

Vespa

DIE ZEITSCHRIFT
FÜR DEN VESPA-FAHRER

TIP

SIEMENS



Die schönste Zeit für junge Leute — Karneval

Aus dem Inhalt:

10 Jahre Vespa-Club
 Vier Vespas auf Allahs Pfaden
 14 Tage Haft
 Fern der Heimat ohne Geld
 Parkkontrollscheibe in Paris
 Otto Pauli 75
 Unfallversicherung des VCVD
 Der kluge Fahrer trägt Sturzhelm
 Im Lande von Robin Hood
 und König Lear
 Vespa-Sport
 Sportnachrichten
 Aktuelles Bild
 Unser Händlerporträt
 Weltnachrichten
 Dies und Das
 Mit Vespa und Kamera
 in verschwiegene Täler
 St. Nikolaus in Heidelberg —
 Sonderaktion des VC Ludwigsburg —
 Vespa-Hochzeit in Melle
 Clubnachrichten
 Schmunzel Tip

★

Besonders für Ihn:
 Technisches Kaleidoskop

Besonders für Sie:
 Vespa-chic im Vespa-Tip

★

Unser Titelbild:

Nächtlicher Großstadtbummel
 Foto: Bayer. Bild GmbH.

★

Letzte Meldung

Der Vespa-Club Stuttgart hat einen Fanfarenzug auf die Beine gestellt. Bei allen großen Vespa-Treffen in der Bundesrepublik werden diese Fanfarenbläser die Veranstaltung mit einem zündenden Signal eröffnen.

10 Jahre Vespa-Club

Im Frühjahr des Jahres 1949 erschienen in den deutschen Zeitungen Bilder und Berichte von einem bis dahin unbekanntem Kraftfahrzeug, dem Motorroller. Dem Betrachter der Zeitungsbilder fiel auf, daß dieses Zweirad mit der bislang herkömmlichen Konstruktion des Motorrades nichts mehr gemein hatte. Eher sah das neue Fahrzeug wie ein zweirädriger Fahrstuhl aus. Die Räder waren mit einer Abmessung von 8 Zoll ungewöhnlich klein gehalten. Außerdem wies der Roller links und rechts vom Fahrgestell zwei größere Ausbuchtungen auf. Es war also kein Wunder, daß der Zeitungsleser über diese merkwürdige Neuschöpfung eines Zweirades zunächst den Kopf schüttelte. Auch unter dem Namen VESPA konnte sich das Publikum nichts rechtes vorstellen. In den Zeitungsartikeln war zwar die Rede davon, daß das Wort VESPA zu deutsch soviel wie „Wespe“ bedeute, aber der bundesdeutsche Zeitungskonsument faßte das zunächst als humoristische Beigabe auf.

Im Herbst des ersten Jahres nach der Währungsreform tauchte die sagenhafte Vespa in den Kraftfahrzeuggeschäften einiger westdeutscher Städte auf. Vor den Schaufenstern und in den Verkaufsräumen der ersten Vespa-Vertreter waren ständig große Ansammlungen von Schaulustigen zu beobachten. Wie bei allen Neuheiten, so mußten die ersten Vespa-Vertreter zunächst geduldig und mühsam die angestammten Vorurteile der ernsthaften Interessenten Stück für Stück ausräumen. Die mutigsten Vespa-Aspiranten, die sich sofort nach dem Eintreffen der ersten Exemplare eine Vespa zulegten, wurden auf ihren Fahrten entweder wie der Urmensch angestaunt oder mit spöttischen Bemerkungen bedacht.

Heute kann man sich die Freude der ersten Vespa-Besitzer kaum mehr vorstellen, als sie beinahe täglich immer mehr neuen Vespen begegneten. Sich des Vorzuges einer kleinen Minderheit untereinander bewußt, begrüßten sich die Vespa-Fahrer, wenn sie einander auf den Straßen begegneten, mit einem schnarrenden „tüt-tüt“. Das wurde bald darauf der Zunftgruß der Vespisten auf allen Straßen Europas.

Der „Vespasianismus“ verbreitete sich 1950 und 1951 mit der Schnelligkeit eines Grippebazillus in ganz Europa. Der Herr Doktor, der höhere Angestellte, Geschäftsleute und Rechtsanwälte waren die ersten Käufer der Vespa. Autos konnten sich damals nur wenige Leute leisten. Es darf aber gesagt werden, daß ein Vespa-Besitzer in der „Pionierzeit“ der 50er Jahre auf seinen funkelneuen Roller mindestens genau so stolz war als ein heutiger Mercedes-Besitzer mit seinen 220 S.

In unseren Tagen erscheint es schon fast selbstverständlich, daß sich unter der anfänglich kleinen Gruppe von Vespa-Fahrern so etwas wie ein „Corpsgeist“ entwickelte. Ohne Anregung von außen und ohne eine Art Dachorganisation gründeten bereits 1950 in der Bundesrepublik einige Enthusiasten die ersten VESPA-CLUBS. Am Ende dieses Jahres existierten in Westdeutschland schon etwa 25 Vespa-Clubs. Von diesem Zeitpunkt an ging die Erfolgskurve der kleinen Vespe steil nach oben. In Italien, in der Schweiz, Holland und Frankreich gründeten sich ebenfalls in rascher Folge

Vespa-Clubs, die bald darauf auf eigene Faust die Verbindung zu den Gesinnungsgenossen über die Grenze aufnahmen.

Die ersten größeren Vespa-Treffen wurden in den Jahren 1950/51 in der Schweiz und Deutschland organisiert. Die Vespa-Idee breitete sich fast wie eine neue Weltanschauung aus.

In jenen Anfangsjahren waren wahrscheinlich manche Leute der Auffassung, bei der Vespa und den Vespa-Clubs handele es sich um eine Modekrankheit, die so schnell wie sie aufgetaucht war, auch wieder verschwinden werde. Wie sehr sich diese Zeitgenossen getäuscht haben, beweist die Zahl von über 2 Millionen fahrender Vespas in aller Welt. Über dieses Thema brauchen nicht mehr viele Worte verloren werden.

Hier soll noch von den Vespa-Clubs des Jahrganges 1950 die Rede sein. Heuer jährt sich bei diesen Clubs der Tag der Gründung zum zehnten Mal. Ohne Zweifel ein Grund, dieses Jubiläum besonders festlich zu begehen. Der Vespa-Club von Deutschland, der als Dachorganisation aller Vespa-Clubs in der Bundesrepublik 1952 aus der Taufe gehoben wurde, hat sich vorgenommen, bei seinem Bundestreffen vom 13. bis 15. August in Nürnberg die zehnjährigen Clubs besonders zu ehren. In unserer schnelllebigen Zeit bedeutet es nämlich etwas, wenn ein Motorrollerclub alle Krisen überstanden hat und in voller Frische und Blüte seinen 10. Geburtstag feiern kann. Wieviel Mühen von den „Generationen“ von Clubvorständen in dem vergangenen Jahrzehnt an den geliebten Vespa-Club verwandt wurden, kann nur der beurteilen, der vom Fach ist. Diesen braven „Schweppermännern“ und den treuen Gründungsmitgliedern, die noch heute ihrem Vespa-Club angehören, soll mit diesen Zeilen schon vor den offiziellen Feierlichkeiten in Nürnberg ein Vorschußlorbeer geflochten werden. Ein Gerd Hummel, der zehn Jahre ununterbrochen 1. Vorsitzender des VC Heidelberg ist und den Club in seltener Zielbewußtheit und Treue durch alle Höhen und Tiefen steuerte, ist im Jubeljahr 1960 so viel wie ein Symbol des Vespa-Clubs von Deutschland geworden. Er und die anderen zehnjährigen Getreuen sollen ein Vorbild für den Nachwuchs sein, der ständig dafür sorgt, daß der VCVD nicht nur lebensfähig bleibt, sondern von Jahr zu Jahr größer wird.

„Ehret die Alten“, muß das Motto für 1960 sein, denn Sie haben den Vespa-Club von Deutschland gegründet, sind ihm in seinen unvermeidbaren Krisen beigestanden und haben an erster Stelle mitgebaut, um den Vespa-Club von Deutschland zu seiner heutigen eindrucksvollen Größe heranwachsen zu lassen. Zweihundert Vespa-Clubs umfaßt der VCVD in diesen Tagen. Jedem Clubkameraden wird es in den nächsten Monaten eine Herzenspflicht sein, alles zu tun, damit der VCVD in der Zahl seiner Mitgliedsclubs in diesem Jahr die Hälfte des dritten Hunderter erreicht.

Unser Leitsatz für Anno 1960 soll lauten:

10 JAHRE VESPA-CLUB.

10 JAHRE VESPA IN DEUTSCHLAND,
sch.

Vier Vespas auf Allahs Pfaden

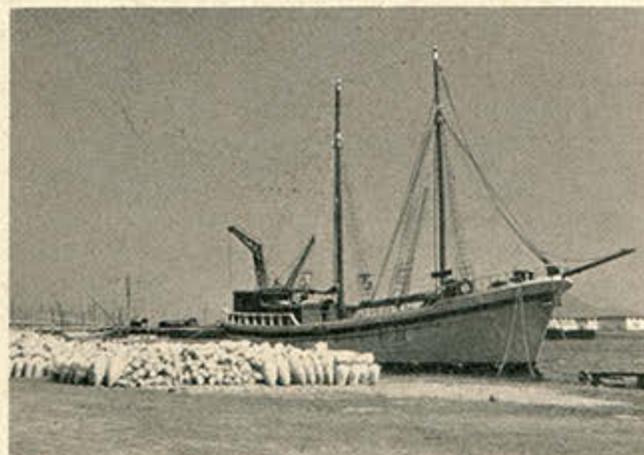
Von Stuttgart nach Tunesien

Wüsten und 1001 Nacht

Auch der deutsche Hakim ift mit den Fingern

Vier Mitglieder des Stuttgarter Vespa-Clubs unternahmen im Frühjahr 1959 eine Vespa-Fahrt nach und durch Tunesien. Sie starteten unbeirrt der Voraussagen, die Schotterpisten statt Straßen prophezeiten, sowie Durst und Benzinmangel, samt der Möglichkeit im Rebellengebiet gewaltsam das Zeitliche zu segnen. „Ihr seid verrückt, was Ihr vorhabt, ist keine Reise, sondern eine waghalsige Expedition“, waren die Geleitworte der Angehörigen und Freunde als sie am 30. April Stuttgart verließen. Die vier Vespa-Gefährten erlebten unvergeßliche Wochen. W. Stollsteimer schilderte uns die mit offenen Augen aufgenommenen Eindrücke und Erlebnisse so interessant, daß wir, um nicht kürzer zu müssen den Bericht mit einer Fortsetzung abdrucken.

