die Begei-sterung bei diesem Tauffest für den VC Schweiz war groß. Bereits damals nahmen Delegationen aus Italien, Frankreich und Deutschland an den Gründungsfeierlichkeiten teil. Augen-zeugenberichte bestätigen noch heute, daß der Himmel dieser feierlichen Handlung durch einen kräftigen Regenschauer die offizielle Weihe verlieh.



Ingenieur Jules Geitlinger, der Präsident
des Vespa-Clubs der Schweiz

Im Bergkanton Nidwalden wurde 1952 wieder ein nationales Vespa-Treffen unter dem Patronat des Vespa-Clubs der Schweiz veranstaltet, zu dem bereits 40 Vespa-Clubs aus allen Teilen des Schweizer Landes erschienen. Heute umfaßt der VC Schweiz 82 Vespa-Ortsclubs mit über 4000 Mitgliedern. Der Vespa-Club der Schweiz muß seine Schreiben und Organisationsanweisungen in drei Spra-chen, in Deutsch, Französisch und Italie-nisch abfassen, damit sie von allen Club-mitgliedern in den einzelnen Landes-teilen verstanden werden. Aber die Schweiz als Land und der Vespa-Club im speziellen beweisen deutlich, daß ein harmonisches Zusammenleben verschie-dener Sprachgruppen durchaus möglich ist.

Die einzelnen Vespa-Clubs in der Schweiz gestalten ihr Clubleben auf Grund ihrer eigenen Satzungen, die wiederum auf die Satzung des Vespa-Clubs der Schweiz ausgerichtet sind.

Die Vespa-Treffen in der Schweiz wer-den nach einem ähnlichen Reglement wie in der Bundesrepublik veranstaltet. Es gibt in der Schweiz jedes Jahr ein inter-nationales Vespa-Treffen und eine nation-ale Rallye sowie angemeldete und ter-minmäßig abgestimmte regionale und lokale Veranstaltungen.

Die schweizerischen Vespa-Clubs fahren sehr gerne Vespa-Treffen internation-aler, nationaler und regionaler Art in der Bundesrepublik an. Die Ausschreibungen für die Vespa-Treffen in Deutschland werden von den schwei-zerischen Freunden stets mit größtem Interesse studiert. Bei den Vespa-Treffen in der Bundesrepublik gibt es immer ein großes Hallo, wenn die Schweizer Vespisten durch die Ziel-kontrolle einrollen. Die sonst als etwas zurückhaltend be-kannten Schweizer Freunde zeigen sich bei den Festver-anstaltungen der Vespa-Treffen in der Bundesrepublik meist



Kurzes Make-up vor der großen Alpenfahrt
über den Furkapass



Wilhelm Tell und Sohn beim Blumenkors
der Eurovespa 1959 in Paris



Die Schweizer Club-Mannschaft
auf der Fahrt zum Europa-Treffen 1956



Rollerparade beim schweizerischen Vespa-Treffen in Montreaux 1953

sehr fröhlich und ausgelassen. Haben sie doch in Deutschland kaum mit Sprachschwierigkeiten zu tun, und können daher alle Einzelheiten des Programms mitbekommen, das für die Teilnehmer bei deutschen Vespa-Treffen geboten wird.

Unter der organisatorischen Leitung von Herrn Siegenthaler unterstützt und betreut der Vespa-Club der Schweiz moralisch und materiell die nationalen, internationalen und regionalen Veranstaltungen im Schweizer Bund. Der VC Schweiz bemüht sich seit längerem, für seine Mitglieder eine Clubzeit-



Vespa-Club Locarno in voller Stärke

schrift ähnlich wie in Deutschland herauszugeben. Bis zum Erscheinen der ersten Nummer müssen aber noch viele Probleme, vor allen Dingen finanzieller Art gelöst werden. Das zeigt deutlich, welche Schwierigkeiten mit der Herausgabe einer repräsentativen und ansprechenden Clubzeitung verbunden sind. Auf Grund der zähen Beharrlichkeit unserer Schweizer Freunde kann man überzeugt sein, daß der VC Schweiz in Bälde eine eigene Clubzeitung haben wird.



Mitglieder des Vespa-Clubs von Großbritannien als Gäste bei der Rallye in Glarus 1956

Auch 1960 werden die Schweizer Vespa-Clubs wieder in gewohnter Weise bei den deutschen Vespa-Treffen vertreten sein. Darauf freuen sich schon heute viele Clubkameraden des VCVD, die besonders die Schweizer Vespisten ins Herz geschlossen haben. Der Vespa-Club von Deutschland hofft seinerseits, daß im kommenden Jahr viele seiner Mitglieder die Veranstaltungen der Vespa-Clubs in der Schweiz besuchen werden. Damit bleibt auch in Zukunft die traditionelle Freundschaft zwischen den deutschen und Schweizer Vespa-Clubs eng und unverbrüchlich.

FÜR SIE GELESEN

Für die Jünger des Skisports haben wir das Heft 1 der Zeitschrift „der Winter“ durchgelesen. Diese Publikation erscheint im 47. Jahrgang und umfaßt in der Ausgabe 1959/60 insgesamt 8 Hefte, die für nur 13,50 DM durch den **Berg-Verlag Rudolf Rother, München 19, Landshuter Allee 49**, frei Haus geliefert werden.

Die Zeitschrift „der Winter“ enthält immer gute Illustrationen, einen sehr geschmackvoll gestalteten Kunstdruckteil und viele für jeden Wintersportler interessante Beiträge wie zum Beispiel:

Erste Hilfe beim Skilauf — Metallski oder Holzschi — Lebendiger Skiunterricht für unsere Jugend — Wintersport in den Pyrenäen — Der neue Orca-Belag — Vier Wochen in Zell am See — Der schnelle Karl Molitor usw.

Ebenfalls im Berg-Verlag Rudolf Rother, München 19, erschien soeben eine Sonderausgabe der Zeitschrift „der Winter“ mit dem Titel „Ferien im Schnee“. Dieses große Reisesonderheft unterrichtet Sie über viele Möglichkeiten, einen schönen Winterurlaub verbringen zu können. Jedem Reisevorschlag wurden die wesentlichen Angaben über Höhenlage, Skilift, Bahn und Autobusstation, Art und Beschaffenheit des Skigeländes sowie über die Preislagen der Hotels, Pensionen und Gasthöfe beigelegt. Wenn Sie mit einem Winterurlaub liebäugeln, so möchten wir Ihnen unbedingt empfehlen, sich das Reisesonderheft „Ferien im Schnee“ zum Preis von 2,- DM vom Berg-Verlag Rudolf Rother, München 19, Landshuter Allee 49, übersenden zu lassen.

Arwed Möhn stellte „13 Tips für den modernen Skilauf“ zusammen, die in handlicher Form ebenfalls vom Berg-Verlag Rudolf Rother, München 19, Landshuter Allee 49, zum Preise von 3,80 DM herausgegeben werden. Diese 13 Tips passen in jede Anoraktasche und vermitteln alle Gesichtspunkte der modernen Technik des Skilaufs. Dieses Büchlein ist besonders für Selbstschulung und Training bestens geeignet.

Wohin rollen wir 1960?

Der Wilhelm Andermann Verlag, München 22, Königinstr. 47, brachte die **Panorama-Bücher** heraus, die beim Betrachter und Leser sofort ein nachhaltiges Fernweh auslösen. In herrlichen Farbfotografien und mit wenig aber doch sehr aufschlußreichen Text öffnen sich dem Leser der Panorama-Bücher für Portugal, Griechenland und die Stadt Florenz die Grenzen der Phantasie. Besonders während der Wintermonate üben diese Bücher durch ihre sonnendurchfluteten Farbbilder einen fast magischen Reiz auf den Betrachter aus. In diesen grauen und trüben Herbsttagen erscheinen uns jene Länder, die durch die Panorama-Bücher fast plastisch dargestellt werden, wie eine Vision von Sonne und Wärme. Sicher wird bei manchen Lesern der Wunsch wach werden, vielleicht nächstes Jahr nach Portugal oder Griechenland zu fahren.

Die Panorama-Bücher über die Romantische Straße und den Bodensee stehen den vorher erwähnten über Portugal und Griechenland in nichts nach. Der Verfasser dieser Zeilen hat sich durch das Panorama-Buch über die Romantische Straße dazu anregen lassen, im kommenden Jahr eine romantische Reise über die Romantische Straße zu unternehmen. Wie viele von Ihnen, liebe Leser, wußten, daß auf der Insel Mainau Palmen und andere tropische Gewächse gedeihen? Diese Insel im Bodensee ist eine Enklave tropischen Klimas inmitten nördlicher Wettergewohnheiten. Lassen Sie sich gerade im Winter durch die Panorama-Bücher, von denen jedes Stück 9,80 DM kostet, mit Hilfe Ihrer Phantasie in warme, sonnige Länder führen.

Skisport

Tips für Jünger des weißen Sports

Ob Sie auch im Winter Ihrer Vespa treu bleiben oder aber für die kalten Monate Eisenbahn und Omnibus bevorzugen: eine kleine Ski-Plauderei sollte Ihr Interesse finden. Wir haben uns bei Sport-Scheck in München, einem der größten deutschen Sporthäuser, nach den Preisen für eine Ausrüstung erkundigt und wollen hier nun darüber berichten und einige Tips geben, wohin Sie die Brettl lenken können, wenn's soweit ist.

Um es vorwegzunehmen: So um die 500,— DM werden Sie wohl ausgeben müssen, wenn Sie sich als Skibaby zwar bescheiden, aber doch absolut ausreichend ausrüsten wollen. Es geht schon um knapp 300,— Mark, aber mit dem billigsten hat man nie so rechte Freude. Viel Freude dagegen würde ein Ski-Staat für zusammen rund 1300,— DM machen — aber da fehlt wohl den meisten wiederum das Geld.

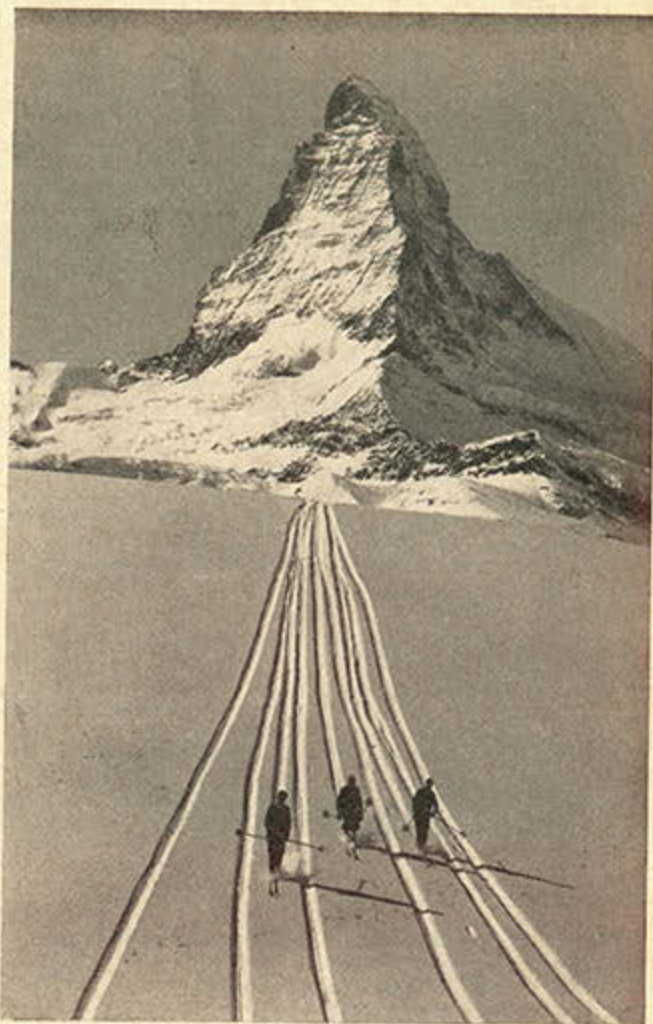
Hier ist, was zu einer Erst-Ausrüstung gehört: Skistiefel (39,— bis 165,— DM), Wollsocken (2,50 bis 7,50 DM), bei Damen eine lange Ski-Unterhose (5,10 bis 11,75 DM) und langärmelige Unterpullover (11,— DM), Keilhosen (49,50 bis 103,— DM), Skihemd in Baumwolle oder Wolle (12,50 bis 49,75 DM) bzw. eine Skibluse für Damen (11,50 bis 22,50 DM), Pullover (29,50 bis 130,— DM), Anorak (39,50 bis 130,— DM). Für Damen gibt es komplette Skianzüge aus Lastex (215,— bis 430,— DM). Sie tragen Pelzmützen (bis zu 35,50 DM), während für Herren ein Stirnband (ab 1,50 DM) oder eine Zipfelmütze (ab 4,25 DM) genügt. Eine Brille (2,20 bis 15,50 DM) und Handschuhe (3,30 bis 34,25 DM) runden das Kleider-Bild. Das wesentlichste sind die Skier (38,50 bis 465,— DM), zu denen es Stahlkanten (12,50 bis 26,— DM) und Bindungen (13,40 bis 51,20 DM) gibt. Eine Gürteltasche oder ein Tagesrucksack (6,60 bis 22,50 DM) vervollständigen die Ausrüstung. Soweit die Preise. Kaufen Sie gute Skistiefel, einen Rollkragenpullover und einen Steppanorak. Zum Anfang entweder Metallschier (ab 335,— DM) oder preisgünstige Holzbrettl. Sparen Sie keinesfalls bei der Bindung: Sicherheitsbindungen gibt es ab 22,25 DM — ein Krankenhausaufenthalt wäre viel teurer.

Jetzt zum Stichwort Skikurs. Nicht jeder hat es so gut, daß er wie die Münchner und Oberbayern, allsonntäglich ins Gebirge fahren kann, wo Münchner Sportgeschäfte für 20,— DM acht Sonntage lang Skifahren lehren, jedesmal in einem anderen Gebiet. In den mondänen Wintersportorten müssen Sie für den Skilehrer-Tag 30,— DM Honorar rechnen, für einen Wochenkurs zu mehreren rund 100,— DM. Trotzdem — ohne Skikurs geht es einfach nicht, es sei denn ausgesprochenes Talent und lehrwillige, pädagogisch veranlagte Freunde trafen zusammen.

Ja, und wohin soll's gehen? Anfänger fahren am besten nicht direkt nach St. Moritz oder Sestrières. Nicht, daß man dort nicht auch Idiotenhügel hätte, aber die gibt es zuhause doch auch, zumindest aber in Süddeutschland, im Sauerland und im Harz. Und da ist's billiger und man ist denen nicht neidig, die sich an den superlangen, superschnellen Märchenabfahrten jener Gebiete ergötzen.