Bei strömendem Regen fuhren wir, die Clubkameraden Zimmermann, Barthel Weißenbühler und ich, los; zunächst über SCHAFFHAUSEN durch die Schweiz nach LYON und das Rhonetal hinunter nach MARSEILLE. Außer mir, der ich das Risiko mit einer Vespa 125 Baujahr 1953 unternahm, die schon 50 000 km auf europäischen Straßen hinter sich gebracht hatte, waren alle Gefährten Besitzer neuerer 150iger Vespen, darunter eine Grand Sport. Das Wetter änderte sich zum Glück, und wir traten auf der „Ville d' Ajaccio“ am Morgen des 3. Mai die Überfahrt nach TUNIS an. Der alte Kasten benötigte für die ungefähr 850 km nach Tunesien 48 Stunden. Am frühen Morgen des 5. Mai liefen wir in TUNIS ein und konnten es kaum erwarten, den Fuß zum ersten Mal auf den schwarzen Erdteil zu setzen. Dieser Wunsch blieb uns aber noch vier Stunden versagt, denn schnell lernten wir, daß man in diesen Breiten sehr viel Zeit hatte. Endlich wurden die Roller langsam und



Tonkrüge mit Transportschiff im Hafen von Tunis



Das Reisegebiet der Stuttgarter Vespisten

unfachmännisch ausgehieht. Ich traute meinen Augen kaum, als die erste Maschine, nur an der Lenkstange von zwei eisernen Haken gehalten, in 10 m Höhe über unsere Köpfe schwebte. Sämtliche Lenker waren durch diese Behandlung zur Hälfte vom Lack befreit. Durch Zufall lernten wir einen jungen Tunesier kennen, der uns einlud, in seinem elterlichen Haus etwas außerhalb von TUNIS zu übernachten. Unser dunkelhäutiger Freund begleitete uns am Nachmittag in die Landeshauptstadt zurück und war uns ein wertvoller Führer und Feilscher. TUNIS mit seinen 364 000 Einwohnern ist die größte tunesische Stadt und zugleich Regierungssitz. Die Bevölkerungsziffer von Tunesien beträgt ungefähr 4 Millionen.

Durch ein altes Stadttor betraten wir den arabischen Stadtteil (Medina) und waren sofort mitten in dem bunten, zauberhaften Treiben, das sich noch wie auf den Märkten und Gassen der Geschichten aus 1001 Nacht abspielt. Verschleierte Frauen, Blumenverkäufer und Händler hasteten an uns vorüber. Ein Besuch in den alten Basaren bleibt unvergeßlich. Der Duft, der uns im Basar der Parfümhändler (Souk-el-Attarine) umgab, war unbeschreiblich, und mit den verummten Gestalten und dem temperamentvollen Rufen der Händler wirkt das Ganze wie aus einer längst vergangenen Zeit. Tunesien ist ein Land voller Gegensätze. Die Bevölkerung lebt bis auf eine kleine Gruppe von sehr wohlhabenden Leuten zum größten Teil in sehr ärmlichen Verhältnissen. Das kommt daher, daß es in Tunesien zwar viele Arbeitskräfte, jedoch kaum Industrie und wenige Arbeitsplätze in der Landwirtschaft gibt. Die Bevölkerung hängt, hauptsächlich, was die ältere Generation betrifft, noch sehr an der Tradition und den alten Sitten fest.

Die jungen Tunesier dagegen zeigten sich dem Fortschritt gegenüber sehr aufgeschlossen. Der Zwiespalt zwischen Tradition und Fortschritt zeichnet sich deutlich innerhalb vieler tunesischer Familien ab: die Mütter tragen noch vielfach die langen weiten Kleider, die nur einen Spalt für die Augen freilassen, während die neben ihnen schreitenden Töchter bereits enge, weit ausgeschnittene Kleider nach europäischem Muster tragen. Wenn die europäische Mode die Araberinnen auch gut kleidet, überkommt einem dennoch bei dem Gedanken, daß die verschleierte Frauen aus dem engen Gewirr der Basarstraßen eines Tages verschwinden werden, ein weh-

mütiges Gefühl. Am nächsten Tag sagten wir der Stadt Adieu, um die große Tour nach Süden in die Oasen anzutreten. Vorher mußten wir noch jedem heuen Bekannten unsere Adressen geben, und jeder versprach, uns einmal zu besuchen.

Auf gut asphaltierter Straße ging es dann in flotter Fahrt in Richtung LE KEF. Die Gegend um TUNIS und der Norden des Landes sind sehr fruchtbar und riesige Getreidefelder und Wein- und Olivenplantagen bedecken die weiten Ebenen, die nur durch die letzten Ausläufer des Atlasgebirges unterbrochen werden. Je weiter wir nach Süden vorstießen, um so spärlicher wurde die Vegetation. Jetzt entdeckten wir auch die ersten Kamele, die in geringer Entfernung vor großen, schwarzen Nomadenzelten mit zusammengebundenen Vorderfüßen weideten. Überall winkten uns die Araber freundlich zu und betrachteten interessiert die vollgepackten Vespas. In LE KEF blieb es nicht lange ein Geheimnis, daß Deutsche angekommen waren, und wir waren bald von vielen neugierigen Arabern umringt. Einer der Umstehenden begrüßte uns in tadellosem Deutsch, und zu unserem Erstaunen stellte sich heraus, daß er STUTTGART fast so gut kannte wie wir selbst. Anschließend spielte uns zu Ehren der 20 Mann starke Musikverein noch einige arabische Lieder und Märsche und unser Freund Weissenbühler, der ein alter Amateurschlagzeuger ist, trommelte zur allgemeinen Belustigung mit dem tunesischen Kollegen um die Wette. Bei einem Glas Pfefferminztee beendeten wir den Bummel. Als ich bezahlen wollte, hatte bereits ein Araber die Rechnung beglichen.

Nach einem kräftigen Frühstück wurde die Fahrt gen Süden am nächsten Tag fortgesetzt. Die Sonne brannte vom wolkenlosen Himmel, und die Temperatur hatte 32 Grad im Schatten erreicht, doch die warme Kleidung schützte uns vor den sengenden Strahlen. Die Gegend wurde immer rauer und zwischen den Steinen und dem Sand konnten sich nur noch einzelne Steppengrasbüschel behaupten. Plötzlich wurde die Asphaltdecke der Straße von einer Sand- und Lehmplatte abgelöst. Gleichzeitig bot sich uns auf einem nahen Hügel ein Bild wie aus einem Abenteuerfilm: Eine Gruppe Berber auf ihren wundervollen Pferden hatte sich dort versammelt. Es waren Angehörige von Stämmen aus den Bergen, die hauptsächlich Pferdezucht betreiben und hier in der Steppe einen

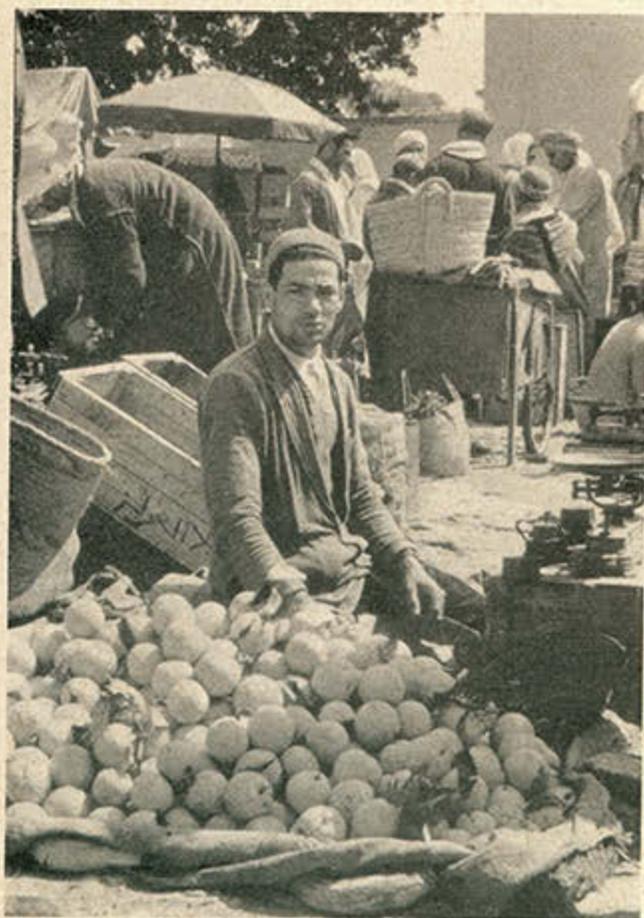


Vor dem Haus unseres neuen Freundes bei Tunis
Kurz vor der Abfahrt zur großen Tour nach Süden

Pferdemarkt abhielten. Sie unterschieden sich wesentlich von den bis jetzt gesehenen Nomaden und hatten ein stolzes, würdevolles Auftreten. Wie überall, wo wir uns als Deutsche zu erkennen gaben, so zeigten sich auch hier die Araber sehr freundlich. Die Piste führte jetzt öfters 20 bis 30 km gerade aus. Durch diese Eintönigkeit verfiel ich in eine Art Dämmerzustand, und plötzlich wurde ich von einem Seitenwind erfaßt, der mich von der Straße abdrängte. Ich raste im Zick-Zack-Kurs durch Sand und Felsbrocken, doch kam ich wie durch ein Wunder 50 m abseits der Straße zum Stehen. Während ich die Maschine auf eventuelle Schäden untersuchte, standen meine Gefährten oben auf der Straße und schüttelten die Köpfe. Die Maschine wies am Auspuff einige Beulen auf, sonst war ihr aber nichts passiert. Nach längerer Fahrt erblickten wir in der Steppe riesige Bögen und Säulen — antike Überreste aus längst vergangenen Tagen.

SBEITLA war erreicht, eine der vielen tunesischen Ruinenstädte römischen Ursprungs. Seine Blütezeit hatte SBEITLA im 2. Jahrhundert. Damals war Tunesien die Kornkammer des alten ROMS, und weite Gebiete, auf denen heute nur noch Kamel- und Schafherden der umherziehenden Nomaden spärliche Nahrung finden, waren wertvollstes Agrarland. Zu der Zeit besaß Tunesien ausgedehnte Wälder, deren Abholzung durch die Römer die Versteppung großer Teile des Landes zur Folge hatte. In der römischen Periode bestanden über 150 solcher blühender Städte, deren einstiger Reichtum heute noch aus den vielen Ruinen ersichtlich ist. Heute dagegen besitzt das Land nur noch fünf Städte von Bedeutung. So standen wir voll Bewunderung vor den riesigen zum Teil ausgegrabenen Ruinenfeldern, die noch völlig unberührt vom Touristenrummel und Geschäftemacherei geblieben sind. Bei jedem Schritt traten wir auf Scherben von allerlei Gefäßen umher, die zum Teil beschriftet und verziert waren.

Gegen Abend gelangten wir nach KASSERINE, wo uns schwerbewaffnetes Militär und Polizei anhielten. Sie kontrollierten unsere Papiere und teilten uns mit, daß wir uns bis auf 15 km der algerischen Grenze und damit dem algerischen Rebellengebiet genähert hätten. Man riet uns ab, in der Dämmerung weiter zu fahren, da dies nicht ungefährlich sei. Ein in einem weißen Mantel gehüllter Europäer kam auf uns zu, und stellte sich als deutscher Arzt vor, der auf diesem Außenposten Dienst tat. Die Freude war natürlich auf beiden Seiten groß, und er bat uns, seine Gäste zu sein. Er arrangierte zur Feier des Tages ein typisch tunesisches Essen, wozu er noch schnell einen großen Hammel kaufte, der dann zwei Stunden später in schöne Stücke geschnitten und gebraten auf dem Tisch lag. Die Feier, bei der sich noch einige tunesische Krankenpfleger dazugesellten, spielte sich in dem Krankenhaus im Zimmer des Arztes ab. Gegessen wurde natürlich nur mit den Händen, und nachdem noch einige Flaschen von dem vorzüglichen Karthagowein getrunken waren, sah die Feier von einem nüchternen Menschen betrachtet wie ein Freudenfest eines Kanibalenstammes aus. Wie immer, so waren auch hier keine Frauen anwesend, da Geselligkeit und Feiern nur den Männern vorbehalten sind. Dies geht soweit, daß wir in Lokalen immer nur Männer antrafen, die dann bei fortgeschrittener Stunde zum Klang der Trommeln und Flöten zusammen sangen und tanzten.



Tunesische Orangenverkäufer

Fortsetzung folgt

14 TAGE HAFT

von Jo Hanns Rösler



Das sind die Dinge, die immer wieder geschehen: ich war mit Freunden beim Wein gesessen, einer von uns hatte seinen Geburtstag gefeiert, er ließ sich nicht lumpen, spendierte ein paar Flaschen Sekt, dann kam der Wirt noch mit einer Kognakrunde, wir blieben beim Kognak und als ich später in der Nacht mit meinem Wagen heimfuhr, waren die Straßen glücklicherweise völlig menschenleer. Ich kam ohne jeden Zwischenfall nach Hause, wie sollte es auch anders sein, ich vertrage eine Menge Alkohol, er kann mir nichts anhaben. Ich parkte den Wagen gerecht vor meinem Hause, sperrte ihn ab, was diesmal ein wenig länger dauerte als sonst, mir war zuerst der Schlüssel heruntergefallen, ehe ich ihn fand und auch, ehe ich ihn ins Schloß brachte, wie so die Zufälle manchmal sind, verging eine gewisse Zeit.

Meine Frau war schon schlafen gegangen. Ich fand auf dem Tisch im Wohnzimmer einen Zettel. „Hoffentlich hast Du Dich gut unterhalten. Ich gehe schlafen. Gute Nacht!“ Meine Frau schreibt eine deutliche, mir vertraute Schrift, diesmal aber brauchte es doch seine Zeit, bis ich es entziffern konnte, und dann merkte ich auch, woran es lag, daß ich nicht zurecht kam: ich hatte vergessen, meine Brille aufzusetzen, die ich seit Jahren zum Lesen benutzte. Ja, ja, der Wein! Es war doch ein bißchen reichlich gewesen, heute abend.

Am nächsten Morgen war mir nicht wohl in meiner Haut. Das war jetzt schon das dritte Mal innerhalb eines Jahres, daß ich des Guten zu viel hatte und mich trotzdem an das Steuer meines Wagens gesetzt hatte. Natürlich war es jedesmal gut gegangen, es geht immer gut, ich war ja nicht betrunken gewesen. Aber wenn es der Zufall gewollt hätte, so hätte eine Blutprobe doch ausgereicht, mich einer empfindlichen Bestrafung zuzuführen. Jedesmal hatte ich mir am nächsten Morgen geschworen, in Zukunft lieber zu Fuß heimzugehen, wenn man mir allzuhäufig zugetrunken hatte und ich dem Ruf: „Sei kein Spielverderber! Herr Wirt, noch eine Runde! Die Straßen sind ja um diese Zeit leer!“ nachgegeben hatte. Jedesmal am nächsten Morgen schwor ich mir, es sei das letzte Mal gewesen, aber das sind gute Vorsätze, die gar nichts nützen, wenn es jedesmal gut ausgeht. Das Wenigste, was ich rein gefühlsmäßig für meinen Leichtsinns verdient hätte, wären 14 Tage bei Wasser und trockenem Brot gewesen.



Sollte ich jedesmal so leicht davonkommen? Wenn einem wie mir im Leben alles gut ausgeht, auch dann, wenn er eine strafbare Tat begangen hat, wird es höchste Zeit für ihn, eine empfindliche Buße zu erleiden. Ich weiß daß Straftaten ohne Sühne weitere Verbrechen nach sich ziehen, auch ein Dieb

hat einmal klein angefangen, es liegt in der menschlichen Natur, den einmal beschrittenen Weg immer weiterzugehen, auch den verbotenen, diesen erst recht. Vielleicht werde ich das nächste Mal noch ein Glas mehr trinken und überfahre auf dem Heimweg einen Radfahrer oder am helllichten Tage gar ein Kind und begehe vielleicht im ersten Entsetzen Fahrerflucht und werde so zum Mörder, ich, der ehrgeachtete Bürger meiner Stadt, Vater von zwei Schulkindern — in den Zeitungen steht mein Name, ich werde zu lügen versuchen, aber es wird mir nichts nützen, die Tore des Zuchthauses schließen sich für Jahre hinter mir, ich habe meine Stellung verloren, meine Existenz, meine Ersparnisse sind für den Prozeß aufgegangen und meine Familie fällt durch meine Schuld in tiefe Not — nur wegen zwei, drei Glas Wein, die ich gedankenlos in mich hineinschüttete, und weil ich jedesmal ohne Strafe davongekommen war.

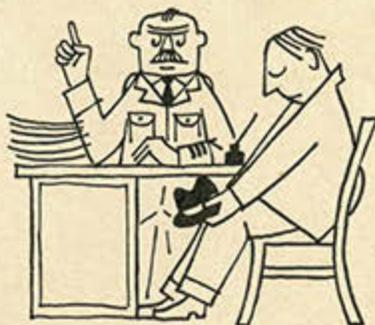


Diese Gedanken ließen mich nicht los und ich beschloß, über mich selbst zu Gericht zu sitzen. Der Ankläger war mein Gewissen, einen Verteidiger konnte ich mir nicht leisten, dazu war meine Tat zu augenfällig. Ich verurteilte mich neben einer empfindlichen Geldstrafe zu 14 Tagen hartem Lager bei Wasser und bei Brot. Ich unterwarf mich dem Urteil. Der Zufall wollte es, daß mir noch vierzehn Tage Urlaub in diesem Jahr zustanden. Der erste Teil meiner Strafe, die ich auf mich nahm, war, mein Urlaubsgeld einer bestimmten, in Armut lebenden Familie zu überweisen, der ich nur Ärger im Leben verdankte und der ich auch heute noch nichts Gutes wünschte. Ihr jetzt Gutes zu tun mit meinem Geld, das mir zu sparen nicht leicht gefallen war und das für mein Reisewohlbehagen gedacht war, erschien mir als gerechte Strafe für meine Tat. Ich ging sofort zum Postamt und zahlte den Betrag ohne Nennung des Absenders ein.

Den zweiten Teil meiner Strafe, vierzehn Tage Haft bei Wasser und Brot, trat ich sofort an. Ich schloß mich daheim in ein Zimmer ein, das nichts enthielt als ein Eisenbett mit zwei Decken, einen Tisch und einen Stuhl. Meine Frau, die dies alles nicht verstehen wollte und Sorge um mein geistiges Wohlbefinden hatte, denn hat man je ähnliches gehört, daß einer sich selbst zu 14 Tagen verurteilt und diese Strafe auch noch antritt, bekam den strikten Auftrag, sich 14 Tage um mich gar nicht zu kümmern und nur dafür zu sorgen, daß jeden Morgen meine Tür für zehn Minuten aufgeschlossen würde, damit ich genau wie ein Gefängnisinsasse meine Bedürfnisse außerhalb der Zelle erledigen konnte. Das Schlimmste meiner Haftzeit war das mitleidige Gebahren meiner Frau, die immer wieder versuchte, mir ein paar Zigaretten oder einen schmackhaften Bissen zustecken, und nicht abließ, mich durch die Tür zu überreden, mein höchst unsinniges und ungesundes Vorhaben aufzugeben. Ich aber war von meiner Schuld und der Gerechtigkeit des gegen mich selbst

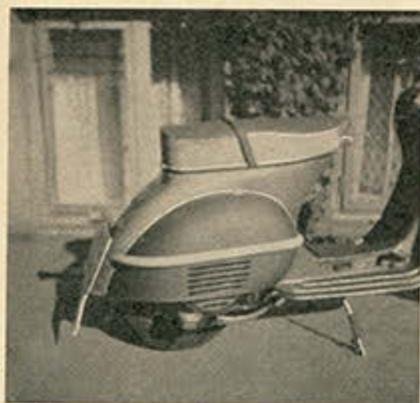


gesprochenen Urteils so überzeugt, daß ich mich vor ihren Einflüsterungen in die Grobheit flüchtete, und für den Rest meiner Hafttage von meiner Frau, wenn sie mir Brot und Wasser hereinstellte, ein ebenso böses und gleichgültiges Gesicht zu sehen bekam wie ein echter Gefängnisinsasse. Ich erspare mir die Schilderungen meiner Haft. Die Zustände, die mich befielen, waren oft unerträglich. Ich brauchte meinen ganzen Willen, um durchzuhalten. Das Fenster meiner Kammer ging in den Hof hinaus, auf eine nur wenige Meter entfernte fensterlose Mauer, ich hielt mir immer wieder meine Tat vor Augen und die möglichen Folgen meines, wie ich jetzt erkannte, verbrecherischen Leichtsinns, um allmählich zu einer Läuterung zu gelangen, die jeder Mensch nach Verbüßung einer gerechten Strafe empfindet. Als ich nach 14 Tagen Haft aus meinem Zimmer heraustrat, kam ich mir im guten Sinne des Wortes gebessert vor und wußte, daß es bei mir keinen Rückfall mehr geben würde.