Fesche Skihaserl sind eine angenehme Beigabe für den Wintersport



Auf der Riffelalp ob Zermatt, Matterhorn

Aber, setzen wir einmal voraus, daß Sie es schon so halbwegs können. Da gibt es dann wiederum so viele Möglichkeiten, daß die schöne Qual der Wahl nur allzulange anhält. Warnen möchten wir davor, an einem Wochenende in ein Skigebiet nahe der größeren Städte fahren zu wollen: Die Unfallgefahr ist hier bei weitem größer als der Brettlspaß. Während der Woche dagegen ist selbst das so verschrieene Spitzinggebiet nahe Münchens eine Abfahrt wert.

Wenn Ihr Sinn nach höherem steht, lies: nach schnellen, langen Abfahrten, soll hier gleich auf Europas turbulentesten Skizirkus hingewiesen werden: Nach Chamonix oder Megève im Montblanc-Gebiet. Hier, zu Füßen von Europas höchstem



Der Idiotenhügel, so wird im Skifahrerjargon ein Übungshang bezeichnet, auf dem die Anfänger ihre ersten Schritte tun

Berg, befinden Sie sich in einem wahren Schlaraffenland des Skisports. Für 70,— DM kaufen Sie sich einen Wochen-Skipaß für den Montblanc-Bereich, der Ihnen Freifahrt auf 22 Seilbahnen und Skiliften zwischen Chamonix und Megève sichert. Sie werden rasch verstehen, warum man dieses Gebiet einen „Skizirkus“ nennt: Am Ende der einen Abfahrt wartet schon wieder ein Lift, um Sie auf eine andere Höhe zu tragen. Eine „große Runde“ benötigt einen ganzen Tag und bringt Ihnen zusammen 45 Abfahrtskilometer in der grandiosen Alpen-szenarie, die man sich vorstellen kann. Die — in Deutschland gebuchte — Vollpension kostet dort ohne Fahrt zwischen 170,— und 200,— DM pro Woche. Das ist viel, aber bei den Genüssen der französischen Küche für den Magen und der französischen Alpen für die Brettl n auch wieder gerechtfertigt.

In St. Moritz in der Schweiz können Sie es genauso teuer haben, aber die Abfahrtsmöglichkeiten sind bei weitem geringer. Wie überhaupt die Schweiz ein teures Pflaster ist, auch wenn Schnee darauf liegt. Trotzdem zieht es viele Skiläufer ins Abfahrtsparadies der Parsenn. Sie nehmen Quartier in Klosters oder Davos und am besten eine gutgefüllte Brief-tasche mit. In Italien sind die fashionabelsten Wintersportorte Sestriere an der Grenze nach Frankreich (2000 m hoch, vier Seilbahnen und vier Lifte erschließen 74 Abfahrten) und Cortina d'Ampezzo in den Dolomiten. In St. Ulrich im Grödnertal oder droben auf der Seiseralm finden die Individuali- sten ein Skiparadies.

Herrliche Skifreuden zu jedem Geldbeutel angepaßten Prei- sen bietet Österreich — soweit man sich nicht ausgerechnet Bad Gastein herausgesucht hat. Dort ist zwar mondäner Welt- wintersportbetrieb und es gibt herrliche Steilhangabfahrten, aber die bietet auch — um zwei Beispiele zu nennen — Saal- bach und das Montafon, zu erheblich günstigeren Preisen. Am besten, Sie erkundigen sich in einem guten Reisebüro. Und noch eins: Vollpension ist nicht selten hinderlich, wenn Sie Ihren Skitag frei und unbeschwert von festen Essenszeiten verleben wollen!

M. J. R.



Paragrafen



Die Nichtvorführung eines Kraftfahrzeuges zur Überprüfung gemäß § 29 StVZO ist nicht mit Strafe bedroht, wenn die Vor- führung nicht von der Straßenverkehrsbehörde, sondern vom Technischen Überwachungsverein angeordnet worden ist. (Oberlandesgericht Hamm)

Von der Steuer kann die Reparatur eines Kraftfahrzeug- schadens dann abgesetzt werden, wenn er sich auf einer be- ruflichen Fahrt ereignet hat. (Bundesfinanzhof)

Der Motor eines vor einem Wohnhaus zur Nachtzeit halten- den Kraftrades darf nicht länger als eine angemessenen kurze Zeit laufen — selbst wenn das Wiederanlassen des abgestell- ten Motors eine größere Geräuschbelastung als das Laufen- lassen verursachen würde. Sechs Minuten darf man mit lau- fendem Motor keinesfalls verweilen. (Oberlandesgericht Celle)

Ein Kraftfahrer, dessen Fahrzeug auf einer mit Halteverbot versehenen Wegstrecke aus technischen Gründen nicht mehr weiterfährt — zum Beispiel an einer Bergkuppe infolge Über- ladung — kann nicht wegen Verstoßes gegen das Halteverbot verurteilt werden. Zum Begriff des Haltens gehört die Frei- willigkeit der Unterbrechung der Bewegung. Der verkehrs- technische Vorgang des Liegenbleibens von Fahrzeugen wird durch das Halteverbot der Straßenverkehrsordnung nicht er- faßt. Das Liegenbleiben eines Fahrzeugs infolge Betriebs- störung oder Überladung kann aber gegebenenfalls einen Verstoß gegen die Grundregel (§ 1) der Straßenverkehrsord- nung darstellen. (Oberlandesgericht Celle)

Das Schmerzensgeld für bei einem Verkehrsunfall erlittene Verletzungen kann so festgesetzt werden, daß für einen Zeit-

abschnitt eine Kapitalabfindung und für einen weiteren Zeit- abschnitt eine Rente zugesprochen wird. Werden durch kör- perliche Beschädigung die Heiratsaussichten einer Frau ver- mindert, so kann das nicht nur einen Vermögensschaden, son- dern auch eine seelische Beeinträchtigung bedeuten, die einer Entschädigung zugänglich ist. (Bundesgerichtshof)

Im Bundesjustizministerium wurde der Entwurf für eine Straf- rechtsreform ausgearbeitet, der u. a. als neue „Schockstrafe“ (besonders für Verkehrsdelikte) eine „Strafhaft“ von einer Woche bis zu sechs Monaten vorsieht. Bei schweren Ver- kehrsvergehen und bei Trunkenheit am Steuer soll der Ent- zug des Führerscheines zwingend vorgeschrieben werden. Schließlich soll den Richtern erhöhte Ermessensfreiheit bei der Beurteilung der Täterpersönlichkeit eingeräumt werden.

Wenn ein betrunkenen Autofahrer nur seine Mitfahrer und nicht dritte Personen konkret gefährdet hat, ist er nach einer Entscheidung des Bundesgerichtshofes nicht wegen „Herbei- führung einer Gemeingefahr“, sondern nur wegen Übertretung der StVZO und der StVO zu bestrafen.

Schon bei starkem Abendrot muß aus Gründen der Verkehrs- sicherheit die Fahrzeugbeleuchtung eingeschaltet werden. (Oberlandesgericht Celle)

Ein Kraftfahrzeug muß selbst bei einer Überführungsfahrt in eine Reparaturwerkstätte verkehrssicher sein. (Oberlandes- gericht Köln)

Die Berechtigung der Polizei, Verkehrssünder zum Verkehrs- unterricht vorzuladen, ist vom Bundesverwaltungsgericht als oberster Instanz bestätigt worden.

Das Amtsgericht Ulm stellte fest: Wer innerhalb eines Jahres acht nicht völlig unbedeutende Straßenverkehrsdelikte be- geht, beweist damit seine Ungeeignetheit als Kraftfahrer, auch wenn die zuletzt zur Aburteilung stehende Tat ledig- lich in einer an sich geringfügigen Übertretung der Straßen- verkehrsordnung besteht.

Die starke Wölbung einer Fahrbahn rechtfertigt nicht das Abweichen von der Regel des Rechtsfahrens, heißt es in einem Urteil des Oberlandesgerichts Hamm.

Ein Kraftfahrer darf in ländlichen Gegenden auf Straßen von untergeordneter Bedeutung nicht ohne weiteres davon aus- gehen, daß alle Fußgänger das Gebot des Linksgehens außer- halb geschlossener Ortschaften beachten. OLG Oldenburg, Urteil vom 14. 1. 1958 — Ss 460/57 —: VRS 15, 298.

Vespa-Zubehör

Preiswertes und formschönes Zubehör für sämtliche Vespa-Typen liefert:

FA. MAX HEILMEIER, Zubehör-Importeur

München 23, Giselastraße 16, Tel. 33 11 23

Lieferung nur über den Fachhandel



Vespa-Sport

6. ADAC-Herbstprüfungsfahrt Backnang

Als letzte größere Veranstaltung in diesem Jahr veranstaltete der ADAC in Backnang seine diesjährige Herbst-Prüfungsfahrt.

Leider konnten wir diesmal nur mit zwei Fahrern starten, so daß eine Mannschaftsmeldung nicht möglich war.

Die Veranstaltung bestand aus zwei Runden Zuverlässigkeitsfahrt von jeweils 180 km, wobei die eine Strecke bei Tag und die andere bei Nacht mit einem Schnitt von 58 km gefahren werden mußte. Drei Sonderprüfungen (Brems- und Beschleunigungs-, Berg- und Geschwindigkeits-Prüfung) waren außerdem zu absolvieren und es ging hierbei erstmals immer auf Höchstgeschwindigkeit.

Bei der Siegerehrung konnten wir feststellen, daß es viele Ausfälle gegeben hatte und daß von den insgesamt gestarteten 124 Wagen-, Motorrad- und Roller-Fahrern nur etwa 20% Goldmedaillen erhielten.

Wir konnten mit unseren Erfolgen also recht zufrieden sein und es war ein würdiger Abschluß einer für den VCH recht erfolgreichen Sportsaison.

Ergebnisse:

1. Gerd Hummel, Goldmedaille (VC Heidelberg)
2. H. Braun, Bronzemedaille (VC Heidelberg)
3. Kober, Erinnerungsmedaille (Stuttgart)

Gerd Hummel

Neues vom VCVD-Sport 1960

Auf seiner Sitzung am 21. November 1959 in Frankfurt a. M. beschäftigte sich der Vorstand des VCVD unter dem Vorsitz von Präsident Hans Stuck eingehend mit den Planungen für die Sportmeisterschaft des VCVD 1960. Um den Sport für 1960 eine straffere Führung zu geben, beschloß der Vorstand einen Sportkommissar für den VCVD zu benennen. Nach eingehender Beratung fiel die Wahl auf den bewährten Sportfahrer und ehemaligen Sportleiter des Vespa-Landesclubs Bayern, Herrn Hermann Husel aus Augsburg. Der Vorstand glaubt, daß Herr Husel seine Aufgabe zur Zufriedenheit des gesamten Vespa-Clubs von Deutschland erfüllen kann. Herr Husel wird in Zukunft alle Angelegenheiten bearbeiten, die mit dem Sport innerhalb des VCVD zusammenhängen. Zu diesem Zweck stehen ihm auch die technischen Einrichtungen des VCVD Sekretariates zur Verfügung, das erst kürzlich personell erweitert wurde.

Gleichzeitig stellte der Vorstand des VCVD dem neuen Sportkommissar einige bewährte Funktionäre zur Seite, die ihm bei der Erfüllung seiner Pflichten behilflich sein werden. Es handelt sich hierbei um Herrn Friedel Ahrens vom VC Hannover, um Herrn Manfred Wandelt aus Unna und Werner Wagner aus Gießen. Für den südwürttembergischen und badischen Raum wurde der bewährte Organisator Hajo Koslowski um Mitarbeit gebeten, von dem aber bisher noch keine Zusage vorliegt.

Für die Wertung der Sportmeisterschaft für 1960 wurden folgende Richtlinien festgelegt:

Es finden insgesamt fünf Ausscheidungsläufe und ein Meisterschaftslauf statt. Jeder Ausscheidungslauf wird für eine Zone festgelegt, die den Vespa-Clubs noch mitgeteilt wird. Wer an der Bundesmeisterschaft des VCVD in der Regelmäßigkeits- und Zuverlässigkeitsprüfung teilnehmen will, muß an dem

für seine Zone festgelegten Meisterschaftslauf teilnehmen. Die 25 Prozent der besten Fahrer eines Ausscheidungslaufes haben sich für den Endlauf, die Bundesmeisterschaft, qualifiziert. Beim Meisterschaftslauf für die Bundesmeisterschaft werden die 10 bis 15 besten Fahrer mit dem Bundessieger an der Spitze ausgeschieden. Diese Fahrer starten bei der Europameisterschaft Anfang September in London.

Neu ist, daß in Zukunft jeder nur an dem für seine Zone zuständigen Ausscheidungslauf teilnehmen kann. Die Sportveranstaltungen des VCVD sind wieder ausweispflichtig. Nähere Einzelheiten für die Ausstellung der OMK-Fahrer- ausweise werden noch bekanntgegeben.

Bei jedem Ausscheidungslauf werden wieder Gold-, Silber- und Bronze-Plaketten vergeben. Das gleiche gilt auch für die Bundesmeisterschaft. Zusätzlich wird bei jedem Ausscheidungslauf noch ein Mannschaftspreis für den besten teilnehmenden Vespa-Club ausgegeben. Für den Meisterschaftslauf des VCVD hat der Präsident des VCVD, Hans Stuck, erstmalig den **Großen Preis des Vespa-Clubs von Deutschland** für den besten teilnehmenden Vespa-Club gestiftet.

In jeder Zone werden vom Sportkommissar eine Reihe von ADAC- und DMV-Veranstaltungen zu Punktveranstaltungen erklärt, wodurch die Sportfahrer des VCVD bei erfolgreicher Teilnahme zusätzlich Punkte für das VCVD-Sportabzeichen erwerben können. Die gleichen Punkte können auch bei den VCVD-Sportveranstaltungen erworben werden, wobei die Wertung für die Bundesmeisterschaft getrennt läuft und nur die Punkte der VCVD-Veranstaltungen mit denen der festgelegten ADAC- und DMV-Veranstaltungen am Ende der Saison für die Wertung für das VCVD-Sportabzeichen zusammengerechnet werden. Es kann also einer Bundessieger in der VCVD-Sportmeisterschaft werden, ohne dabei das bronzenene Sportabzeichen des VCVD erworben zu haben, weil er nicht an den für seine Zone festgelegten ADAC- und DMV-Punktveranstaltungen teilgenommen hat.

Nähere Einzelheiten über die Wertungen und über die Punkttabelle werden im Januar noch durch den Sportkommissar bekanntgegeben.