Am zweiten Tag nach meiner Haftentlassung fand ich eine Vorladung des Polizeireviers vor, wo man mich wegen dieser Geburtstagsfeier befragte, da einer meiner Freunde auf der nächtlichen Heimfahrt mit seinem Wagen einen Unfall verursacht hatte und seine Blutprobe einen hohen Prozentsatz aufwies. Wie es mit mir gewesen wäre, fragte man mich, ich sei doch nach den bisherigen Feststellungen ebenfalls mit meinem Wagen heimgefahren. Es gelang mir, mich herauszureden und kam noch einmal mit einer strengen Ermahnung davon, aber das nächste Mal käme ich nicht nur mit 14 Tagen Haft davon, die mir diesmal zugeordnet gewesen wären, wie der Inspektor erklärte. Er wußte ja nicht, daß ich meine verdiente Strafe bereits abgesessen hatte, freiwillig, und das war gut so, denn man kann ja für die gleiche Straftat nicht zweimal bestraft werden. Da ich an die göttliche Gerechtigkeit glaube, bin ich überzeugt, daß ich nicht verurteilt werde, weil ich mich bereits meinem Richter gestellt und die Strafe auf mich genommen hatte. Richtet euch darum manchmal selbst, auf daß ihr nicht gerichtet werdet.

LESERBRIEFE



Ich danke Ihnen für die Übersendung der beiden Vespa Tips mit der bedauerlichen Anmerkung, daß der Kampf gegen die großen Nummernschilder bisher erfolglos war. Man könnte doch mal einige englische, französische, italienische und deutsche Vespen nebeneinander fotografieren und angesichts dieses Bildes für eine einheitliche europä-

ische Schildergröße werben (wo man doch heute alles gern europäisiert). Vielleicht könnte man so ein nettes Schildervergleichsfoto in dem Motorteil der WELT unterbringen, was meinen Sie dazu?

In der Anlage übersende ich Ihnen Bilder zu einem Bastelvorschlag, der sich eventuell für den Vespa Tip eignet:

Es handelt sich um eine Art Sturzbügel, der den Vorteil vor dem verchromten Gestänge hat, daß er durch einen Sturz nicht leidet, nicht verrostet, klappert, sich verbiegt und einen wirksamen Schutz für die Lackflächen der Seitenbacken bietet. Außerdem sieht das weiße Gummi nicht häßlich aus und ist billig.

Propagiert wurde es eigentlich als Scheuerleiste für Yachten. Hersteller: Continental-Gummi. Vertrieb in Hamburg durch:

Fa. Willbrandt & Co., Hamburg 1, Mönckebergstraße 31. Der Preis für das laufende Meter beträgt 6,80 DM. Als Leim verwendet man Terokal-Zement-B-Kleber (ca. 1,30 DM die Tube). Lackflächen brauchen nicht aufgeraut zu werden. Es empfiehlt sich, die Enden mit Niet oder Schraube zu befestigen.

Albrecht Hoffmann

Hamburg-Othmarschen, Emkendorfstraße 11

Fern der Heimat - ohne Geld

Was darf man im äußersten Noffall als Unterstützung erwarten

Was kann einem nicht alles passieren, selbst wenn man zu den ausgesprochenen Pedanten gerechnet wird! Keiner ist vor einem „Kurzschluß“ gefeit, der dann meistens die wichtigsten Habseligkeiten kostet, die man auf einer Reise braucht: Papiere und Geld. Wenn das Malheur im Ausland geschieht, ist guter Rat wirklich teuer — nur bezahlen kann man ihn dann nicht mehr.

Ob gestohlen, verloren oder vergessen — die Polizei des fremden Landes schickt zunächst jeden Bundesbürger, der sich plötzlich ohne gefüllte Reise-Brieftasche sieht, zum deutschen Konsulat. Dort wird man mit einigem Mißtrauen rechnen müssen, wenn man sein Anliegen schildert. Im zu Ende gehenden Sommer vorigen Jahres waren die Konsulatsbeamten gar zu oft großzügiger als ihnen hinterher lieb war. Die meisten kennen aber ihre Pappenheimer und verfahren nach Prüfung des Sachverhalts so:

Bis zur nächsterreichbaren Grenzstation unseres Landes bekommt der Pechvogel eine Fahrkarte „Zwoter“. Die ist unverkäuflich und ihr Gegenwert wird von Vater Staat — schlimmstenfalls in Raten — wieder kassiert, sobald man daheim ist. Bei entsprechend langem Heimweg kann auch ein Notgroschen zur Verfügung gestellt werden, damit man unterwegs nicht verhungert. Von der deutschen Grenze bis zum heimischen Herd übernehmen dann unsere Behörden die Weiterbeförderung nach den Richtlinien der öffentlichen Fürsorge. Das heißt, man bekommt auch hier nichts geschenkt.

Entschließen sich die Helfer im Ausland, statt der Fahrkarte Geld für Benzin vorzuschießen, dann haben sie sich das gut ausgerechnet und für billiger befunden, denn wie gesagt, sie sind Kummer gewöhnt. Das wäre — leider — nicht der Erste, der seine Ferienfahrt aus fadenscheinigen Gründen nur in Städten mit deutschen Konsulaten unterbrochen hätte.

Wie man sieht, wird ein Pech auch durch hilfreiche Menschen kaum zum reinen Glück. Drum sollte man so gut es eben geht, vorbeugen, damit immer noch irgendwo ein Notgroschen greifbar ist. Ein Brustbeutel zählt zu den sichersten Plätzen. Dort sollte man die großen Scheine aufbewahren, in einem möglichst sicherbaren Gepäckstück einen weiteren Teil der Reisekasse. Den Rest hält man in Portemonnaie oder Brieftasche unter Verschuß. Es schadet auch nichts, wenn man unter Familienangehörigen aufteilt. Wer so verfährt, sollte den Bittgang zum Konsulat nicht fürchten müssen. Autofahrer — sofern sie Mitglieder eines der großen Automobilclubs sind — haben Gelegenheit, sich noch vor Abfahrt mit allerlei Schutzdokumenten zu versehen, die so gut wie jede Angst vor derartigem Ärger überflüssig machen. Nur darf man diese Papiere auch nicht verlieren, vergessen oder stehlen lassen.

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

Parkkontrollscheibe in Paris

Nur die Rollerfahrer finden heutzutage noch so ziemlich überall ein Fleckerl zum Parken. Die Autofahrer sind besonders in den Großstädten arg geplagte Leute, wenn sie den Häuserblock bereits zum fünften Male im Kreisverkehr nach einem Parkplatz vergeblich abgesucht haben.

Wie der Polizeipräfekt von Paris der Parkraumnot Herr werden will, zeigt nachfolgender Text auf den neuen Parkkontrollscheiben für die Innenstadt von Paris (siehe auch unsere Abbildungen):

„An allen Tagen, außer an Sonn- und Feiertagen ist jeder Autofahrer gehalten, in den Fahrbahnen, in denen die Parkzeit begrenzt ist, ganz besonders in der ‚Blauen Zone‘ mittels einer Parkkontrollscheibe seine Ankunftszeit anzugeben und diese innen an der Frontscheibe des Wagens so anzubringen, daß sie von außen gut gelesen werden kann. Die beträchtliche Zunahme der Fahrzeuge (mehr als 150 000 Einheiten jährlich an der Seine), ist ein Zeichen von Wohlstand und sozialem Fortschritt, dessen man sich nur erfreuen kann.

Um diesen immer zahlreicheren Fahrzeugen ein leichtes Umherfahren im Zentrum zu ermöglichen und um die wirtschaftliche Aktivität der Hauptstadt aufrecht zu erhalten und womöglich noch zu vergrößern, bittet der Polizeipräfekt alle Einwohner von Paris, den neuen Maßnahmen größte Beachtung zu schenken, die er im Interesse aller erläßt und die er dem guten Willen aller Kraftfahrer anheimstellt.

Die Einführung der Kontrollscheibe ist eine durch den Polizeipräfekten ergriffene Maßnahme, um den Verkehr im Zentrum von Paris zu verbessern.

Jeder hat Anteil am vollen Erfolg dieser Maßnahme, die für alle autofahrenden Teilnehmer von Vorteil ist, die diszipliniert und guten Willens sind.

Der Polizeipräfekt dank Ihnen dafür.“



▲ „Eine Stadt ohne Parkometer“
ist die Weltstadt Paris



Die Parkscheibe in Paris ►

HINWEIS

Interessenten, die noch gerne eine Plakette des „Deutschen Internationalen Vespa-Treffens 1959 in Heidelberg“ erwerben möchten, werden gebeten, sich umgehend an den Vespa-Club Heidelberg, Heidelberg, Wielandstraße 22, zu wenden. Diese Plakette kann noch zum Preise von 6,50 DM bei porto- und spesenfreier Zusendung geliefert werden. Gerd Hummel



Otto Pauli

Otto Pauli - 75 Jahre

Unseren Vespa-Freunden bringen wir heute ein Porträt des Herrn Otto Pauli, München, der weit über die Grenzen Bayerns bekannt ist, anlässlich seines 75. Geburtstages. Herr Pauli ist nach Jahren gerechnet einer der ältesten Vespa-Vertreter Bayerns im Bundesgebiet. Daß er der erste Vespa-Vertreter Bayerns war, wissen wir genau. Seiner unermüdbaren Schaffenskraft ist es zu verdanken, daß die Vespa schon in den ersten fünfziger Jahren in München ihren Siegeszug begann.

Das Schicksal wollte es, daß Herr Pauli seine beiden Söhne durch Kriegseinfluß verlor. Beide waren vor dem Kriege in seiner Firma tätig. Herr Pauli hat sich durch die erlittenen schmerzlichen Verluste nicht unterkriegen lassen und wer den Jubilar kennt, spricht von einem medizinischen Wunder mit der Tatkraft eines Fünfzigers. Er wird das Renomé seiner schon 1926 gegründeten Firma weiterhin hochhalten.