Hans Lutz, Sportwart und Clubmeister des VC Nürnberg auf der Strecke

Aktuelles im Bild

„Ich komme gerade aus Budapest“,
sagte Hans Fiegen bei seinem Besuch
im Vespa-Werk

Auf dem Vespa-Werksgelände in Augsburg
wird ein neues Verwaltungsgebäude gebaut



Ehefreudige Personen
dürfen hier anhalten



Claus Peter Becker auf Testfahrt
mit einer Vespa Touren 150



Dipl.-Chemiker Kurt Achler übernahm für seinen Vertrieb einen Vespa-Lastenroller.
Er hatte vorher als Clubmitglied des VC Augsburg mit drei Vespa-Roller insgesamt
270 000 Kilometer zurückgelegt

Weltnachrichten:

AUSTRALIEN: Der Sonderberichtserstatte der VESPA TIP für Australien und die Südsee, der Biologe Ernst Rille, der im Frühjahr 1959 nach Australien auswanderte, hat per Tonband seinen ersten Tatsachenbericht übermittelt. Wir bringen den Bericht in der nächsten Nummer des VESPA TIP.

UNGARN: Nach einer Auskunft des ungarischen Automobilclubs werden 1960 für ausländische Touristen zwei Campingplätze errichtet. Einer in der Nähe von Budapest und der andere am Plattensee.

ÖSTERREICH: Franz Maitz, der bekannte VESPA-Sportfahrer aus Graz, konnte auf VESPA Grand Sport 1959 fünf Goldmedaillen, zwei Silbermedaillen sowie fünf Pokale erringen. Die Wertungsfahrten erstreckten sich insgesamt über 1420 km. Zum VESPA-Club Graz gehören bereits zehn Mitglieder mit einem VESPA 400.

SCHWEIZ: Der Tunnel durch den St. Bernhard, der bereits 1958 auf italienischer Seite begonnen wurde, wurde nun auch in der Schweiz in Angriff genommen. Der Tunnel soll 5855 m lang werden und eine Fahrbahnbreite von 8,50 m erhalten. Der Tunnelleingang liegt auf Schweizer Seite 1915 m ü.d.M. und auf italienischer Seite 1875 m ü.d.M.

Dem Genfer Salon im März 1960 wird wieder eine Zweiradschau angekündigt.

BELGIEN: Der Brüsseler Salon für Zwei-, Drei- und Vierrad-Fahrzeuge findet in der Zeit vom 16. bis 27. Januar 1960 statt.

ITALIEN: Eine Währungsumstellung mit Einführung einer harten Lira wird zur Zeit erwogen.

Es wurde vorgeschlagen, die historische Innenstadt von Rom für den motorisierten Verkehr zu sperren.

ENGLAND: Eine weibliche Straßenwacht will der Royal Automobilclub in den Großstädten einführen. Die vorgesehenen 60 jungen Damen sollen mit Motorrollern ausgerüstet werden.

DEUTSCHLAND: Wie das Kraftfahrzeug-Bundesamt feststellte, wurden in der Zeit von Januar mit Oktober 1959 in der Bundesrepublik, West-Berlin und Saarland 39 331 Roller aller Fabrikate zugelassen, darunter 12 405 VESPA.

ENGLAND: Neue Luftfahrdienste mit viermotorigen Maschinen, die jeweils bis zu fünf Autos und 25 Passagiere befördern, will eine britische Fluggesellschaft im kommenden Jahr von Southend aus betreiben. Geplant sind Dienste nach Paris (Flugzeit eine Stunde), nach Düsseldorf (75 Minuten), nach Tours (anderthalb Stunden), nach Bremen (75 Minuten), nach Dijon (75 Minuten), nach Straßburg (zwei Stunden) und Lyon (zweieinhalb Stunden). Die Preise für Kraftwagen werden sich — je nach Strecke und Größe des Wagens — zwischen 100 und 350 DM bewegen. Motorradbeförderung dürfte 35 bis 60 DM und Fahrradbeförderung etwa sieben DM kosten. rb

Erste Motels in der Sowjetunion. Inmitten des Weinortes Massandra an der Südküste der Krim in der Nähe von Jalta wurde das erste russische Motel in Betrieb genommen. 50 Autos können untergebracht werden. Cafés, Geschäfte, Küchen mit Gasherd, eine internationale Fernsprechstelle und ein Telegrafamt stehen zu Diensten. Ein weiteres Motel öffnete bei Leningrad seine Pforten. rb

Günstigere Hotelpreise in Spanien. Einheitliche Hoteltarife sind in Spanien bindend geworden. Bislang mußte man mit Preisdifferenzen bis zu 50 Prozent innerhalb einer Hotelklasse rechnen. Nunmehr kosten Einzelzimmer in gutbürgerlichen Hotels 45 bis 70 Pesetas (3,35 bis 5 DM) und Einzelzimmer mit Vollpension zwischen 130 und 155 Pesetas (9 bis 11 DM). Doppelzimmer sind im Verhältnis zum Einzelzimmer um zehn Prozent billiger. rb

Teureres Frankreich. Um durchschnittlich 15 Prozent sind die Hotelpreise in Frankreich während der letzten zwölf Monate gestiegen. Das Essen in Hotels und Restaurants wurde in der gleichen Zeit um durchschnittlich zehn Prozent teurer. Dabei legten weniger die Luxus- als vielmehr die mittleren Betriebe „etwas dazu“.

Motel bei Köln geplant. An der Anfahrt zum Köln-Bonner Flughafen Wahn will die Deutsche Moteltgesellschaft ein Motel mit 120 Betten bauen. Die Entwurfsarbeiten wurden bereits vergeben. rb

Kölns zweite Jugendherberge. Die zweite Kölner Jugendherberge, die gegenüber dem Bundesbahnhof Köln-Deutz entsteht, soll zur Reisesaison 1960 eröffnet werden. rb

Autobahn Laibach—Agram wird angeschlossen. Das jugoslawische Autobahn-Anschlußstück Laibach—Agram wurde im November 1959 fertiggestellt. Schnellste Verbindung von der Autobahnausfahrt Salzburg-Gröding nach Laibach ist jetzt die Route über Hallein, Werfen, Radstadt, Untertauern, Spittal, Villach, Klagenfurt, Krainburg (310 Kilometer). rb



Ein Düsseldorfer Clubmitglied in Oviedo (Spanien)
Rechts eine rassistige Señorita

Über 100 000 Fahrgäste der „Berlin“. Genau 100 543 Passagiere hat das erste deutsche Nachkriegspassagierschiff des Norddeutschen Lloyd, MS „Berlin“, bis jetzt auf 131 Nordatlantikkreisen und 5 Westindien-Kreuzfahrten befördert. MS „Berlin“ kann 976 Fahrgäste aufnehmen. rb

Auch in Spanien gegen Krankheit versichert. Spanienreisende, die eine Mitgliedsbescheinigung ihrer deutschen gesetzlichen Krankenkasse bei sich führen, werden künftig bei Erkrankungen im Zielland spanische Krankenkassen in Anspruch nehmen können, wenn in Bonn und Madrid ein entsprechendes Abkommen genehmigt ist. rb

„Bremen“ fährt 29mal im Jahre 1960. Insgesamt 29 Rundreisen zwischen Bremerhaven und New York wird das Flaggschiff „Bremen“ im Nordatlantik-Passagierverkehr 1960 des Norddeutschen Lloyd machen. Drei Kreuzfahrten sind für Januar und Februar vorgesehen. In 23 Fahrten wird die „Berlin“ 1960 eingesetzt.

Parkscheibe bei Schweiz-Fahrten nicht vergessen. Autofahrer, die in die Schweiz fahren, sollten sich zum kostenlosen Parken in den „Blauen Zonen“ verschiedener Städte Parkscheiben besorgen. Sie sind in der ganzen Schweiz kostenlos bei den Büros des Touring-Clubs der Schweiz (TCS) und des Automobil-Clubs der Schweiz (ACS) erhältlich. In den Städten mit „Blauen Zonen“ gibt es die Parkscheiben auch bei vielen Tankstellen, Garagen, in Tabakläden, Restaurants und bei der Polizei. Wer in der „Blauen Zone ohne“ parkt, hat den gleichen Ärger mit der letztgenannten Behörde, als ob er an einer Parkuhr ohne Einwurf des Park-Obulus sein Fahrzeug abstellen würde. rb

FERDINAND HOFFSTÄTTER

SEIT 1818 IM FAMILIENBESITZ

Orden · Abzeichen · Medaillen
Plaketten · Werbeartikel aller Art
Langjähriger Lieferant der Plaketten für
den Vespa-Club von Deutschland sowie
der Plaketten Vespa-Club d'Europe.
Ferner der Club- und Veranstaltungs-
plaketten nebst Abzeichen des VCVD.

BONN · WERKANSCHRIFT BEUEL-LIMPERICH
TELEFON: BONN 41335/41005 · FERNSCHREIBER 0886558

Winterfahrt - halb so schlimm!

Mit dem Einsetzen winterlicher Witterung, mit Matsch, Schnee und Schneeglätte auf den einheimischen Straßen, beginnen auch die Sorgen der Rollerfahrer. Nicht nur deshalb, weil es dem einen oder anderen bei rascher Fahrt zu kühl wird, sondern hauptsächlich des unberechenbaren Straßenzustandes wegen. Wird ein Roller bei glattem Untergrund schnell gebremst oder scharf in die Kurve gezogen, dann kann es leicht vorkommen, daß das Heck des Rollers „abzuwandern“ beginnt. Dieses Gefühl und die Folgen danach sind nicht angenehm. Wie läßt sich das vermeiden?

Grundsätzlich sei dazu gesagt, daß abgefahrene Reifen großer Leichtsinns sind und der Fahrer auch andere Verkehrsteilnehmer damit ernstlich gefährdet. Deshalb ist nur ein Kompromiß möglich, und zwar besondere Vorsicht im Verkehr und genaue Beachtung des einwandfreien Reifenzustandes. Ist ein Profil schon so weit abgefahren, daß seine Kanten und Ecken abgerundet sind, dann läßt es sich bei Matsch und Schnee nicht mehr sicher lenken. Jetzt, in dieser Jahreszeit, gehört ein kräftiges Reifenprofil an den Roller, dessen hohe Stollen gut zugreifen können.

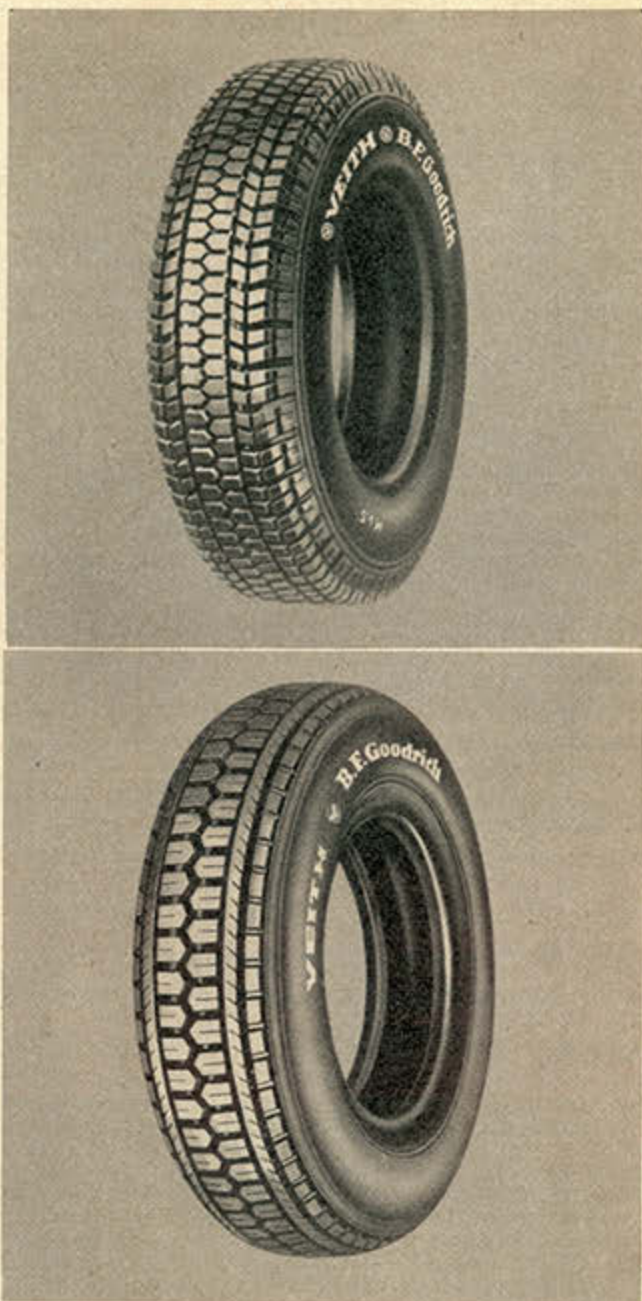
Vergleichen Sie bitte einmal die beiden abgebildeten Reifen, beide von der Marke VEITH - B. F. Goodrich. Der eine ist ein spezieller Motorroller-Typ, wie er auch an sehr vielen Vespen gefahren wird, und der andere ist ein Winterreifen für PKW. Diese zwei unterscheiden sich in ihrem Mittelprofil nur wenig. Sie sind mit freistehenden Profilblöcken besetzt, die sich mit dem Schnee eng verzahnen. Die Rillen sind außerdem offen gehalten und reinigen sich bei jeder Umdrehung von selbst. Für leichte Schräglage in Kurven weist der Rollerreifen MR 1 zusätzlich noch eine seitliche Stollenreihe auf, die ebenfalls das Fahrzeug einwandfrei in der Spur hält. So ist dieser Reifen außerordentlich zuverlässig und durchaus für schwierige Winterfahrten geeignet.

Wer also rechtzeitig an die Prüfung und eventuelle Erneuerung seiner Bereifung denkt, der geht kein Risiko ein. Für ihn ist der Winter halb so schlimm, denn er kann sich auf die gute Straßenlage seines Fahrzeuges unbedingt verlassen.

Dazu möchten wir heute den folgenden Vorschlag unterbreiten: Aus dem Gefühl der Verbundenheit untereinander sollten alle Vespa-Fahrer den vielen anderen ein gutes Beispiel geben, indem sie durch kontrollierte Fahrweise und verkehrssichere Ausrüstung auf den Straßen allgemein angenehm auffallen. Das wird Ihnen und auch unserem Club viele neue Freunde gewinnen.

Bild 1: Pkw-M. u. S.-Winterreifen

Bild 2: Vespa-Reifen MR 1



Die Tipper

Diese kurze Betrachtung ist für alle Vespa-Freunde interessant, die eine Vespa Touren bis zum Baujahr 1958 (T 150/3) besitzen.

Gemeint sind natürlich nicht die Toto- oder Lottotipper, sondern die Zweiradfahrer, die mindestens täglich mehrmals, wemöglich noch mit festem Daumendruck ihren Vergasertipper bearbeiten. Je nach Temperament des einzelnen Fahrers geschieht dieses Tippen hastig nervös, ruhig gelassen, dafür aber um so ausdauernder. Und wenn dann endlich der Kraftstoff am Vergasergehäuse entlangfließt, dann wird auf den Kickstarter getreten. Mit schwarzer Auspuffwolke quittiert schließlich der Motor diese Überfütterung.