Unsere besten Wünsche begleiten ihn für die weiteren 25 Jahre und alle Vespa-Freunde gratulieren unserem Vespa-Opa recht herzlich.

Unfallversicherung des VCVD

Wie bereits in den Rundschreiben 8/59 und 1/2 1960 sowie im Vespa Tip Nr. 28 bekanntgegeben wurde, hat der Vespa-Club von Deutschland für seine aktiven Mitglieder kostenlos eine Unfallversicherung abgeschlossen. Diese Versicherung tritt bei Unfällen unter der Voraussetzung sofort in Kraft, daß der Verunglückte beim Unfall einen Sturzhelm trug. Diese Versicherung ist also keine Kameradschaftshilfe, wie sie bei Unglücksfällen von anderen Automobil- und Motorsportclubs in unterschiedlicher Höhe von den Geschäftsstellen für das verunglückte Mitglied genehmigt werden, sondern ein von der Versicherung verbürgter fester Anspruch.

Mit der Kampagne zum Tragen von Sturzhelmen will der VCVD zur Sicherheit seiner Mitglieder beitragen, nachdem viele wissenschaftliche Untersuchungen bei schweren und tödlichen Unfällen in fast 90 Prozent der Fälle ergeben haben, daß der Verunglückte noch am Leben wäre, wenn er zum Zeitpunkt des Unfalles einen Sturzhelm getragen hätte. Wir bitten Sie von nachfolgender Zusammenfassung der Versicherungsbedingungen für die Unfallversicherung aller aktiven Mitglieder des VCVD Kenntnis zu nehmen.

Das Präsidium des Vespa-Clubs von Deutschland hat mit der „Württembergischen Feuer-Versicherung AG. in Stuttgart“ mit Beginn des 1. Januar 1960 eine Unfallversicherung für sämtliche aktiven Mitglieder abgeschlossen.

- Die Versicherungsleistungen betragen:
- Für den Todesfall DM 1000,—
- Für den Invaliditätsfall DM 2500,—

Der Versicherungsschutz bezieht sich auf sämtliche Unfälle, von denen die Mitglieder während der Vereinsversammlungen und -veranstaltungen betroffen werden. Wir geben anschließend die besonderen Bedingungen bekannt:

Die Versicherung umfaßt nur die Unfälle, von denen die aktiven Mitglieder des Clubs bei Versammlungen und Ver-

anstaltungen des Vereins im In- und europäischen Ausland betroffen werden. Eingeschlossen gelten Unfälle auf dem direkten Wege zu und von den örtlichen Veranstaltungen sowie Unfälle während der im Auftrag des Vereins erfolgten Fahrten zu und von auswärtigen Veranstaltungen einschließlich der Benützung von Vespa-Motorfahrzeugen. Auf die Benützung anderer Kraftfahrzeuge erstreckt sich der Versicherungsschutz nicht. Unfälle gelegentlich der Teilnahmen vom VCVD veranstalteten Zuverlässigkeitsfahrten sind eingeschlossen. Bei offenen Vespa-Fahrzeugen besteht Versicherungsschutz nur, wenn sowohl Fahrer als auch Mitfahrer Sturzhelme tragen.

Die Verpflichtung des Tragens eines Sturzhelmes bei offenen Vespa-Fahrzeugen mußte im Interesse unserer Mitglieder gemacht werden, um sie vor schweren Schädigungen zu bewahren und andererseits konnte mit der Versicherungsgesellschaft eine geringere Prämie erreicht werden. Wir wollen unsere Mitglieder zum Tragen des Sturzhelmes nicht zwingen, machen jedoch darauf aufmerksam, daß nach den Versicherungsbedingungen Versicherungsschutz nur besteht, wenn beim Unfallereignis ein solcher getragen wurde.

Unfälle sind von den einzelnen Vereinen sofort an den Vespa-Club von Deutschland in Haunstetten bei Augsburg, Siebenbrunner Straße 30, zu melden. Tödliche Unfälle sind telegrafisch nach dort anzuzeigen.

Der kluge Fahrer trägt einen Sturzhelm

Der VCVD hat sich bemüht unter den am Markt befindlichen Sturzhelm-Modellen den nach seiner Meinung besten Helm herauszusuchen, um diesen den Mitgliedern des Vespa-Clubs von Deutschland zu empfehlen. Die Untersuchungen haben ergeben, daß der VCVD seinen Mitgliedern zwei Modelle der meistgetragenen und 100 000fach bewährten ROMER-Helme zum Kauf empfehlen kann. Für den normalen, täglichen Fahrbetrieb halten wir das ROMER-Sturzhelm-Modell „Römer“ 1 E am geeignetsten. Dieses Modell, das der deutschen Norm DIN Mot (4848) entspricht und bei der staatlichen Materialprüfstelle der technischen Hochschule in Stuttgart geprüft wurde, bietet den bestmöglichen Schutz bei Stürzen im Straßenverkehr.

Für Sportfahrten und Zuverlässigkeitsfahrten empfehlen wir das Modell „Römer 22“. Das ist ein Rennhelm mit verstärkter Helmschale, der nach der englischen Rennhelmnorm BS 1869 geprüft und von der OMK (Obersten Motorradsporth-Kommission) zur Benützung bei Straßenrennen und Leistungsprüfungen anerkannt wurde. Dieser Helm bietet einen optimalen Schutz bei schweren Stürzen.

Es ist Sache der einzelnen Clubvorsitzenden, ihre Mitglieder ständig dazu anzuhalten, einen Sturzhelm zu tragen. Wir

empfehlen beim zuständigen Vespa-Händler Sammelbestellungen für Sturzhelme aufzugeben. Es ist besser Radzierkappen und andere Chromteile später anzuschaffen, um zuallererst einen Sturzhelm zu kaufen. Im Falle eines Falles erweist sich der Sturzhelm als eine Lebensversicherung.

Nachstehend veröffentlichen wir die näheren Angaben mit Preis für die von uns empfohlenen ROMER-Sturzhelme:

Modell „Römer 1 E“, Standardmodell, mit Rennhelmschale aus Glasfaser, la hochglanzlackiert, siehe Abb. (Geprüft nach DIN Mot [4848]. Die Helmschale ist außerdem geprüft nach englischer Rennhelmnorm BS 1869.)

Ausstattung: Helmschale mit Stirnwulst oder Schirm, gepolsterter Nackenschutz aus echtem Leder mit eingebauten Ohrgehäusen aus Schaumgummi und verstellbarer Schläfenanpassung. Spezialvernähte Kopfgurtbänder hoher Reißfestigkeit. Zackenprofil-Polsterung zwischen Helmschale und Innenausstattung. Eingebaute, einstellbare Sogentlüftung, siehe Abb. Helmgewicht komplett ca. 680 g. Einzelkopfgößen: 54—63. Farbe: weiß mit schwarzem Nackenleder. Sonderfarben möglich. Preis mit Stirnwulst oder Schirm DM 42,—.

Sonderausstattung: mit Hörmuscheln, zur Unterstützung des Gehörs und Vermeidung von Windwirbeln Aufpreis DM 3,—; mit abknöpfbarem, velvetongefüttertem Gesichtsschutz aus Leder (siehe Abb.) Aufpreis DM 5,60; mit Nappaleder-gefüttertem Nackenschutz Aufpr. DM 3,60.

Modell „Römer 22“, Rennhelm mit verstärkter Helmschale aus Glasfaser, la hochglanzlackiert, siehe Abb. (Geprüft nach englischer Rennhelmnorm BS 1869.) Das Modell „Römer 22“ ist von der Obersten Motorradsporth-Kommission (OMK) zur Benützung bei Straßenrennen und Leistungsprüfungen anerkannt.

Ausstattung: wie Standardmodell „Römer 1 E“, jedoch mit stark gepolsterter, verlängertem Ledernackenschutz und zusätzlichem Kernlederkinriemen. Helmgewicht komplett ca. 680 g. Einzelkopfgößen: 54—62.

Farbe: weiß mit schwarzem Stirnband u. weißem Nackenleder. Preis DM 47,—. Aufpreis für Schirm DM 2,—.



Modell „Römer 1 E“



Rennhelm „Römer 22“

Im Lande von Robin Hood und König Lear

Vespa-Reise nach England — Auch der Norden lohnt sich — Die Mädchen sagten: „Super“!

Viele Deutsche reisen im Sommer in den sonnigen Süden und können sich gar nicht vorstellen, daß der Norden Europas mindestens ebenso reizvoll ist. Nachdem ich letztes Jahr mit meiner Touren-Vespa (150 ccm, Baujahr 1958) schon in Schweden war, wollte ich dieses Jahr die Britischen Inseln besuchen.

Wie jede Auslandsfahrt, so bereitete ich auch diese genau vor, da ich meine, es ist sinnlos völlig unvorbereitet irgendwo hin zu fahren. Von der ESSO-Zentrale in Paris ließ ich mir kostenlos Karten- und Prospektmaterial zusenden, besorgte mir vom englischen Reisebüro die Fahrpläne für den Fährdienst über den Kanal und studierte schließlich Bücher, in denen das Land und seine Leute beschrieben wurden. An Hand dieses Materials legte ich die Reiseroute zurecht, und wußte genau, was mich an landschaftlichen und kulturellen



Zeltplatz an einem See in Schottland

Sehenswürdigkeiten an den verschiedensten Stellen erwarten würde. Schließlich waren Reisepaß und Triptik in Ordnung und das Gepäck einschließlich Socken, Zahnbürste, Benzinkocher bis zur unentbehrlichen Krepppapier-Rolle zusammengestellt. An einem Morgen startete ich zur sechswöchigen, großen Auslands-tour (Km-Stand: 20 000). Mit von der Partie waren mein Freund, ein großer, zentnerschwerer Koffer und ein komplettes Zwei-Mann-Zelt. Alle Leute, die uns sahen,

schüttelten den Kopf, und auch ich hatte ein komisches Gefühl, wenn ich an unser Gewicht und die 5000 km dachte, die vor uns lagen.

Von Frankfurt aus fuhren wir über Kaiserslautern, Saarbrücken in das nördliche Frankreich. Mit großem Interesse besichtigten wir die bekannten und einzigartigen Dome in Metz und Reims. Auch ließen wir es uns nicht entgehen, in Reims einen der größten Champagnerkeller Europas — „Pommery und Grenno“ — zu besichtigen. So beeindruckt wir von den in den Kalk getriebenen, über 20 km langen Gängen, in denen eine unzählige Zahl von Flaschen lagerten, waren, so sehr enttäuscht waren wir, als wir am Ende der Führung keine Kostprobe erhielten.