Der Tupfer im Deckel des Schwimmergehäuses ist die aller-einfachste Starthilfe. Allerdings sind Tupfer und Schwimmer sehr empfindliche Teile. Sie tragen keinesfalls die Schuld daran, wenn der Motor durch unsachgemäßes Tippen allmählich mehr und mehr zum Säufer wird, in der Leistung nach-

läßt und außerdem noch Startschwierigkeiten auftreten. Einige Tropfen genügen ja schon, um den Kraftstoffspiegel in der Schwimmerkammer ansteigen zu lassen. Das macht sich dann natürlich in der Düse durch zu hohem Kraftstoffstand beziehungsweise durch Überlaufen bemerkbar. Der Schwimmer muß im Vergaser in seiner Kammer ein beträchtliches Spiel haben. Er muß sich frei bewegen und ungehindert „schwimmen“ können. Während des Fahrbetriebes nimmt er die Erschütterungen auf, er dreht sich, tanzt bei besonders starken Stößen auf und nieder und überträgt natürlich diese Unruhe auf die Schwimmemmel. Jedenfalls kann diese unter diesen Umständen den ausgleichenden Brennstoffzufluß wie-abschluß nicht so präzise beeinflussen, als wenn sie sich in Ruhe befindet. Gewaltsames Tupfen ist also unsinnig. Man drücke behutsam auf den Knopf; bei gefüllter Schwimmerkammer genügt das schon, den Spiegel so weit steigen zu lassen, daß der Kraftstoff an der Düse überläuft. Er braucht nicht unbedingt am Überlauf hervorsprudeln. Verständige Fahrer wissen das allerdings aus Erfahrung, wie lange sie drücken dürfen, daß der Motor sicher kommt, aber der Sprit noch nicht überläuft.

Georg Pfeil

Unser Händlerporträt

Siegfried Jach hat nach dem Schulbesuch den Maschinenbau erlernt, mit dem Ziel Schiffingenieur zu werden. Zur Seefahrt zog es ihn immer schon und der Krieg gab ihm ausgiebig Gelegenheit dazu. Der Dienst bei der Kriegsmarine hat aus ihm einen wetterfesten Seebären gemacht, den auch nach Kriegsende an Land kein Sturm aus der Verankerung reißen konnte.

Es ist kaum anzunehmen, daß sich Siegfried Jach in seinen früheren Seefahrtsträumen vorstellen konnte, einmal Motorroller zu verkaufen und zu reparieren. 1956 begann der eiserne Siegfried in einer kleinen Garage damit, sich mit Motorrollern, speziell mit Vespa zu befassen. Seine volkstümliche Art und seine korrekte Geschäftsauffassung waren neben seiner Energie verbunden mit Bienenfleiß und fachlichem Können der Grund dafür, daß die Vespa-Vertretung Siegfried Jach in Herford innerhalb von drei Jahren zu einer respektablen Firma aufstieg.

Mit dem VC Bad Salzuflen und später mit den Vespa-Clubs in Herford, Minden und Bielefeld verbinden Siegfried Jach enge und freundschaftliche Beziehungen. Der Siegfried, so wird er in Clubkreisen genannt, ist bei den Vespa-Clubs in seiner Umgebung ein beliebter und gern gesehener Kamerad. Immer hat er eine offene Hand, wenn die Clubvorstände mit ihren Spendenwünschen für Clubfeste und Veranstaltungen zu ihm kommen. Auch sein Rat bei schwierigen clubinternen Problemen wird von den Vorständen gerne gesucht und eingeholt. Gerade heraus gesagt, der „Siegfried“ ist eine Wucht! Der Vespa-Sport ist sein besonderes Hobby und die Vespa-Trialmannschaft sein Lieblingskind. Siegfried Jach leitet sein Geschäft auch nicht mit Glattehandschuhen, sondern greift ständig selbst mit zu, als Mann der Praxis und ausgesprochener Vespa-Spezialist. Auch sportlich ist er durchaus kein Theoretiker, sondern möchte oft selbst wissen, was zum Beispiel in einer Grand Sport alles drin steckt.

Seine Garage, in der er klein und bescheiden mit Thermosflasche und Butterbrot begonnen hatte, wurde ihm bald zu klein. Es war aber nicht einfach für den Siegfried Jach etwas geeignetes und größeres für seine Werkstätte zu finden. Das Geld war damals auch noch mehr auf der Soll- als auf der Habenseite verbucht. Kurz entschlossen kaufte Siegfried Jach eine Nissenhütte und baute an deren Stirnseite zur Verschönerung eine Art Brandenburger Tor im kleinen auf. Die Nachbarn und Passanten wunderten sich zwar sehr, was dem Siegfried Jach wieder einfiel, aber das scherte ihn wenig. Er wußte, was er wollte und brauchte; nämlich so schnell wie möglich einen Laden und mehr Platz für die Werkstätte. Die Clubmitglieder waren mit seinem Vorhaben einverstanden und freuten sich, daß der Siegfried immer kühnere Pläne im Kopf hatte. Am Anfang seines Wirkens fuhr er mit einem



Siegfried Jach

geliehenen Lastwagen, dekoriert mit drei Vespa zusammen mit dem Vespa-Club Salzuflen durch die Stadt Herford, um den Bürgern zu zeigen, was er, Siegfried Jach, nunmehr vorhatte. Zwei Jahre später hatte er sich auch einen kleinen Ausstellungsraum im Stadtzentrum von Herford zugelegt und alle Leute in der Stadt kannten den Siegfried Jach, der mit seinem Vespa-Lastenroller auf der Fahrt zu einem Kunden durch die Stadt gurkte, freundlich begrüßt von allen Seiten.

Auch wir, die Redaktion des Vespa Tips, grüßen Siegfried Jach als einen der sieben aufrechten und wünschen ihm als unserem Clubkameraden auch für die Zukunft so viel Mumm in den Knochen wie in der Vergangenheit.

Nachtrag zum Bordmechaniker

Vespa Tip Nr. 27 Seite 12

Als Überwinterungsmittel im Zweitaktmotor sollen nicht wahllos Schmiermittel, sondern nur spezielle Korrosionsschutzmittel verwendet werden. Dieses Korrosionsschutzmittel soll durch das Zündkerzenloch im Zylinderkopf in geringer Menge hineingeschüttet werden. Noch besser ist es, den Luftfilter vom Vergaser abzunehmen, den Motor laufen zu lassen, Gas zu geben und dabei das Korrosionsschutzmittel in den Vergaser einzuspritzen bis der Motor abstirbt. Nach dieser Methode darf der Motor die ganze Zeit während der Stilllegung nicht mehr in Tätigkeit gesetzt werden.

Bei der Wiederinbetriebnahme der Vespa ist die Zündkerze herauszuschrauben und einige Spritzer klares Benzin in den Verbrennungsraum einzuspritzen. Unter anfangs erheblichem Qualmen wird der Motor dann ohne Winterschaden wieder wie zuvor laufen.

Der Briefträger kommt im Januar

und kassiert das Abonnement für den Vespa Tip im ersten Halbjahr 1960.

Sollten Sie noch nicht zu unseren Abonnenten gehören, so bestellen Sie den Vespa Tip unbedingt im Januar bei Ihrem Briefträger oder Postamt.

Durch die Post wird Ihnen der Vespa Tip auch im neuen Jahr in das Haus geliefert.

Moderner Vespa-Service

Unter diesem Titel möchten wir in Zukunft Veröffentlichungen über moderne Vespa-Werkstätten in der Bundesrepublik bringen. Wir haben nicht die Absicht, unter dieser Überschrift nur über große Werkstätten und ihre Arbeitsmethoden und Einrichtungen zu berichten, sondern wir möchten unsere Leser auch über die besteingerichteten und mit hohem fachlichem Können geleiteten kleineren Vespa-Servicestationen informieren.

Einen guten und fachlich einwandfrei durchgeführten Kundendienst wünscht sich jeder Kraftfahrer und natürlich auch jeder



Modern, hell und geräumig präsentiert sich der neue Verkaufsraum der Firma Sofie Pauli



Hier tritt keiner dem anderen Mitarbeiter auf den Füßen herum. Die Obermonteure sind durch Telefon direkt mit dem Werkstattmeister verbunden

Vespa-Fahrer. Darauf hat er auch einen Anspruch und wir hoffen, daß wir mit unseren Berichten über die besten Vespa-Servicestellen im Bundesgebiet viele Werkstätten zu Überlegungen anregen können, wie und in welcher Form im eigenen Hause manches verbessert werden kann. Wir bitten unsere Leser uns aus eigener Erfahrung über besonders gute Kundendienstwerkstätten zu berichten, damit wir auf Grund dieser Informationen weitere Veröffentlichungen vorbereiten können.

Wir haben Ende Oktober die neuen Werkstattträume der Firma Sofie Pauli in der Baaderstraße 6-8 in München besucht. Die Vespa-Vertretung Sofie Pauli ist in den Vespa-Fahrerkreisen Münchens und darüber hinaus sehr bekannt und geschätzt. Im Mai 1953 wurde die Firma von Frau Sofie Pauli gegründet und zusammen mit ihrer Tochter Inge und allen Mitarbeitern des Hauses zielstrebig ausgebaut. Außer

dem bekannten Vespa-Salon in der Augustenstraße hat Frau Pauli nun auch in der Baaderstraße zusätzlich zu den neuen Werkstattträumen noch einen modernen zweiten Verkaufsraum eröffnet. Hier befindet sich auch die Reparaturannahme. Der Kunde wird in der Baaderstraße freundlichst empfangen und vom erfahrenen Werkstattmeister Gröner nach seinen Sorgen befragt. Für Kleinstreparaturen und Schmierdienst steht ein eigener Schnelldienst zur Verfügung. Während diese Arbeiten ausgeführt werden, kann der Kunde im gemütlichen Verkaufsraum Platz nehmen.

Die Werkstätte selbst ist großzügig angelegt mit viel Platz nach allen Seiten hin. Übersichtlich und überlegt ausgestattete Arbeitsplätze mit den nötigen Einrichtungen und Werkzeugen stehen jedem Mechaniker zur Verfügung. Ein umfangreiches Teile- und Zubehörlager hält alle Ersatzteile bereit, so daß jede Maschine in der schnellstmöglichen Zeit repariert und dem Kunden wieder übergeben werden kann. Selbstverständlich stehen den Mechanikern alle Spezialwerkzeuge und moderne, technische Einrichtungen wie Elektroprüfkoffer, Zündeneinstellgeräte, Zylinderdruckprüfgerät, Automatic-Teilereinigungsapparat usw. zur Verfügung.

Aus dieser kurzen Darstellung ist bereits ersichtlich, daß in solchen Werkstätten und mit den geschilderten Spezialrichtungen verbunden mit einem hundertprozentigen Ersatzteillager gut, schnell und preiswert gearbeitet werden kann. Zu solchen Werkstätten hat der Vespa-Fahrer bereits Vertrauen, wenn er die Räume zum ersten Mal betritt. Jeder liebt seine Vespa, pflegt und hegt sie und möchte sie deshalb immer zu dem Vespa-Doktor bringen, der sie mit viel Geschick und individueller Liebe behandelt.

Also, lieber Leser, schreiben Sie uns Ihre Erfahrungen mit besonders guten Werkstätten. Wir warten darauf!

VEITH • B.F. Goodrich

Motorroller-Reifen

für raschen Start
hohe Dauergeschwindigkeit
rutschsichere Kurvenfahrt
forsches Bremsen



VEITH-GUMMIWERKE A.G. HÖCHST/ODW.

Vespa-chic im Vespa-Tip

Skifahren und Rodeln, diese beiden Sportarten werden sicher auch dieses Jahr wieder den Winter beherrschen, und zwar bei allen Alterskategorien. Und wenn wir von guten Schneemeldungen im Radio hören, geraten die Wintersportler meist in einen Freudenrausch. Gott sei Dank, die Feiertage stehen auch wieder vor der Tür, dann kann es ja losgehen.

Nun die Nichtsportler, denn solche muß und wird es ja auch geben, begnügen sich mit Spaziergängen, oder bewundern die „Obenerwähnten“ bei der Ausführung ihres Sports. Man kann schon sagen, daß sogar manchmal das Zuschauen noch lustiger ist, als das Mitmachen! Nicht immer zeigen sich die in den Wochenschauen prächtig gebauten Athletengestalten, die mit lässigem Hüftenwedeln die Hänge herunterrasen, und was das Hüftenwedeln anbelangt, so gelingt das zweifellos vielen ohne den störrischen Brettenr unter den Füßen um einiges besser. Aber lieber reden wir nicht davon, alles will erst einmal gelernt sein, und die Skilehrer werden sicher hierbei gerne ihres Amtes walten.

Vergessen wir aber nicht, der Wintermode ein Augenmerk zu schenken. Wiederum buntgewebte Stoffe geben den Pisten und der weißen Natur ein schillerndes Gepräge. Anoraks und Skiblusen aus Nino-Flex mit Norwegermustern oder Streifen und Karos werden praktische Eigenschaften mit freundlicher Farbgebung verbinden.

Beim Spaziergang durch den winterlichen Park oder im Fremdenverkehrsort fehlt es nicht an sehenswerten Abwechslungen der Mantelmode. Wendemäntel mit Teddy — oder anderen harmonisierenden Stoffen verarbeitet stehen in diesem Winter an erster Stelle. Nicht selten gehören große Kapuzen zu diesen Mänteln. Ein come back feiern die Knebelknöpfe, die jetzt sogar weiß und farbig sind. Es fällt auf, daß die Mode nicht immer streng sportlich ist, sondern große runde Kragen, als auch Stehkragen und der dazu passende „Muff“ sind gar keine Seltenheit mehr.

Hoffentlich haben Sie von diesen schönen und praktischen Dingen etwas unter dem Weihnachtsbaum gefunden. Sind sie mit Pfiff und chic gekleidet, so macht Ihnen der weiße Sport noch mehr Freude.

Für das neue Jahr darf ich Ihnen das wünschen, was Sie sich selbst erträumen und erhoffen! Dazu „toi, toi, für pfundigen Schnee!“.

Ihre

Gisela

Bild 1

Ist das noch eine Weste? Wäre die Bezeichnung „Westen-Sakko“ nicht treffender? Alle Herren werden davon begeistert sein. Leider sieht man etwas nicht, das farblich kontrastierende Würfelmuster-Futter.

Modell: Bleyle Foto: Lautenbacher

Bild 2

Warm auch in der Wintersonne ist das schlankmachende buntgewebte Tageskleid. Modisch sind der taillenbetonende breite Gürtel, der halshohe Kragen und die aufgesetzte Tasche, zur Verwendung je nach Bedarf.

Modell: Matesco s-p-foto: Borgis

Bild 3

Hübsch verpackt und gut gelaunt zieht „Sie“ auf Eroberung der Berge aus. Hell und strahlend wirkt der buntgewebte Anorak aus Nino-Flex. Für die Wintermode typisch sind die bunten Farben, die tief eingesetzten Ärmel und die Länge der Jacke, die bis weit über die Hüften reicht.