Und so fuhren wir weiter. Morgens um 8 Uhr an dem Tage als wir die Fähre von Calais nach Dover erreichen mußten (Fahrscheine hatten wir schon zu Hause im Reisebüro gekauft), riß plötzlich der Kupplungszug meiner Maschine. Im 3. Gang, bergauf, bergab, erreichten wir mit Mühe und rote Ampeln überfahrend, Calais, ließen den Schaden beheben und kamen gerade noch rechtzeitig auf unsere Fähre, die uns über den Kanal bringen sollte.

Wo die Soldaten Röcke tragen

Der Anblick der Kreidesteinküste von Dover ließ uns den kleinen Zwischenfall schnell vergessen. Auf der Insel angekommen, begann beim Tanken gleich die Schwierigkeit des Rechnens mit englischen Maßen und englischem Geld. Da wir aber auch darauf vorbereitet waren, klärten wir die Situation, in dem wir eine Gallone (ca. 4,5 l) einfüllen ließen und dafür ungefähr 5 Schilling (1 Sh = 0,60 DM) bezahlten. Eine Woche

lang dauerte es, bis wir einigermaßen mit dem englischen Geld vertraut waren.

Von Dover führte unser Weg über Canterbury (bekannter alter Dom) nach London. Hier blieben wir eine Woche lang, weil wir natürlich das Wichtigste dieser 8-Millionen-Stadt, mit ihrem unvorstellbaren Verkehr in drei Höhen (Untergrundbahn — Straße — Eisenbahn) und den vielen Sehenswürdigkeiten gründlich erleben wollten. Wir besuchten die bekannte Stern- und Wetterwarte von Greenwich, sahen von einem Boot auf der Themse auf die Tower-Brücke, die St.-Pauls-Kathedrale, den Big Ben und die Parlamentsgebäude. Weiterhin besuchten wir das Britische Museum, die bekannte Ecke am Hyde Park, die Wachablösung am Buckingham-Palast und sahen den Piccadilly Circus (Vergnügungszentrum) ebenso wie den bekannten Stadtteil Soho. Von London aus fuhren wir dann nach Cambridge, der bekannten Universitätsstadt, und entlang der Ostküste über York und Newcastle nach Edinburgh, der Hauptstadt Schottlands. Rein zufällig, kamen wir dorthin gerade zur Eröffnung der alljährlich stattfindenden großen Festspiele (Oper, Drama, Schauspiel, Konzert). Wir bekamen noch zwei Karten für das sogenannte „Military Tattoo“, das einen tiefen Eindruck auf uns machte. Es handelt sich dabei um eine zweistündige Militärparade im Scheinwerferlicht auf dem Vorhof der „Edinburgh“ (23 bis 01 Uhr). Abteilungen aller Heeresgattungen und schottische Soldaten in ihren Röcken und mit ihren Dudelsäcken paradierten vor den Tribünen und der königlichen Loge und gaben Darbietungen ihres Könnens auf musikalischen und sportlichen Gebieten. Da wir in unserem Reisegepäck den schwarzen Anzug nicht berücksichtigt hatten, mußten wir uns den Besuch einer Aufführung in der königlichen Staatsoper versagen.

Und weiter ging unsere Fahrt nach Norden, nach Aberdeen, dem nördlichsten Punkt unserer Reise. Die Stadt selbst wird die „Silberne“ genannt, da alle Gebäude aus grauem Granit erbaut sind, und von der Ferne silbrig erscheinen.

Im Heiratsparadies von Gretna Green

Hier hatte ich ein Erlebnis, das ich den Lesern nicht vorenthalten möchte: Wir übernachteten bei einer Familie, die ein kleines Mädchen von 12 Jahren hatte, der ich eine kleine Spazierfahrt mit meinem Roller versprechen mußte. Am Abend jenes Tages fuhr ich also mit der Kleinen um ein paar Häuserblöcke und war erstaunt, daß fünf bis sechs andere Kinder, ihre Freundinnen, vor dem Hause standen und auch eine Probefahrt machen wollten. Als Kavalier konnte ich natürlich den Bitten der kleinen Damen nicht widerstehen und nahm alle hintereinander einmal auf meinen Sozius. Was mich aber am meisten amüsierte, war die Tatsache, daß alle, von der ersten bis zur letzten, nach kaum 100 m das Wort „super“ (d. h. bombig oder Klasse oder phantastisch oder sagenhaft) ausstießen. Am anderen Morgen fuhren wir dann am Fluß Dee entlang in das Landinnere. Wir kamen am Tage vor Präsident Eisenhowers Besuch am Schloß Balmoral, der Sommerresidenz der englischen Königin, an, und wunderten uns nicht, keinen Einlaß zu einer Besichtigung zu finden. Doch die schottischen Hochländer glichen unseren kleinen Ärger durch ihre einmalige Schönheit wieder aus, wenn sie auch dem Roller das letzte abverlangten. Oft erreichten wir nur im ersten Gang die Höhe und schafften auch den Teufelsbogen (Devil's elbow), das gefährlichste Straßenstück auf der britischen Insel. Über Glasgow, wo wir uns ein Fußballspiel der Glasgow Rangers ansahen, überfuhren wir bei Gretna Green, den bekannten Ort, an dem



Zum Tag des Zweirades und des Kleinwagens vom 19. 3. bis 21. 3. 1960, Nürnberg, Messehalle, Am Berliner Platz



Vespa-Sport

Rückblick auf das Sportjahr 1959

Nach dem hinter uns liegenden Weihnachts- und Silvestertrubel, vermögen wir nun heute einen umfassenden Rückblick auf das Sportjahr 1959 zu tun.

Es begann für uns alle sehr verheißungsvoll, ermutigt durch die sportlichen Erfolge des Jahres 1958. Die Berliner Roller- und Mobilclubs waren wieder übereingekommen, die Berliner Meisterschaft auch im vergangenen Jahr durchzuführen. Die Veranstaltungen hatten einen ausgesprochen ernstzunehmenden Charakter. Dadurch war es allen Teilnehmern ermöglicht, einen Anschluß zu finden an ausweispflichtige Sportveranstaltungen.

Wir haben damit die sportlichen Richtlinien, die auch der VCVd im letzten Jahr verfolgte, begünstigt und hoffen, daß diese Art Veranstaltung einen allgemeinen Anklang gefunden hat. Leider ist jedoch durch die in Berlin rückläufige Rollertendenz unsere Absicht nicht völlig erreicht worden.

Die Ausweispflichtigen in unserem Club waren, solange ich zurückdenken kann, eine in sich geschlossene, kleine Gruppe, die selten Verstärkung erfahren konnte. Trotzdem haben diese Sportkameraden ihre Ziele in jedem Fall zu erreichen gesucht und wir hoffen, daß sie dabei von unserem Club auch genügend Unterstützung gefunden haben.

Ein anderes sportliches Gebiet, das in unserem Club sehr großen Raum einnimmt, sind die in jedem Jahr beliebten Vespa-Treffen, die sich wohl in ihrem Charakter von jedem anderen Rollertreffen unterscheiden. Wir konnten es nach jedem angefahrenen Treffen beobachten, wieviel mehr Zusammenhang der Club durch eine gemeinsame Fahrt zu einem Vespa-Treffen erlangt hat.

Leider haben wir auch auf diesem Gebiet, bedingt durch die insulare Lage Berlins, und um im Berliner Jargon zu sprechen: „Keinen Blumentopp gewinnen können!“ Im Jahr 1959 nahmen wir an insgesamt drei deutschen und sechs europäischen Treffen teil. Die Tourenfahrer legten dabei die enorme Strecke von 50 000 Wertungskilometer (Luftkilometer) zurück.

Unsere stärkste Clubmannschaft, mit der vielleicht für westdeutsche Verhältnisse kleinen Teilnehmerzahl von 12 Fahrzeugen, sandten wir zum Bundestreffen nach Bremen. Dann folgte das schöne Heidelberg-Treffen mit 9 Teilnehmern und das traditionelle Kieler Treffen mit 7 Maschinen unseres Clubs.

Unseren größten Erfolg des vergangenen Jahres konnten wir

dann auch beim Vespa-Treffen mit dem 2. Mannschaftspreis in Heidelberg erringen.

Einen sehr schönen Erfolg brachte uns die Berliner Roller- und Mobilmeisterschaft, wobei wir die Plätze 1, 2 und 6 belegen konnten.

Auch im Jahr 1959 wurde wieder die Clubmeisterschaft der Sportfahrer durchgeführt. Zum ersten Mal waren wir der Anregung mehrerer Clubkameraden gefolgt und haben an Stelle der traditionellen Tourenmeisterschaft eine Tourennadel in Gold, Silber und Bronze gestiftet, wobei die in den vergangenen Jahren gefahrenen Kilometer Berücksichtigung fanden. Wir waren überrascht über das große Interesse, welches das Erringen dieser Nadel mit sich brachte.

Wir konnten 3 goldene, 1 silberne und 7 bronzene Nadeln ausgeben.

Gerade dieser Wettbewerb, — das darf wohl an dieser Stelle gesagt werden —, machte dem Vorstand und besonders dem Sportleiter manchmal große Freude, wenn er daran dachte, daß wir zu Beginn des Jahres 1959 noch nicht wußten, wie weit sich die politische Situation Berlins zuspitzen würde.

Wußten wir überhaupt, ob es uns irgendwann noch einmal möglich sein würde, mit unseren kleinen, treuen Fahrzeugen in das Bundesgebiet zu fahren, geschweige denn ausgedehnte Reisen in unsere europäischen Nachbarländer zu machen?

Bisher hat sich unser Optimismus immer zu Recht in den Vordergrund gedrängt und vielleicht bringt uns das neue Jahrzehnt auf diesem Sektor angenehmere Überraschungen.

Auch im Jahre 1960 werden wir wieder eine Berliner Roller- und Mobilmeisterschaft durchführen. Auf die Erfahrung zweier Jahre zurückblickend sind wir sicher, daß es uns möglich ist, dieselbe mit noch mehr Sorgfalt und für unsere Mitglieder sportlich interessant zu gestalten.

Den Höhepunkt des Jahres 1960 wird jedoch das zu Pfingsten stattfindende Vespa-Treffen in Berlin sein. Aus dessen Anlaß wir uns besonders freuen, die so oft erwiesene Gastfreundschaft der westdeutschen Clubs zurückerstatten zu können.