Modell: Hummelsheim s-p-foto: Lautenbacher

1



2



3



Gründungsfest VC Westerwald

Schon seit der Gründung unseres Clubs am 1. August 1959 (siehe Clubnachrichten) befaßten wir uns alle mit dem Gedanken, irgend etwas zu unternehmen, um mit anderen Clubs in Verbindung zu treten und um uns bekannt zu machen. Wir wollten als junger und neuer Club mit viel Unternehmungslust zeigen, daß wir in der Lage sind, etwas auf die Beine zu stellen. Aber was tun? — In den Clubabenden wurden Pläne geschmiedet, Gedanken und Vorschläge ausgetauscht und heiße Diskussionen waren an der Tagesordnung. Wir kamen zu dem Ergebnis, ein offizielles Gründungsfest zu veranstalten. Aber wie, wo und wann? Erneut tauchten Probleme auf und schwirrten durch das rauchgefüllte Lokal. Zuerst wurde ein entsprechender Saal besorgt und wir beschlossen, unser Gründungsfest am 5., 6. September zu starten. Einladungen an die benachbarten und uns schon von früher her bekannten Clubs wurden verschickt. (Ein Teil unserer Mitglieder war früher im Vespa-Club Rhein-Lahn.)

Nun begann die Hauptarbeit. Alles was wir unternehmen, war mit Schwierigkeiten verbunden. Eine mündliche Rücksprache bei den Behörden reichte nie, überall wurden schriftliche Anträge verlangt. Die Schreibmaschine wurde unser treuer Begleiter.

Zu diesem Zeitpunkt erfuhren wir dann, daß am 5., 6. September bereits das Vespa-Freundschaftstreffen in Wiesbaden



stattfinden sollte. Wir disponierten um und verlegten unser Gründungsfest auf den 26., 27. September. Mit vereinten Kräften bereiteten wir alles vor und warteten nun auf die Dinge die da kommen sollten.

Zwischendurch unternahmen wir noch eine Ausfahrt innerhalb unseres Clubgebietes. Am 5., 6. September waren wir auf dem Vespa-Freundschaftstreffen in Wiesbaden. Am 12., 13. September fuhren wir zum Stiftungsfest der Vespa-Freunde Köln und am 20. September auf das Freundschaftstreffen nach Herborn. Trotz aller Arbeit waren wir viel unterwegs und (wenn auch zum Teil knapp) überall vertreten.

Die Wochen vergingen und endlich war es dann soweit. Nach einem letzten geschäftigen Hin und Her am 26. September früh, warteten wir voller Spannung. Bereits am frühen Nachmittag trafen die ersten Clubs in Weilburg (Lahn) ein. Bis 19 Uhr waren dann zwölf Clubs mit rund 120 Vespa und etwa 170 Personen eingetroffen. Über die zahlreiche und rege Teilnahme waren wir sehr erfreut. Nachdem sämtliche Teilnehmer in die Quartiere eingewiesen waren und gespeist hatten, traf man sich gegen 20 Uhr im Restaurant Felsenkeller in Weilburg zu unserem großen bunten Abend. Das behagliche Kerzenlicht vieler, vieler Kerzen empfing unsere Gäste und die darauf abgestimmte Dekoration tat ihr übriges. Dicht gedrängt lauschte man der offiziellen Begrüßungsansprache unseres 1. Vorsitzenden K. D. Koch und mit einem dreifachen Vespa-Roll ging's hinein ins Vergnügen.

Der Vespa-Club Mainz hatte eine ganz besondere Überraschung für uns parat. Er war nicht nur mit über 40 Personen erschienen, nein, er hatte auch seine Gesangsolisten mitgebracht und von der Musik angetan, trat jeder ans Mikrophon und stellte sich einzeln — und später in Gruppen — in Begleitung der Clubgitarristen vor. Jedes Lied war eine Schau für sich. Alle wurden mit Beifall überschüttet und mit jeder Zugabe steigerte sich die Stimmung.

Auf diesem Wege nochmals herzlichsten Dank!

Auch das unterdessen populär gewordene Lied der Vespa-Freunde Köln wurde unter Schunkeln dargeboten und man beteiligte sich in voller Lautstärke. Nun wurde improvisiert und Freiwillige traten vor. Viele beteiligten sich an der Programmgestaltung und Unterhaltung.

Eine kleine Tombola, bei der es viele schöne Preise zu gewinnen gab und die Überraschung eines Erinnerungsgeschenkes an die anwesenden Clubs, wurde mit viel Hallo begrüßt und fand großen Anklang.

Das Stimmungsbarometer stieg und man trennte sich teils feuchtfrohlich und schmunzelnd, teils schweren Herzens zur späten Stunde, um sich für den nächsten Tag, das heißt, für die kommenden Stunden zu stärken und auszuruhen.

Am Sonntagmorgen trafen sich die ganz eisernen zu einer Kegelpartie mit Frühschoppen, wobei es ziemlich lustig und kunterbunt zuging. Um 12 Uhr war allgemeine Mittagspause. Im Anschluß daran begann die Aufstellung zur Korfahrt. Punkt 14 Uhr startete man unter Begleitschutz der Polizei. Ab ging's durch und um das Städtchen Weilburg zurück zum Weilburger Schloß. Während der Fahrt säumten viele Weilburger die Straßen. Es war für sie alle ein völlig neuer und ungewohnter Anblick.

Das Schloß Weilburg wurde unter großer Anteilnahme besichtigt und wir glauben, daß das Wort „Filzpantoffeln“ für viele eine Begriff geworden ist. Es wird noch manches Lächeln hervorrufen und daran erinnern, wieviel Freude wir bei der gemeinsamen Schloßbesichtigung gehabt haben.

Den Abschluß dieses schönen Vespa-Treffens bei strahlender Sonne in der kleinen Kurstadt Weilburg (Lahn) bildete ein Rundgang durch den Schloßgarten mit anschließendem Kaffeeklatsch im Schloß-Café.

Gegen Spätnachmittag trennte man sich und viele fuhren in Richtung Heimat mit den Abschiedsworten: „Wann veranstaltet ihr wieder ein Vespa-Treffen?“

Später dankte unser 1. Vorsitzende allen, die sich in den letzten Wochen für den Vespa-Club Westerwald eingesetzt und an den Vorbereitungen für unser Gründungsfest tatkräftig mitgeholfen haben.

Am meisten Freude bereitete uns, daß es wirklich noch Vespa-Freunde und Idealisten gibt und wir hoffen, zur Festigung des Clubgedankens und der Clubkameradschaft beigetragen zu haben.

Allen neuen oder älteren und etwas behäbig gewordenen Vespa-Clubs soll das Gründungsfest des VC Westerwald als Anregung dazu dienen, 1960 nach den Richtlinien des VCVD viele nette Freundschaftstreffen zu veranstalten, die bestens dazu geeignet sind, die Verbindung und Freundschaft unter den Vespa-Clubs zu festigen.

Die Redaktion

Wo fehlt ein Vespa-Club?

Vielleicht haben Sie, lieber Vespa Tip-Leser, es schon des öfteren bedauert, daß es in Ihrem Heimatort noch keinen Vespa-Club gibt. Diesem Mangel kann bestimmt abgeholfen werden. Schreiben Sie noch heute an:

Vespa-Club von Deutschland e.V.
Haunstetten bei Augsburg
Siebenbrunner Straße 30

Der VCVD wird sich gerne mit Ihnen ins Benehmen setzen, um herauszufinden, wie auch an Ihrem Ort ein Vespa-Club gegründet werden kann. Jeder Vespa Tip legt bereites Zeugnis von den vielen Möglichkeiten für Geselligkeit, Sport und Tourismus, die in den Vespa-Clubs geboten werden, ab. Der Vespa-Club von Deutschland hilft allen, die in ihrer Freizeit in einem Vespa-Club Freude und Entspannung finden wollen.

Wem gibt man wieviel?

Wer als „Neureich“ gelten will, mag mit Trinkgeldern um sich werfen. Trinkgeld heißt auf französisch „douceur“ — das bedeutet auch Süßigkeit. Süß ist es denen, die es erhalten. Wir selbst wollen uns jedoch damit auch dosiert unseren Aufenthalt anderswo versüßen. Was also gibt man, wo und wem?

Nur das jüngste Fremdenverkehrsmittel ist trinkgeldfrei: Das Flugzeug. Ansonsten macht der Brauch, ein Bedienungsgeld zu geben, nicht einmal vor der Eisenbahn halt, wenn zum Beispiel der Schlafwagenschaffner etwas besonderes für uns tat. Wir kommen von der Abreise bis zum Ziel nicht ohne Menschen aus, die uns zur Hand gehen. Dafür erwarten sie, daß wir uns ihnen erkenntlich zeigen. Seit Europa kreuz und quer von Touristen durchforscht wird, haben sich auch die Trinkgeld-Sitten aneinander abgeschliffen. Aber es gibt noch deutliche Abweichungen, selbst in Ländern, die zu den Hauptreisegebieten für Deutsche zählen. Man sollte sie kennen.

Die 10 bis 15 Prozent Bedienungszuschlag, die Hotels und Restaurants gleich auf der Rechnung vermerken, sind nahezu überall in Europa üblich. Ausnahmen, welche die Regel bestätigen, machen bestimmte Gaststätten in Belgien, in den Niederlanden und in der Schweiz. Deshalb prüfe man zweckmäßig, wo man auch sei, ob die Rechnung „mit“ oder „ohne“ präsentiert worden ist. Ein zusätzliches Trinkgeld gibt man nach Belieben, wie von daheim her gewöhnt.

In Dänemark erhält der Gepäck-Portier (oder der Page) eine Krone für jeden Koffer, der Träger am Bahnhof nur für jeden ersten. Für das zweite und dritte Gepäckstück gibt man ihm 50 Öre. Der Taxichauffeur rechnet mit 12,5 bis 15 Prozent des Fahrpreises. Kellner in Hotels und Restaurants bekommen ebensoviel, wenn Bedienung nicht in der Rechnung eingeschlossen ist. Zimmermädchen und Portiers in Hotels erfreut man mit einer Kleinigkeit, während der Eingangsportier — übrigens auch Garderobieren und Toilettenwärter — 50 Öre erhalten.

In Frankreich erwartet der Gepäckträger am Bahnhof etwa 50 Francs pro Koffer. Sein Kollege im Hotel bekommt noch etwa 10 Francs für jedes Stück mehr. Der Taxifahrer ist im allgemeinen mit 15 Prozent des Fahrpreises zufrieden. Nur nachts kann er mehr erwarten. 150 Francs gibt man dem Kellner über den Rechnungsbetrag hinaus; wenn Bedienung nicht eingegriffen ist, zahlt man von sich aus 15 Prozent zu. Rund 100 Francs ist das Zimmermädchen, etwa 5 Prozent der Hallen- und 50 Francs der Eingangsportier gewöhnt. Dagegen rechnen der oder die Concierge in Pensionen oder Privathäusern mit nahezu 500 Francs am Abreisetag. Platzanweisern in Kinos und Theatern drückt man 30 bis 50 Francs in die Hand, Garderobe- und Toilettenfrauen 20 Francs.

Auf wenigstens einen Shilling je Koffer ist der Bahnhofs-Gepäckträger in Großbritannien eingestellt, etwa ebensoviel bekommen seine Kollegen. In der Taxe legt man — je nach Fahrstrecke — 10 bis 20 Prozent zu. Meistens sind Bedienungszuschläge in Restaurants nicht auf den Rechnungen enthalten. Der Kellner bekommt deshalb 10 Prozent, der Getränkekelner extra. Bei drei Shilling liegt das Trinkgeld für Zimmermädchen nach längerem Aufenthalt, während der Hallenportier zwei Sixpence und der am Hoteleingang einen Shilling erwarten. Die Frau in Garderobe und Toilette ist mit einem Sixpence zufrieden. Die Darreichung von Erfrischungen wird besonders belohnt.

Für's Koffertragen zückt man auf Italienischen Bahnhöfen 50 Lire bei einem Stück und 100 bei mehreren, neben der dort üblichen Gebühr, im Hotel jeweils 50 Lire mehr. 50 Lire erwartet der Taxichauffeur mindestens, bei längerer Fahrt 10 Prozent des Preises. Kellner in Restaurants, in denen fast immer 15 Prozent Bedienungszuschlag erhoben werden, sind sich mit 5 Prozent zusätzlich zu bescheiden gewöhnt, soviel, wie auch Zimmermädchen, Hausdiener und Hallenportier erhalten. Bis 100 Lire erwartet der Herr am Hoteleingang ebenso wie die Garderobe- und Toilettenfrau. Den Platzanweisern im Kino gibt man 20 Lire.

In Schweden kann man sich daran gewöhnen, jeweils 30 bis 50 Öre bereitzuhalten. Der Hallenportier im Hotel bekommt allerdings 3 bis 5 Kronen. Für Kellner und Taxe rechnet man 10 Prozent.

Spanischen Bahn-Gepäckträgern gibt man in der Regel 10 Pesetas, im Hotel je Koffer etwa 3. Für's Zimmermädchen sollte man 5 bis 10, für den Hallenportier bis 20 Pesetas aufwenden. Der Taxichauffeur erhält 10 Prozent, während der Kellner hier nach Personenzahl bekommt: je 1 bis 2 Pesetas. Für Garderobe und Toilette muß man 3 bis 5 Peseten rechnen, Platzanweiserinnen erhalten 1 Peseta.

Verhältnismäßig einfach ist die Geschichte in Jugoslawien, wenigstens „offiziell“. Mit 50 Dinar läßt sich im allgemeinen jede Hilfeleistung entgelten. In der Taxe ist kein Trinkgeld vonnöten.

Ein Grundsatz hat sich in Trinkgeldfragen überall bewährt: Lieber einmal etwas zuviel gegeben, als einmal knauserig gewesen. rb

LESERBRIEFE

Kleinwagenfahrer als aktive Mitglieder?

Mit dem Erscheinen des neuen „VESPA 400“ auf dem deutschen Markt wurde diese Frage akuter denn je. Auf fast allen VESPA-Treffen der vergangenen Saison konnte man mit Befremden feststellen, daß neben einigen „VESPA 400“ mehrere Kleinwagen anderer Fabrikate offiziell an den Veranstaltungen teilnahmen.

Da der VESPA-Club mit dem Gedanken, eine VESPA-Gemeinschaft aufzubauen, gegründet wurde, und auch dem Namen nach speziell an VESPA gebunden ist, ist es eigentlich unzulässig, wenn Fahrzeuge anderer Fabrikate an öffentlichen VESPA-Veranstaltungen teilnehmen, bzw. deren Fahrer als Mitglieder im VCVD geführt werden.

Selber fahre ich inzwischen das dritte VESPA-Fahrzeug (Königin 125 ccm, Touren 150 T/4 und VESPA 400 Baujahr 1959) und habe, nachdem ich etwa 5000 Kilometer mit dem neuen „VESPA 400“ gefahren bin, festgestellt, daß der „VESPA 400“ bezüglich der Fahrleistung, Ausstattung und Räumlichkeit jedem anderen Wagen bis 500 ccm absolut gleichwertig, wenn nicht sogar überlegen ist.