Zum Abschluß dieses Rückblicks möchten wir dem Leitgedanken des vor uns liegenden olympischen Jahres, der uns immer vor Augen stehen sollte, Ausdruck verleihen:

Die Teilnahme und nicht der Sieg entscheidet!

Sportleiter des Vespa-Clubs Berlin e.V.

man innerhalb weniger Stunden auch gegen den Willen der Eltern heiraten kann, die schottisch-englische Grenze und gelangten in das landschaftlich wunderbare Seengebiet von Cumberland. Hier begriffen wir, daß Männer wie Keats, Wordsworth und Shelley in diesem Panorama von Bergen und Seen zu romantischen Gedichten angeregt wurden.

Weiter südwärts fahrend, kamen wir durch das englische Kohlen- und Industriegebiet und gelangten schließlich wieder nach London, das wir ja schon zu Beginn unserer Reise besucht hatten. Deshalb hielten wir uns hier nicht lange auf und besuchten ganz kurz das nahe gelegene Windsor Castle und die bekannte Schulstadt Eton. Infolge nachlassender Masse (d. h. Geld), waren wir gezwungen, auch wieder an unsere Heimfahrt zu denken, und so fuhren wir mit der Fähre von Dover nach Ostende in Belgien. Der doppelt so weite Seeweg kostet auf Grund einer Abmachung zwischen Frankreich und Belgien nicht mehr als der von Calais nach Dover. Ziemlich schnell durchquerten wir unser Nachbarland

und hielten uns nur in der Hauptstadt Brüssel etwas länger auf. Wir besichtigten den bekannten Marktplatz mit seinem herrlichen Rathaus und das durch den Abbau wie ein Bombenfeld aussehende Weltausstellungsgelände, das ich selbst in seiner Glanzzeit ein Jahr vorher erlebt habe (auch mit meiner Vespa). Genau sechs Wochen nach unserer Abfahrt kamen wir und der Roller wieder zuhause an. Jedesmal, wenn ich die 150 Dias zeige, die ich auf der Fahrt gemacht habe, erinnere ich mich an die schöne Ferienzeit und frage mich, wie der Roller das alles überstehen konnte.

Freundliche Insulaner und gute Straßen

Am Ende meines Reiseberichtes möchte ich nun noch ganz kurz auf einige allgemeine Dinge eingehen.

Auf meiner ganzen Fahrt durch England und Schottland habe ich niemanden angetroffen, der uns irgendwie Antipathie

Fortsetzung Seite 18

Sportnachrichten

Dem aufmerksamen Beobachter wird die Tatsache nicht entgangen sein, daß im Sportjahr 1959 zahlreiche Motorsportclubs im ADAC und DMV bei ihren ausweispflichtigen Sportveranstaltungen für Zweiräder in zunehmendem Maße Rollerklassen eingelegt haben. Das war vor einigen Jahren nur in Einzelfällen der Fall.

Der Motorroller, voran die Mutter aller modernen Motorroller, die VESPA, wurden bei ihrem Erscheinen auf dem Markt zunächst nur mitleidig belächelt. Die passionierten Motorradfahrer verachteten die sich auf kleinen Rädern fortbewegenden fahrbaren Untersätze völlig. Wenn 1950 einer gesagt hätte, daß sich mit dem Motorroller dem Motorsport eine große Zahl von begeisterten Sportfahrern zuführen läßt, so hätte man diesen Propheten als Narren verlacht. Die Sportler unter den Rollerfahrern haben aber in den vergangenen Jahren gezeigt, daß der Motorroller nicht nur für gemütliche Kaffeefahrten geeignet ist.

Allerdings muß gesagt werden, daß die Rollerklassen in der Vergangenheit bei Motorrad-Zuverlässigkeitsfahrten kaum eigene, auf den Roller zugeschnittene Prüfungen einschlossen. Meistens war es so, daß die Roller die gleiche Strecke zu bewältigen hatten, welche die vorher gestarteten Motorräder hinter sich brachten. Diese Prüfungen verlangten von den Rollersportlern zum Teil ungeheure Anstrengungen. Daß trotzdem Klassensiege und Goldmedaillen errungen wurden, beweist den großen Sportgeist der Rollerfahrer.

Der Vespa-Club von Deutschland ist aber der Auffassung, daß sich auf den bravourösen Leistungen einiger Spitzensportler keine in die Breite gehende Begeisterung für den Rollersport fördern läßt. Der Motorroller ist seiner Konstruktion nach nicht dazu gebaut, um die schwierigsten Geländebedingungen in sportlicher Manier zu bewältigen. Die hervorstechenden Eigenschaften des Motorrollers sind zuerst in seiner Wendigkeit, der geschlossenen Form seines Fahr- und Triebwerks und in seiner großen Zuverlässigkeit zu suchen.

Deshalb hat sich der VCVD unter vielen Mühen im Jahre 1959 daran gemacht, einen eigenen Weg für den Rollersport zu suchen. Die Sportmeisterschaft des VCVD war ein Anfang dazu.



Sportnadel des VCVD

Um die sportlichen Leistungen zu fördern und zu belohnen, hat der Vorstand des VCVD eine eigene Sportnadel in Bronze, Silber und Gold geschaffen. Diese Sportnadel wird alljährlich an die Sportfahrer im VCVD verliehen, die durch die Erringung von Medaillen bei den VCVD-Ausscheidungsläufen, beim VCVD-Meisterschaftslauf und bei den durch den Sportkommissar des VCVD festgelegten ADAC- und DMV-Punktveranstaltungen erworben werden kann. Der Sportkommissar hat mit Zustimmung des Vorstandes des VCVD eine Wertungstabelle

für die Punkte festgelegt, die für die Verleihung der Sportnadel des VCVD in den drei Stufen nötig sind.

- Die Tabelle lautet:
- Für die VCVD-Sportnadel in Gold insgesamt 90 Punkte
- Für die VCVD-Sportnadel in Silber insgesamt 60 Punkte
- Für die VCVD-Sportnadel in Bronze insgesamt 30 Punkte

Die Medaillen in Bronze, Silber und Gold, die bei den VCVD sowie bei den erwähnten ADAC- und DMV-Punktveranstaltungen erworben werden können, werden für die VCVD-Sportnadel folgendermaßen bewertet: Goldmedaille 6 Punkte, Silbermedaille 4 Punkte und Bronzemedaille 2 Punkte; in Wertung angekommen 1 Punkt.

Es ist beabsichtigt die bereits erwähnten großen Leistungen der Vespa-Sportfahrer, die in den Jahren 1958 und 1959 Medaillen und Siege erringen konnten, für die Sportnadel des VCVD zu berücksichtigen. Es wäre sehr zu begrüßen, wenn innerhalb der nächsten 14 Tage dem Sportkommissar des VCVD, Herrn Husel, unter der Adresse des VCVD-Sekretariates geeignete Vorschläge gemacht werden könnten, nach

welchem gerechten Modus die Sportfolge der Jahre 1958 und 1959 erfaßt und bewertet werden können.

Für die Dokumentation der Erfolge auf den festgelegten ADAC- und DMV-Punktveranstaltungen gibt der Sportkommissar an alle Vespa-Clubs zur Weiterleitung an die einzelnen Sportfahrer eine Stempelkarte heraus, auf der die Teilnahme und der Erfolg bescheinigt sein muß. Nach den Ergebnissen der Sportmeisterschaft des VCVD zusammengelegt mit den Erfolgen bei den ADAC- und DMV-Punktveranstaltungen ergibt sich die Punktzahl, die für eine der Stufen der VCVD-Sportnadel notwendig ist. Die Wertung wird am 15. September für das Jahr 1960 abgeschlossen. Näheres wird in den Rundschreiben des VCVD an die Clubvorstände noch bekanntgegeben. Die Sportnadel wird in diesem Jahr in feierlichem Rahmen bei der Delegiertenversammlung des VCVD verliehen.

Die Ausscheidungsläufe für die VCVD-Bundesmeisterschaft werden in jeweils festgelegten Zonen durchgeführt. Startberechtigt sind bei den Ausscheidungsläufen nur die Vespa-Clubs, die innerhalb der zuständigen Zone liegen. Die Zoneneinteilung wird den Clubs noch durch Rundschreiben mitgeteilt. Die erwähnten Punktveranstaltungen des ADAC und DMV sind ebenfalls nach Zonen gegliedert. Es werden also für die VCVD-Sportnadel nur die Punktveranstaltungen gewertet, die in der erwähnten Zone liegen. Die genauen Daten der ADAC- und DMV-Sportfahrten werden unterteilt in Zonen Anfang März allen Vespa-Clubs vom Sportkommissar des VCVD mitgeteilt. Es empfiehlt sich für jeden Sportfahrer im VCVD, seinen Clubvorstand immer nach den neuesten Sportmitteilungen in den Rundschreiben des VCVD zu fragen.

Zum Abschluß ist allen Clubkameraden, die sich an der VCVD-Sportmeisterschaft 1960 beteiligen wollen, dringend zu empfehlen, möglichst sofort mit einer Postkarte beim Sekretariat des VCVD einen Antrag auf Aufstellung des **OMK-Fahrerausweises** für 1960 anzufordern. Die Ausstellung dauert mindestens drei Wochen. Selbstverständlich kann bei den erwähnten ADAC- und DMV-Punktveranstaltungen für die VCVD-Sportnadel nur der starten, der im Besitz des OMK-Ausweises ist.

VEITH © B.F. Goodrich

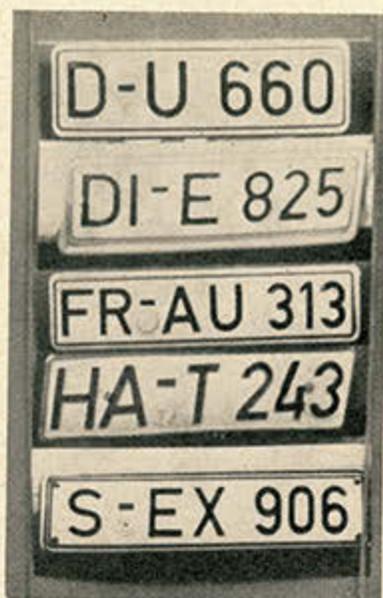
Motorroller-Reifen

für raschen Start
hohe Dauergeschwindigkeit
rutschsichere Kurvenfahrt
forsches Bremsen



VEITH-GUMMIWERKE A. G. HÖCHST/ODW.