Aus diesem Grunde wäre es angebracht, wenn man wenigstens alle Kleinwagen bis 800 ccm anderer Fabrikate aus dem aktiven Clubleben ausschließen würde, wobei es völlig gleich wäre, aus welchem Grunde sie auch immer angeschafft wurden. Zum Schluß sei noch bemerkt, daß hierbei die Konkurrenzfrage eine nicht unbedeutende Rolle spielt.

Da diese Frage in fast allen Clubsatzungen überhaupt nicht oder nur ungenügend beachtet wird, würde es sich bestimmt lohnen, wenn sich der VCVD sowie alle Clubvorstände mit dieser Frage eingehend beschäftigen würden. Schließlich wäre es auch im Sinne des Vespa-Clubs, wenn gerade hierüber eine einheitliche Regelung getroffen werden könnte.

Horst Reichard, Reydt, Brucknerallee 91

Antwort der Redaktion:

Laut Satzung des VCVD darf in einem Vespa-Club nur derjenige oder diejenige aufgenommen werden, die eine Vespa oder einen Vespa 400 fahren. Sattelt ein Clubmitglied im Laufe seiner Clubzugehörigkeit von einer Vespa oder Vespa 400 auf einen Kraftwagen anderer Fabrikate um, so kann er seinem Vespa-Club nur mehr als passives Mitglied angehören. Steigt ein Clubmitglied auf einen anderen Roller um, so muß es den Club verlassen.

Ehemals aktive Mitglieder, die meistens aus familiären Gründen auf einen Pkw umgestiegen sind und in ihrer aktiven Zeit manches für den Club geleistet haben, können an Veranstaltungen des VCVD ohne Wertung teilnehmen. Eine Teilnahme an Korsofahrten und ähnlichem ist nicht gestattet. Vespa 400 werden künftig bei Zielfahrten mit der Hälfte der Punktzahl der Rollerwertung bewertet.

Wir glauben, daß hier eine klare Regelung besteht, an die sich die Mitglieder des VCVD halten müssen. Bei Verstößen gegen diese Regel erfolgt nach einer Verwarnung durch den Vorstand des VCVD der Ausschluß des gesamten Clubs. Vespa-Clubs, die bei Berücksichtigung ihrer Gesamtmitgliederzahl mehr als ein Drittel Wagenfahrer fremder Fabrikate im Club als Mitglieder führen, werden durch den Vorstand aufgefordert, in einer bestimmten Frist das Verhältnis in mindestens zwei Drittel Vespa-Fahrer und ein Drittel passive

Mitglieder umzuwandeln. Andernfalls müßte der Club aus dem VCVD ausgeschlossen und am Ort ein neuer Club aus Vespa-Fahrern bestehend gegründet werden.

Vespa-Club von Deutschland e.V.
Wolfgang Schramm
Generalsekretär



DAS GERÜCHT

DIES und DAS

Im **VESPA-Werk** Augsburg wird zur Zeit ein neues Verwaltungsgebäude errichtet.

Auf der **Autobahn** ist geplant, alle 60 km eine Raststätte und alle 40 km eine Tankstelle zu errichten.

Einer Umfrage gemäß, hält sich jeder zweite Mann für einen **Kraftfahrzeug-Experten**.

Im ersten Halbjahr 1959 wurden **148 478 Führerscheine** der Klasse I ausgegeben. Im gleichen Zeitraum 1958 waren es **163 061 Führerscheine** der Klasse I.

Eine Motorbeschreibung über den **VESPA 400** veröffentlicht die Zeitschrift „Kleinwagen“ (Redaktion Landsberg am Lech, Luisenhof) in ihrer Nr. 12/1959.

Leichter in die Türkei. Die umständlichen Formalitäten beim Geldwechsel von Touristen in der Türkei sind aufgehoben worden. Touristen können jetzt ihre Devisen bei allen Banken und Fremden-Hotels gegen einfache Angabe von Name und Anschrift umtauschen. Einreisenden Kraftfahrern sollen die türkischen Zollbehörden keinerlei Schwierigkeiten mehr machen. rb

Bayern blieben daheim. Nur 18 Prozent der Bevölkerung Bayerns haben im vergangenen Jahr eine Erholungsreise unternommen oder außerhalb der blau-weißen Grenzpfähle Urlaub gemacht. Das hat eine Erhebung des statistischen Landesamtes ergeben. rb

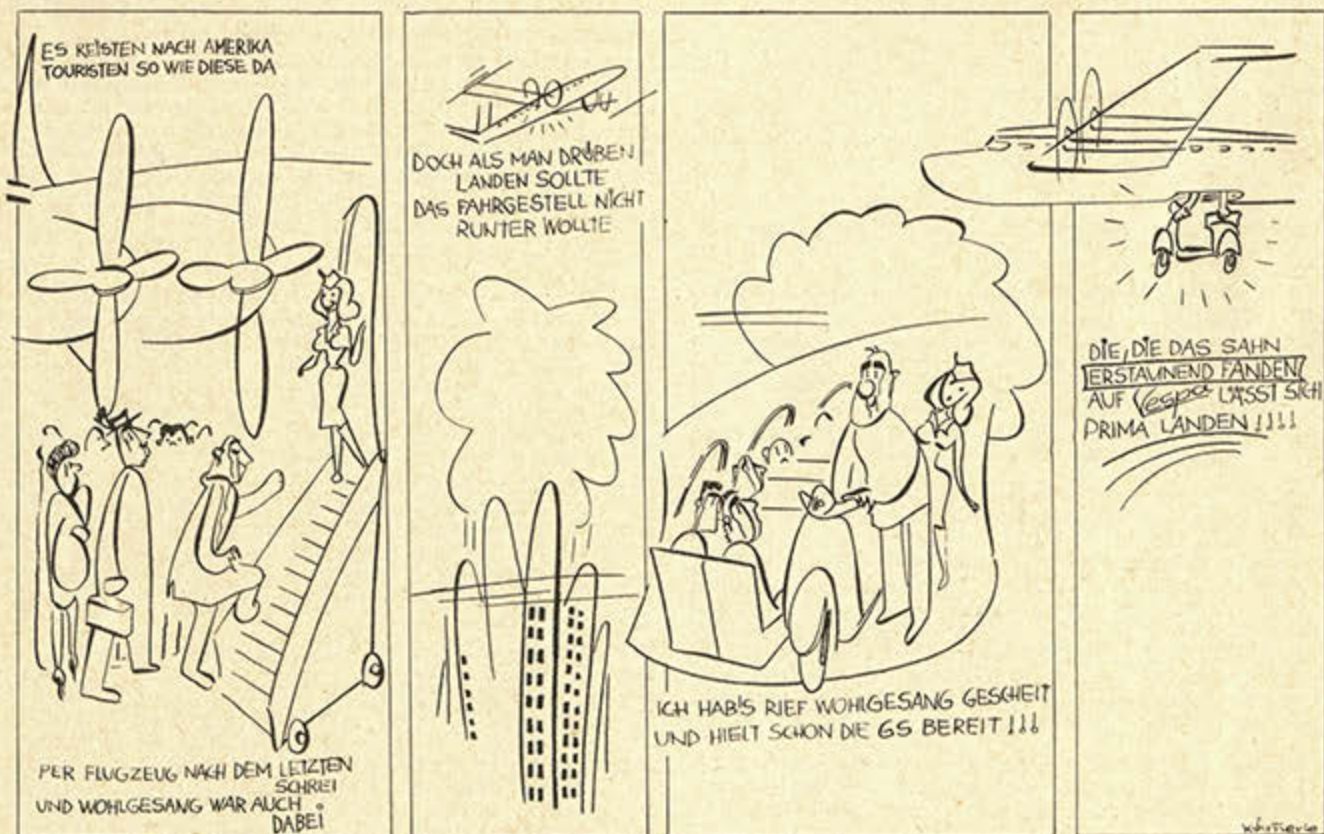
Wie aus unzuverlässig-zuverlässigen Quellen bekannt wird, plant der VC Borghorst (Westfalen) auch im Februar 1960 wieder sein bekanntes Karnevalsfest steigen zu lassen. Eine Jazzband von Radio Hilversum in Holland, sowie der früher Vespa fahrende Negersänger William Scholzberg aus Rotterdam haben ihr Erscheinen zugesagt. Aus redaktioneller Kenntnis heraus glaubt der Vespa Tip, daß das Borghorster Karnevalsfest wieder eine tolle Schau wird. Gewöhnlich erhält der VC Borghorst von unbekannten Mäzenen immer ein bis zwei Faß Freibier gestiftet, die am Sonntagvormittag unter Absingen fröhlicher Lieder ausgetrunken werden.

Rudolf Gotthard, Hauptbuchhalter mit zwei Sternen und Pensionsberechtigung bei der Vespa GmbH in Augsburg, hat kürzlich unerwartet im 62. Lebensjahr seinen Führerschein gemacht. Er teilte diese freudige Nachricht dem Geschäftsführer der Vespa GmbH, Herrn Dr. Simon, sofort persönlich mit und erhielt von diesem in Anerkennung seiner Leistung zwei Zigarren und zwei Glas Kognak.

Alfred Kopf, Betriebsleiter der Vespa GmbH, soll vom Nikolaus wegen seiner vielen Sünden arg gescholten worden sein. Don Alfredo, ein unerschrockener Ritter vor dem Herrn, maulte darob sehr und gelobte sich, dem Nikolaus, als ehemaliger Geschwaderkommande, bei seiner Himmelfahrt den Weg abzuschneiden und den Pelz zu verklopfen. Aber, kann man da nur sagen, so geht man doch nicht mit heiligen Männern um!

Hans Joachim Lübker, Vorsitzender des Ehrenrates des VCVD und 1. Vorsitzender des VC Hamburg, prüft laufend die Magazine deutscher und amerikanischer Herkunft, die in Vorstandskreisen des VCVD, besonders aber vom Generalsekretär gelesen werden. Der ehrwürdige Gerichtsvorsitzende ist noch zu keinem abschließenden Urteil über den sittlichen Gehalt dieses Schrifttums gekommen, aber sein bedenkliches Kopfschütteln soll nach Mitteilungen gutinformierter Quellen nichts gutes verraten.

Dummheiten in 4 Akten





Liebe Clubkameraden!

Am Ende eines Jahres addiert jeder die Einzelposten der Jahresrechnung in zwei Spalten, die mit Plus und Minus überschrieben sind. Der Vergleich der beiden Additionsergebnisse ergibt bei einer rückschauenden Betrachtung die Summe der positiven oder negativen Ereignisse. Bei einer solchen Rückschau fällt dem Bilanzbuchhalter des Jahres als erstes auf, daß die Geschehnisse der Minusspalte durch den dazwischenliegenden Abstand erheblich an Bedeutung verloren haben und die positiven Erlebnisse dagegen noch mehr an Bedeutung zunehmen. So geht es mir wenigstens, wenn ich mir beim Schreiben dieser Zeilen die Entwicklung des Vespa-Clubs von Deutschland im Jahr 1959 noch einmal durch den Kopf gehen lasse.

1960 sind es zehn Jahre her, seit die ersten Vespa-Clubs in der Bundesrepublik gegründet wurden. Vieles hat sich seither verändert, und manche Krise bedrohte den Vespa-Club von Deutschland und bestimmt auch einige seiner Ortsclubs. Doch wieder kann ich feststellen, daß diese negativen Ereignisse gegenüber den vielen schönen Begebenheiten der Vergangenheit und der ungemein aufsteigenden Tendenz der Gegenwart weit in den Hintergrund treten.

Die schönste Feststellung bei einer Rückschau in die „Pionierzeit“ der Vespa-Clubs ist doch wohl die, daß heute noch zahlreiche „alte Hasen“ aus den Gründerjahren aktiv im VCVD tätig sind. Neulich sprach ich mit einem der alten Getreuen, mit Willi Steckenreiter vom VC Frankfurt, der bei meinem letzten Besuch in der Stadt des Äpfelwois gerade seinen 50. Geburtstag feierte. Der Willi zeigte mir voll Stolz sein privates Clubalbum mit vielen Bildern aus der Anfangszeit des VC Frankfurt und meinte, die Erlebnisse, die er zusammen mit dem Vespa-Club in den vergangenen 10 Jahren gehabt habe, seien so schön gewesen, daß er sich noch als alter Opa oft und gerne daran erinnern werde.

Nächstes Jahr beim Bundestreffen in Nürnberg werden alle Vespa-Clubs im VCVD, die ihr zehnjähriges Bestehen feiern können, in einem eigenen Festakt besonders geehrt. Dort werden sicher viele von den Bahnbrechern für die Vespa-Club-Idee vertreten sein und ein Beispiel für die Jungen und Neuen in unserem Club geben, was Kameradschaft und Freundschaft im wirklichen Sinne heißt. Darauf freue ich mich heute schon.

Nachdem wir nun etwas ausführlich in der Vergangenheit gekramt haben, kann ich es mir nicht verkneifen, etwas von der Zukunft vorweg zu nehmen. Wie Sie vielleicht in diesem Tip aus ein paar nüchternen Zeilen unter der Rubrik „Mitteilungen des VCVD“ entnommen haben, gibt es ab 1. Januar 1960 für alle Vespa fahrenden Clubmitglieder eine Unfallversicherung auf Kosten des VCVD. Diese Versicherung gilt bei allen Clubveranstaltungen im In- und Ausland. Die Versicherung zahlt bei einem Unglücksfall allerdings nur dann, wenn der betreffende Versicherungsnehmer einen Sturzhelm getragen hat. Da haben wir's ja, werden bestimmt einige ausrufen. Ich finde aber diese Einschränkung sehr gut. Sie wird bestimmt diejenigen belehren, die bisher glaubten auf einen Sturzhelm verzichten zu können. Daß dieser Kübel auf dem Kopf mitunter das Leben retten kann, wissen die Erfahreneren

längst. Es ist immer bitter, wenn man am Grab eines Kameraden stehen muß mit der bängigen Frage im Herzen, ob ihm ein Sturzhelm nicht hätte das Leben retten können.

Die Versicherungen haben auf diesem Gebiet genug einschlägige Erfahrungen und machen die Höhe der Prämie nicht umsonst von der Sturzhelmpflicht abhängig. Der VCVD zahlt gerne die Versicherungsprämie für alle Mitglieder umsonst, aber es wäre mehr als tragisch, wenn bei einem Unglücksfall die Versicherung die Leistungen mit Recht verweigern könnte, weil der Verunglückte keinen Sturzhelm trug. Aber abseits von diesen versicherungsrechtlichen Fragen muß doch herausgestellt werden, daß diese Unfallversicherung für alle Vespa fahrenden Mitglieder eine bedeutende Sache ist. Mir ist nicht bekannt, daß ein Motorsportclub seinen Mitgliedern Ähnliches bietet. Hier handelt es sich nämlich um keine Kameradschaftshilfe, sondern um einen Versicherungsanspruch für jedes einzelne Mitglied.

Auf diesem Wege, dem Ausbau der Vorteile und Hilfen für seine Mitglieder wird der VCVD auch in Zukunft beharrlich und zielstrebig fortfahren. Wenn Sie, meine lieben Clubkameraden, auch in Zukunft an dem Gebäude unseres Clubs, des Vespa-Clubs von Deutschland, eifrig und ehrlich mitarbeiten, so wird unser Haus von Jahr zu Jahr schöner, bequemer und wohnlicher. In diesem Sinne wünsche ich Ihnen allen einen guten Rutsch in das neue Jahr.

Ihr Wolfgang Schramm

Treffenkalender des VCVD für 1960

Frankfurt am Main

Deutsches Internationales Vespa-Treffen 1960
28., 29., 30. Mai

München

Internationale Vespa-Damen-Rallye 1960 —
25., 26. Juni

Nürnberg

Bundestreffen des Vespa-Clubs von Deutschland — 13., 14., 15. August

Tag der Vespa — 15. Mai

Regionale Vespa-Treffen

Quierschied (Saar) — 23., 24. April

Heidenheim — 30. April, 1. Mai

Karlsruhe — 18., 19. Juni

Schwerte (VC Ruhrtal) — 16., 17. Juli

Lüneburg — 10., 11. September

6. Vespa-Zielfahrt nach Berlin — 4. bis 6. Juni
(Pfungsten), national und international offen,
Teilnehmerbegrenzung 200 Maschinen

Sportmeisterschaft des VCVD 1960

Ausscheidungsläufe

Lübeck — 23., 24. April

Augsburg — 23., 24. April

Gießen — 11., 12. Juni

Münster — 2., 3. Juli

Freiburg (steht noch nicht fest) — 2., 3. Juli

Meisterschaftslauf des VCVD, Solitude oder
Nürburgring — 27., 28. August

London

Europameisterschaft des Vespa-Clubs
von Europa — Anfang September

Bemerkung zur Sportmeisterschaft: Im Januar 1960 werden durch den neuernannten Sportkommissar des VCVD die neuen Wettbewerbsbedingungen für die Sportmeisterschaft des VCVD allen Clubvorständen bekanntgegeben. Im Vespa Tip Nr. 29 werden diese Bedingungen nochmals abgedruckt.



VC Lingen/Nordhorn

Auf eine erfolgreiche Fahrsaison 1959 kann der Vespa-Club Lingen-Nordhorn zurückblicken. Viele Fahrten wurden durchgeführt und Verbindungen mit anderen Clubs hergestellt. Die Mitgliederzahl erhöhte sich erheblich. Wie im vergangenen Jahr gab es ein Clubturnier für Verkehrssicherheit und Fahrsdisziplin. Dem Sieger winkte der Wanderpokal, den Nächst-



VC Lingen-Nordhorn – Beliebt und immer wieder geübt
Die Damen beim Luftballonblasen

plazierten Urkunden und Plaketten. Durch Fahrten nach Sittard, Groningen, Enschede, Steinhuder Meer, Haddorfer Seen, Ibbenbüren und Bremen wurde Günter Herms Clubsieger 1959 und löste damit den Pokalverteidiger Kurt Willemsen ab. Es folgten die Clubmitglieder Heinz Braig, H. Maximowitsch, H. Schulte, H. Zumdohme und H. Schnieders. Im Großeinsatz war der Club am TAG DER VESPA, wo sich die Vespisten als unentbehrliche Helfer beim Großflugtag erwiesen. Zum Saisonabschluss hatte der Vespa-Club zu einem kleinen Treffen eingeladen. Hier gab es natürlich viel Vorarbeit zu erledigen. Trotz des verspäteten Eintreffens des Vespa-Clubs Hamburg-Wandsbek, der damit die Organisation etwas durcheinander brachte, gab es einige frohe Stunden. Die Tanzpausen waren mit lustigen Spielen wie Ballonblasen, Balltänze usw. ausgefüllt. Bei einer Tombola gab es wertvolle Preise zu gewinnen, die zum Teil von heimischen Firmen, unter ihnen die Vespa-Händler, zur Verfügung gestellt wurden. Überhaupt hatten die Vespa-Händler Helming, Lingen, Vogt, Lohne und Lampen, Nordhorn, großen Anteil am Gelingen der Veranstaltung.

Loseten des Clubs nahmen nachmittags die ersten auswärtigen Fahrer in Empfang. Abends hieß der Vorsitzende, Otto Lukaszewski, Vespa-Fahrer und Gäste herzlich willkommen. Er führte aus, daß das Fest dazu beitragen sollte, freundschaftliche Beziehungen mit den Nachbarclubs anzuknüpfen, soweit sie noch nicht bestanden hätten. Der Vespa-Club Lingen-Nordhorn werde gerne Gegenbesuche machen. Den Gästen wurden Ehrengeschenke übergeben.

Die kommenden Wintermonate werden wieder mit interessanten Vorträgen an den Clubabenden ausgefüllt werden. Außerdem soll an einem Kursus „Erste Hilfe“ des Deutschen Roten Kreuzes teilgenommen werden.

Jahresabschlußfahrt des VC Kornwestheim

Jahreszeitlich sehr spät startete der VC Kornwestheim am Sonntag, dem 8. November 1959, zu seiner diesjährigen Jahresabschlußfahrt.

Der CLUB fuhr gemeinsam über Ludwigsburg, der Schillerstadt Marbach, zum Kleinkaliber-Schießstand nach Erdmannshausen. Dort hatten bereits fleißige Hände alles für das Pflichtschießen vorbereitet. VESPA-Damen und Bundesschützen hatten als Pflicht, die Damen 5 Schuß, von denen die letzten drei gewertet wurden, die Herren nur 3 Wertungsschüsse, auf 50 Meter liegend aufgelegt auf 10er Scheiben, zu schießen.

Sofort anschließend starteten die einzelnen VESPA-Paare auf eine Orientierungsfahrt, welche vom 1. Vorsitzenden Willi Schnizler am frühen Sonntagvormittag abgesteckt wurde. Mit insgesamt 8 Fehlstrecken führte die Hauptstrecke über Rielingshausen — Kleinspach — Einöd zum Jägerhaus Altersberg.

Bei der anschließenden Siegerehrung gab es Überraschungen: Schützenkönigin wurde bei 3-Schuß-Wertung auf 10er Scheibe mit 29 Ringen (!) Fräulein Irma Mayer. Sie erhielt als Preis vom Vorsitzenden eine kleine liebevolle Schützen-Königspuppe überreicht. Die Damen schossen allgemein viel besser als die Herren!

Schützenkönig ebenfalls mit 3-Schuß-Wertung auf 10er Scheibe mit 23 Ringen (!) durfte sich Werner Eisele nennen. Er erhielt eine schöne Erinnerungsplakette.

Die Länge der Orientierungsstrecke vom Schießstand Erdmannshausen bis zum Ziel Jägerhaus betrug genau 12 km.

Orientierungsfahrt:

1. Sieger: Hans Wagner mit genau 12 km
2. Sieger: Dieter und Jürgen Schulz mit genau 13 km
3. Sieger: Herbert Sommer mit genau 14 km

Unter großer Heiterkeit aller Teilnehmer hängte der Vorsitzende dem immer schnellen und rasanten VESPA-GS-Fahrer des Clubs Hans Tyma einen Baby-Schnuller mit Band und Schleife um, da er den höchsten Km-Stand auf der Prüfstrecke zusammenbrachte! Er hat mit seiner GS, weil's so schön war, wie er sagte, den größten Teil der Fehlstrecken mit abgefahren!



Ein Schnuller
für GS-Baby Tyma



Man sieht es ihr nicht an,
daß sie am besten schoß

Den 1. Preis für Gäste holte sich Herr Kurt Bock aus Waiblingen mit 15 km.

Der Vorsitzende dankte nochmals allen Gästen und Teilnehmern für den harmonischen Verlauf der Jahresabschlußfahrt des VC Kornwestheim.

Ein schöner Tag verging für alle Teilnehmer wie im Flug und somit nahm der VC Kornwestheim Abschied von einem erlebnisreichen VESPA-Roller-Jahr 1959. Und auf diesem Wege grüßen wir auch alle unsere Freunde aus nah und fern in der Hoffnung eines gesunden Wiedersehens bei den Zusammenkünften im Jahre 1960!

VC Kornwestheim

Der VC Aschaffenburg besucht seinen Nachbarn

Knapp zwei Monate war der neugegründete Vespa-Club Aschaffenburg alt, da rüstete er schon zu seiner 4. größeren Clubfahrt. Unser Patenclub, der VC Würzburg, hatte uns zu seinem Freundschaftstreffen eingeladen und da war es selbstverständlich Ehrensache mit dabei zu sein.

Kurz vor Würzburg erwartete uns eine kleine Abordnung unserer Würzburger Freunde, von der wir in die Stadt zum Residenzplatz gebracht wurden. Dort waren außer dem VC Würzburg bereits der VC Bamberg und der VC Hanau versammelt. Nach der Begrüßung hatte jeder Club Zeit, sich bis zum Mittagessen die Sehenswürdigkeiten der Stadt anzusehen.

sehen. Uns hatte es die Festung angetan. Würzburger Vespisten brachten uns hinauf und führten uns durch die verschiedenen Räumlichkeiten der großen Festungsanlage. Daran anschließend ging es zum Mittagessen. Und wieder hatten die Würzburger Kameraden bestens vorgesorgt. Jeder Gastclub bekam ein bestimmtes Lokal zugeteilt, so daß auch in dieser Beziehung alles reibungslos verlief. Nach dem Essen fand auf einem dafür hergerichteten Gelände am Main ein Geschicklichkeitsturnier statt. Wir Aschaffenburgern gingen alle völlig „unbelastet“ in diesen Wettbewerb und so hagelte es auch nur so mit Minuspunkten. Die Siegerehrung am Spä-



Aschaffenburg Clubabordnung vor der Würzburger Residenz

nachmittag konnten wir kaum erwarten. Doch vorher war erst noch ein großer Korso sämtlicher Teilnehmer am Freundschaftsblick. Nun, für uns war es kein Glanzstück, denn für den 4. und damit letzten Platz bekamen wir gerade noch einen Trostpreis. Na ja, aller Anfang ist schwer. Mit dieser Fahrt beschloß der Vespa-Club Aschaffenburg gleichzeitig seinen ersten Vespa-Sommer. Allen Beteiligten wird diese Fahrt nach Würzburg ganz bestimmt in netter Erinnerung bleiben, bedeutete sie doch das erste Treffen mit anderen Clubs. Wolfgang Merkl

Vespa-Treffen - Ausland

Wir veröffentlichen an dieser Stelle alle Vespa-Treffen im Ausland, die uns von den einzelnen Ländern als international offen gemeldet wurden. Wir bitten jedoch alle Interessenten für diese Treffen sich rechtzeitig noch persönlich um eine Ausschreibung bei den Sekretariaten der einzelnen Länder zu bemühen.

Die Mitteilungen über die Vespa-Treffen im Ausland erfolgen ohne Gewähr.

Dänemark

Internationales Vespa-Treffen in Aalborg —
4., 5., 6. Juni
Anschrift: Dansk Vespa Union, Esplanaden 6,
København K

England

Internationales Vespa-Festival in London —
4., 5., 6. Juni
Anschrift: Vespa-Club of Britain, 408 Finchley
Road, London, N.W. 2

Schweiz

Internationales Vespa-Treffen in Zürich —
9., 10. Juli
Anschrift: Vespa-Club der Schweiz, Zürich 1,
Löwenstraße 29

Schweden

Internationale Rallye Stockholm 1960 —
15. — 19. Juni
Anschrift: Vespa-Club Sverige, Stockholm,
Karlavägen 67

Turnier in Neuß/Rhein am 18. Oktober 1959

Es hat lange gedauert bis der VC Neuß eine streng gepflegte Tradition durchbrach und zu den Vorläufen für die Clubmeisterschaft befreundete Clubs einlud.

Der Erfolg hat diesem Versuch rechtgegeben. Kurt Münch und Willi (Gehacks) Schorn zeichneten für den Aufbau des Rundkurses verantwortlich, den in der 1. Runde 43 Fahrer durchfuhren. Obwohl es nicht jedermanns Sache ist, eine schwierige Wippe mit kurz folgender Stoppmarke anzugehen, starteten alle Ankömmlinge. Im 1. Durchlauf qualifizierten sich 15 Fahrer, wobei nur 2 (!) Fahrer mit 0 Fehler durchkamen. Nachdem im ersten Lauf auf möglichst geringe Fehlerzahl geachtet werden mußte, war in der 2. Runde auch schon die Zeit entscheidend, da nur die drei Besten den Endlauf bestreiten sollten.

In den Endlauf „fuhren“ sich (Gramisso) Engels (VC Neuß), Stamm (VC Buderich) und Wegener (VC Dormagen).

In diesem letzten Gang des Neußer Turniers, das gleichzeitig Zwischenlauf der Clubmeisterschaft des VC Neuß war, mußte die Zeit entscheiden, da zwei Teilnehmer erneut mit 0 Fehler über die Strecke gingen.

Der Endstand lautete: 1. Stamm (VC Buderich), 2. Wegener (VC Dormagen), 3. Engels (VC Neuß).

Die Stadt Neuß hatte freundlicherweise den vorbildlich gepflegten Verkehrsgarten in der Nähe der Rennbahn zur Verfügung gestellt, was der Durchführung des Turniers eine eigene Note gab.

Der VC Neuß prüfte mit dieser Gymkana die Möglichkeit einer sportlichen Veranstaltung im nächsten Jahr, die als Orientierungsfahrt geplant ist.

Als gutes Zeichen für die erfreulichen nachbarlichen Beziehungen ist der Umstand zu werten, daß der größte Teil der Fahrer erst gegen Mitternacht merkte, daß er im Clublokal des VC Neuß (Strathmeyer, Rheydter Straße) nicht übernachten sollte.



Peter Wille beim Ringstechen



Die Sieger des Geschicklichkeitsturniers in Neuß
V.l.n.r.: Engels, Stamm und Wegener

VC Unna

Zum Abschluß der Vespa-Saison 1959 konnte am 14. November der Vespa-Club Unna im Clublokal seine diesjährigen Clubsieger in Form der bestehenden clubinternen Punkteverwertung ehren.

Vorsitzender Manfred Wandelt eröffnete die Siegerehrung im entsprechenden Rahmen.

Vorweg erhielten die Sieger der am 18. Oktober gestarteten Fuchsjagd ihre Ehrung in Form einer Siegesurkunde. Es platzierten sich als:

1. Sieger F. K. Schmidt
2. Sieger Theo Opheiden
3. Sieger Klaus Thurnau.



Die besten der Clubmeisterschaft des VC Unna. V.l.n.r.: Günther Reski, F. K. Schmidt, Otto Probst, Helmut Ulbrich

Dem 1. Sieger wurde außerdem noch eine Vespa-Tasche überreicht.

Mit 410 Punkten in der Gesamtwertung wurde Günter Reski Clubsieger 1959 und konnte somit den Wanderpokal für ein weiteres Jahr erfolgreich verteidigen, dicht gefolgt von F. K. Schmidt mit 380 Punkten, der als 2. Sieger den Wanderpreis in Form eines Silbertellers überreicht bekam. Den 3. Preis als Silberbecher errang Otto Probst mit 250 Punkten. Helmut Ulbrich belegte mit 240 Punkten den 4. Platz. Sämtliche Sieger erhielten außerdem für ihre Leistungen eine Ehrenurkunde.

Die Goldene Clubehrennadel wurde Manfred Wandelt und Günter Reski überreicht. Die Silberne Clubehrennadel wurde Theo Opheiden übergeben. Mit der Bronzenen Clubehrennadel wurden F. K. Schmidt, Willi Stockhecke und Helmut Ulbrich ausgezeichnet.

Nach Ehrung der Sieger gab Vorsitzender M. Wandelt einen Bericht über das Technische Hilfswerk und noch am gleichen Abend unterzeichneten die Mitglieder ihren Beitritt. Somit ist auch jetzt der Vespa-Club Unna dem THW angeschlossen.

2. Herforder Spätleser!

Wochenlange Vorbereitungen gewährleisteten den reibungslosen Ablauf unseres diesjährigen Treffens. Einladungen wurden verschickt, ein Gemeinschaftsquartier ausfindig gemacht, Preise für die Fahrtsieger gekauft und eine Tombola mit wertvollen Gewinnen aufgebaut.

Endlich war der große Tag gekommen und auch Petrus hatte es gut mit uns gemeint und uns schönes Wetter geschenkt.

Wilfried Meier organisierte den Lotsendienst und wir können stolz auf seine Mitarbeiter sein, die unermüdlich unsere auswärtigen Clubkameraden zur Zielkontrolle, die in Oswald Wankes Händen lag, führten und zu den Quartieren brachten.

Pünktlich um 20 Uhr begann dann im geschmückten Saal des Weinclubs der große Vespa-Ball und zum Tanz spielten die „Barrel-House-Jazz-Men“ aus Bielefeld. Attraktion des Abends waren die drei frohen Sänger, die in den Tanzpausen unterhielten, wobei kein Auge mehr trocken blieb, jung und alt auf ihre Kosten kamen und das Barometer der Freude spontan stieg.

Um 22 Uhr wurde durch Jürgen Schnepfer und Gerd Weder die Siegerehrung vorgenommen. Der 1. Preis der Auslands-

fahrer ging an den VC Geleen nach Holland! In der Inlandsverwertung siegten: 1. Preis VC Münster, 2. Preis VC „Ruhrtal“ und der 3. Preis an den VC Bad Melle! Das waren die Sieger in der Zone I. In der Zone II siegten: Vespa-Freunde M.-Gladbach vor dem VC Braunschweig und dem VC Lüneburg.

Nach einer Korsofahrt durch die alte Hansestadt Herford verabschiedeten sich unsere Vespa-Kameraden mit freudiger Erinnerung. Daß man gerne nach Herford rollte, bewiesen 126 „Vespen“ aus 13 verschiedenen Städten, zumal es im Vorjahr nur 50 waren!

Gerd Weder

Neue Clubvorstände:

VC Neuß: 1. Vors. Kurt Münch, Kassier Bernhard Knabben, 1. Sportwart Dieter Paikert, 2. Sportwart Albert Lindemann, Organisation und Werbung Peter Wille. Clublokal Strathmeyer, Neuß, Reydtter Straße.

VC Lüneburg: 1. Vors. Hans Bielefeldt, 2. Vors. Dieter Sass, Sportwart Günter Menze, Schatzmeister Ewald Hüttig, Schriftführer Klaus D. Bahr. Clubanschrift und Clublokal: Lüneburg, Fackenburg Allee 31.

VC Hagen: 1. Vors. Hermann Wittekind, 2. Vors. Hans Waschkuleit, 1. Kassier Friedhelm Morschek, 2. Kassier Jürgen Bielenberg, Sportwart Dieter Althoff, Schriftführer Gerda Wittekind. Clubanschrift: H. Wittekind, Hagen, Friedenstr. 45.

VC Augsburg: 1. Vors. Gerhard Settele, 2. Vors. Gerhard Mayr, Kassier Heinz Schönfeld, Schriftführer Inge Settele, Sport- und Tourenwart Adolf Knöpfle, 1. Beisitzer Hans Müller, 2. Beisitzer Heinz Husel, 3. Beisitzer Rudolf Rauch. Clubanschrift: G. Settele, Augsburg, Umlandstraße 16.

VC Lörrach: 1. Vors. Lothar Schrader, 2. Vors. Josef Weigner, Kassier Jürgen Rademacher, Schriftführer Karl Helmut Ruoff, Sportleiter Sepp Folbert, Beisitzer Artur Röss und Heinrich Roth. Clubanschrift: Lothar Schrader, Lörrach, Rainstraße 24.

VC Pforzheim: 1. Vors. Werner Fischer, 2. Vors. Jürgen Grube, Kassier Hans Grünke, Schriftführer Hans Jürgen Abelt, Protokollführer Jürgen Bender, Gerätewart Burkhard Schaefer, Sportwart Rolf Straile, Werbewart Uwe Muth, Verbindungsmann zum THW Gerhard Hummel. Clubanschrift: Werner Fischer, Pforzheim, Kienlestraße 2.

VC Gießen: 1. Vors. Dieter Mootz, 2. Vors. Karl Rudolf Freymann, Kassier Karl Heinz Schmidt, Sportwart Werner Balser, Fahrleiter Günther Schneider, Pressewart Günther Schardt, Schriftführer Frau Zimmer, Beisitzer Karl Heinz Spies, Heinz Magel, Günther Weber, Wolfgang Heine. Clubanschrift: D. Mootz, Gießen (Lahn), Goethestraße 35.

Neue Clubgründungen:

VC Minden (Westf.): 1. Vors. Paul Gerhard Schmidt, 2. Vors. Hans Dietrich Kuhl, Schriftführer Horst Dieter Wierichs, Sport- und Tourenwart Peter Vogt, Kassenwart Manfred Schuck. Clubanschrift: VC Minden, Paul G. Schmidt, Minden (Westf.), Aminghauserstraße 58.

Mitteilungen des VCVD



Berichtigung:

Der Druckfehlerteufel war wieder am Werk! Der Vorsitzende des VC Aachen, Herr Karl Peinemann, erhielt nicht wie irrtümlich in Vespa Tip Nr. 27, Seite 19, berichtet wurde, die bronzene, sondern die silberne Ehrennadel des VCVD verliehen. Wir hoffen, daß uns Karl Peinemann wegen dieses Druckfehlers nicht weiter böse ist.

Die Redaktion

Neue Ausweise des VCVD für 1960

Vom 1. bis 30. Januar 1960 stellt das Sekretariat des VCVD die neuen Mitgliedsausweise für aktive und passive Mitglieder für das Jahr 1960 aus. In diesem Zeitraum müssen für jeden Vespa-Club durch dessen Vorsitzenden die Mitgliedslisten beim Sekretariat eingereicht werden. In dieser Liste müssen die aktiven und passiven Mitglieder getrennt mit Name, Vorname, Ort und Straße aufgeführt sein. An den VCVD-Veranstaltungen 1960 können nur die Mitglieder teilnehmen, die im Besitz des gültigen VCVD-Ausweises sind.

Unfallversicherung für alle aktiven Clubmitglieder

Von dem Zeitpunkt der Ausstellung des neuen Mitgliedsausweises für 1960 sind alle aktiven Clubmitglieder (Vespa-Rollerfahrer) auf Kosten des VCVD bei allen örtlichen, regionalen, nationalen und internationalen Vespa-Club-Veranstaltungen mit 1000,— DM für Tod und 2500,— DM für Invalidität Unfall versichert. Die Versicherung tritt jedoch nur dann in Kraft, wenn der Versicherungsnehmer bei seinem Unfall einen Sturzhelm trug. Die Versicherung gilt auch bei den Sportveranstaltungen des VCVD, sowie bei Fuchsjagden, Orientierungsfahrten usw. Nähere Mitteilungen erfolgen noch durch Rundschreiben Anfang Januar und durch Veröffentlichung in Vespa Tip Nr. 29.

Clubbänder

Clubbänder aus bestem Plastikmaterial, in allen Farben, stellt seit drei Jahren die Firma Siebdruck Carina, München, Leonrodstraße 48 b, her. Schreiben Sie an den Hersteller und fordern Sie Vorschläge für die Gestaltung und Preisangebote an.

VCVD-Wappen für Clublokal

Durch den VCVD erhalten Sie kostenlos für das Clublokal ein großes VCVD-Wappen (10 x 10 cm) mit der Aufschrift „Clublokal“ als Abziehbild zugesandt. Dieses Wappen wird an dem Fenster des Clublokals angebracht.

Neue Richtlinien für Freundschaftstreffen

Um eine klare Linie in den Clubveranstaltungen zu gewährleisten, hat der Vorstand des VCVD auf seiner letzten Sitzung am 21. November 1959 folgende neue Richtlinien für Freundschaftstreffen erlassen: Freundschaftstreffen sind im Gegensatz zu allen anderen Vespa-Treffen in der Bundesrepublik nicht genehmigungspflichtig durch den VCVD. Zu Freundschaftstreffen dürfen nicht mehr als 10 Vespa-Clubs eingeladen und nicht mehr als 3,— DM Unkostenbeitrag verlangt werden. Es dürfen hierfür keine Ausschreibungen gedruckt und versandt werden. Die einzuladenden Clubs müssen durch persönliche Schreiben verständigt werden. Alle Freundschaftstreffen, auch Fuchsjagden, Orientierungsfahrten usw. soweit daran andere Clubs im Rahmen eines Freundschaftstreffens teilnehmen, müssen bis 1. März 1960 beim Sekretariat des VCVD mit ihrem Termin angemeldet werden. Damit soll verhindert werden, daß nahe zusammenliegende Vespa-Clubs an gleichen Tagen Freundschaftstreffen veranstalten. Freundschaftstreffen dürfen nicht an solchen Daten veranstaltet werden, an denen das Bundestreffen, das internationale Treffen, die internationale Damen-Rallye oder die regionale Sportveranstaltung und das regionale Vespa-Treffen stattfinden.

Die Freundschaftstreffen, die nach oben angeführten Richtlinien durchgeführt werden, erhalten jede nur mögliche Unterstützung durch den VCVD.



Clubreporter fotografierten für Sie



Kunstvolle Ballonrasur beim VC Godesberg



Vespa-Hochzeit beim VC Dortmund, vorne auf der Vespa: Otto Baur und Gerd König



Fuchsjagd beim VC Karlsruhe V.l.n.r.: Der Fuchs (H. Schaller), der Fuchsbegleiter (H. Zechel)



Vespa-Wochenschau des VC Ingolstadt bei dem Corso des Freundschaftstreffens in Dachau



Siegfried Breuer sen. hebt die Startflagge zum Gerresheimer Geschicklichkeitsturnier, Nr. 25 schaut aber noch in die Kamera

Schmunzel-Tip



Weihnachtsbaum der Vespa-Artisten



Der verlorene Sohn



„Welcher von euch beiden hat vor 5 Kilometern zu mir
„Rindvieh“ gesagt?“



Wenn es damals eine
Vespa gegeben hätte,
wäre es schneller
gegangen!



„Kommt schnell Jungens, endlich der erste Schnee!“

Herausgeber und Verlag: Vespa-Club von Deutschland e.V. (VCVD) Sekretariat, Augsburg-Haunstetten · Druck: Schön-Druck, München, Holzstraße 7 · Für den Inhalt und die Herausgabe verantwortlich: Wolfgang Schramm · Graphische Gestaltung: Ernst Strom, München
Für unverlangt eingesandte Manuskripte keine Gewähr · Der Vespa Tip erscheint sechsmal jährlich · Das Jahres-Abonnement 1959 kostet 1,80 DM · Einzelpreis 40 Pfennig · Alle Ausgaben des Jahres 1959 können über die Post nachbestellt werden · Bestellungen bei Ihrem Briefträger oder zuständigen Postamt · Zur Zeit gültig Anzeigenpreisliste Nr. 3.

Foto: Schwab, Bianchetti, Reil, Schefer, Glässel, Friedl, Klopfenstein, Chalus, Nickzy, Publifoto, Veith, Clubfoto, Archiv

Die berühmten Geschwister:

Vespa 125

DIE NEUE VESPA 125 ist in Normalausführung und als „de Luxe“-Modell lieferbar. Preis DM 1280,—; für „de Luxe“-Modell DM 60,— Aufpreis für Sitzbank und Chromausstattung.

Kleiner Steckbrief:

4,6 PS, 3 Gänge, Original-VESPA-Motor, Fallstromvergaser, Normverbrauch 1,8 Ltr., Höchstgeschwindigkeit ca. 70 km/h, Sitzhöhe 780 mm, 8-Zoll-Räder; leise, handlich und leistungsfähig. Zugelassen für 2 Personen.

Große Abb.: „de Luxe“-Modell.

Kleine Abb.: Normalausführung mit abgenommener Motorhaube.



Vespa „GS“

DIE VESPA GRAND SPORT ist seit Jahren das prominente u. rasante Roller-Sportmodell.

Kleiner Steckbrief:

150 ccm, 8 PS, Fallstromvergaser, Original-VESPA-Motor, 4 Gänge, 10-Zoll-Räder, Spitze bis 100 km/h. Hinter dem Schutzschild kann wie bei allen VESPA-Rollern ein Reserverad untergebracht werden. Preis komplett DM 1650,—.

Große Abb.: Einzige Ausführung VESPA Grand Sport.

Kleine Abb.: Grand Sport mit abgenommener Motorhaube.



Vespa 150

DIE NEUE VESPA 150 ist in Normalausführung und als „de Luxe“-Modell lieferbar. Sie ist noch eleganter, leiser und wirtschaftlicher geworden.

Kleiner Steckbrief:

150 ccm, 5,5 PS, neuentwickelter VESPA-Motor für Gemisch 1:50 (!), Leichtmetallbremsen m. Kühlrippen, Normverbrauch 2,2 Ltr., Spitze ca. 80 km/h, 10-Zoll-Räder. Preis:

Normalausführung DM 1425,—
„de Luxe“-Modell DM 1485,—

Große Abb.: „de Luxe“-Modell.

Kleine Abb.: Normalausführung mit abgenommener Motorhaube.



Verlangen Sie die Farbprospektserie B/O - VESPA GMBH AUGSBURG



der meistgefahrte Roller der Welt



Sprung ins neue Jahr