Aktuelles im Bild



▲ Was sagt die Polizei zu diesem Text?



Josef Biehl, Mitglied der Münchner Vespa-Freunde wird als Olympia-Teilnehmer im Eisschnellauf von seinen Clubkameraden auf dem Flugplatz München-Riem nach Squaw Valley verabschiedet



▲ In Spanien bewundert: Polizeieskorte auf Vespas



▲ In Moskau gesichtet:
Vespa-Lastenroller der Offenbacher Pepsi Cola-Leute im Ausstellungsverkehr



In New York selbstverständlich:
Die Vespa im Straßenbild

Technisches Kaleidoskop

Richtiger Luftdruck keine Glücksache mehr!

Jeder von uns hat sich schon oft über die Nachlässigkeit mancher Tankwarte geärgert. Man sagt dem Betreuer der „Benzinrösser“ beim Auftanken der Maschine welchen Luftdruck der Vorder- und Hinterreifen haben sollen. Wie es oft im Sommer bei Hochbetrieb vorkommt, wird der Roller in Etappen aufgetankt und luftgeprüft, weil der Tankwart während dieser Prozedur nebenher noch andere Arbeiten erledigen muß. Ist es dann endlich soweit, daß er sich schließlich noch des Luftdruckes annimmt, so hat er meist die Atüangaben des Kunden wieder vergessen. Um also nicht ständig wie ein Zerberus dabeistehen zu müssen, und nebenbei zu überwachen, ob der Tankspezialist alles richtig macht, hat ein kluger Kopf, Herr Heinz Freund in Schwalenberg (Lippe), Ventilkappen erfunden (siehe Abbildungen), auf denen der richtige Luftdruck angegeben ist. Bestellungen nimmt bei Angabe des Luftdruckes der Patentinhaber und Alleinvertrieb Heinz Freund, Schwalenberg (Lippe), entgegen. Wie gesagt, Ideen muß man haben!



Die Ventilkappen mit Luftdruckangabe



Es gibt keinen Irrtum mehr, der Luftdruck muß stimmen

Nicht nur kleine Jungen haben kaputte Hosentaschen...

... sondern auch erwachsene Amateurmechaniker und Bastler, die ihr Werkzeug mit Vorliebe in der Hosentasche herumtragen. Ärgerlich wird diese Angewohnheit erst dann, wenn sich wertvolle Gegenstände durch die beschädigte Hosentasche selbständig machen und ihre eigenen Wege gehen. Um diesem Übelstand abzuwehren, wurde die Ersatz-Hosentasche erfunden. Nach dem Motto: „Flick mit Quick“ wird die Ersatztasche über den beschädigten Hosensack gestülpt, mit einigen Nadeln befestigt und dann einfach aufgebügelt. Das ganze hält prima und ist auch von in Flickarbeiten völlig unbedarften Personen leicht zu reparieren. Nach dem gleichen Verfahren können auch Zelte, Segel und Autoschonbezüge geflickt werden.

Die „Quick-Flick-Packungen“ führt jedes Sportgeschäft. Wo diese praktischen Helfer nicht aufzutreiben sind, gibt der Hersteller, Vertriebsgesellschaft Kleiber & Co., Lindenberg (Allgäu), Hauptstraße 48, Auskunft.

Bowdenzugpflege leicht gemacht

Es gibt keinen Zweifel, der Riß eines Bowdenzuges ist keine angenehme Sache. Diese Drahtseile in Spiralförmchen werden mechanisch bewegt und sind deshalb auch einem entsprechenden Verschleiß unterworfen. Die Lebensdauer hängt auch hier, wie in so vielen anderen Dingen an unserem Roller, weitgehendst von der richtigen Behandlung und Pflege ab. Bei den Bowdenzügen kommt noch hinzu, daß sie von vorneherein richtig verlegt sein müssen. Sie sollen in möglichst wenigen und keinesfalls zu engen Bögen vom Handhebel zum Aggregat verlaufen, da sonst in den Kabelhüllen unnütze Reibungspunkte entstehen, die außerdem auch die Bedienung erschweren. Gute Lötstellen halten im allgemeinen länger als die Seile selbst. Das am meisten beanspruchte Seil wird wohl das Kupplungsseil sein. Deshalb sollte dies auch besonders sorgfältig gepflegt werden. Das ist allerdings leichter gesagt als getan. Zwar gibt es dafür Spezialkönnchen mit besonderer Vorrichtung zum Eindringen des Öls — trotzdem aber kann jeder Laie das Durchlösen der Spirale selbst vornehmen. Das Einfachste wäre es, ein Ende des Zuges in eine mit Öl gefüllte Kanne zu legen und am anderen Ende dann solange zu saugen, bis das Öl durch ist. Dies ist aber keine angenehme Sache und sicherlich nicht nach jedermanns Geschmack. Man kann sich aber dabei leicht dadurch helfen, daß man eine kleine Glasröhre nimmt, an dem einen Ende eine Gummimuffe befestigt und das ganze auf den Zug aufsteckt. Nun kann man ohne unangenehmen Nachgeschmack genau sehen, wann das Öl durch ist. Zur Pflege der Züge sollte kein Fett genommen werden, denn dies wird mit der Zeit hart und die Bedienung des Zuges wird damit erschwert. Ein Bowdenzug muß leicht gehen, wenn er in Ordnung ist. Bemerkt man plötzlich, daß das Seil irgendwie „hängt“, so kann sich das zwar wieder legen, aber trotzdem tut man gut daran nicht einfach zu warten, bis das Seil reißt. Gewiß, ein versierter Vespa-Fahrer wird auch mit einem gebrochenen Kupplungsseil seinen Bestimmungsort noch erreichen. Es wird dann einfach eben ohne Kupplung geschaltet. Aber dazu gehört ein bestimmtes Gefühl für die richtige Drehzahl und ein feines Gehör. Die Stelle, an der der Zug meistens reißt, liegt unmittelbar am Handhebel. Es kostet keinerlei Mühe diese Stellen öfters einer kurzen Kontrolle zu unterziehen. Auf keinen Fall hier mit dem Öl sparen und vor allem jeden geringsten Schaden sofort beseitigen. Wenn der Nippel im Hebel kein Spiel hat, entsteht eine kleine Biegung, die bei dauernder Beanspruchung eben dann einmal reißt. Es ist wirklich auch ganz einfach die richtige Funktion des Zuges am Bremshebel zu beobachten. Nach Überwindung des toten Ganges muß der Zug den Bremshebel im rechten Winkel angreifen, wenn die volle Bremswirkung erzielt werden soll. Deshalb darf der Hebel nicht zu hoch und nicht zu tief sitzen. Ist dies aber trotzdem der Fall, kann man an der Stellenschraube sehen, wie sich der Bowdenzug reißt.

Ein gerissenes Seil kann also zwei Ursachen haben: Entweder es ist technisch nicht einwandfrei verlegt (was selbst bei neuen Maschinen schon einmal vorkommen kann), oder es hat an dem rechtzeitigen Erkennen einer Schadenstelle und der notwendigen Pflege gefehlt. Man sollte sich deshalb nicht nur im Interesse der allgemeinen Verkehrssicherheit — ganz gleich um welches Seil es sich handelt, wenn es gerade im unrichtigen Augenblick bricht, kann es unter Umständen unangenehme Folgen haben — sondern auch um sich selbst Ärger und Verdruß zu ersparen, ab und zu der Mühe unterziehen und durch pflegliche Behandlung Eventualitäten vorbeugen.

Georg Pfeil

Runderneuern von Roller- und Kleinwagenreifen

Wiederholt wurden an den Vespa Tip Anfragen gerichtet in denen sich die Leser danach erkundigten, ob es zweckmäßig und rentabel ist Roller- und Kleinwagenreifen runderneuern zu lassen. Vor einigen Jahren hätten wir diese Anfragen mit Nein beantworten müssen. Mittlerweile hat sich aber eine der bedeutendsten Fabriken für Reifenerneuerung, die Firma

Unser Händlerporträt

Die Hansestadt Lübeck erlebte kürzlich im In- und Ausland eine neue Welle der Publiciti, hervorgerufen durch den Film „Die Buddenbrooks“. Nicht nur in der Historie des Films, sondern auch heutzutage zeichnen sich die Lübecker Hanseaten durch einen besonderen Geist aus. Konservativ-fortschrittlich, kritisch im Denken und Handeln verbunden mit traditioneller Bodenständigkeit, das ist der Lübecker Bürger auch noch im Jahre 1960.

Das sich die VESPA in Lübeck zuerst langsam aber dann stetig und rasch zunehmend durchsetzte, spricht für Lübeck und den dortigen Vespa-Händler Ewald Hüttig. Wir dürfen ihn gleich als Clubkamerad ansprechen, denn der „Ewald“, so wird er in Clubkreisen genannt, ist der eigentliche Gründer des „Vespa-Clubs Lübeck e.V.“. Niemand wird behaupten können, daß Ewald Hüttig ein schlechter Geschäftsmann und Kraftfahrzeugmechanikermeister ist. Im Gegenteil, bei ihm wird alles solid und reell angefaßt. Auf ihn paßt die Charakterisierung des Lübecker Bürgers haargenau.

Ewald Hüttig hat den Vespa-Club Lübeck zum wenigsten aus geschäftlichen Erwägungen heraus gegründet, sondern besonders deshalb, weil er ein begeisterter Anhänger des internationalen Vespa-Clublebens ist. Im Hof seiner Werkstätte und neuerdings in dem von ihm aufgezogenen und geförderten Vespa-Clubheim des VC Lübeck versammeln sich fast täglich die Mitglieder des Clubs. Ob Winter oder Sommer, bei Ewald „snaken“ die Clubmitglieder immer gerne. Bei Ewald Hüttig erfährt man immer was Neues und die Vespas werden in seiner Werkstätte so behandelt, wie woanders nur die dicken Mercedes. Das bindet die Vespa-Fahrer und insbesondere die Clubmitglieder an den Vespa-Chirurgen, der mit 1,90 Meter Größe und gut zwei Zentnern Lebendgewicht ruhig und sicher immer im Mittelpunkt der Ereignisse steht.

Seit 1958 ist Ewald Hüttig Schatzmeister des Vespa-Clubs Lübeck. Auf diesem Gebiet ist er wirklich ein Meister besonderen Stils. Wo es finanziell für den Club etwas „abzustauben“ gibt, hat Ewald Hüttig die Chance sofort erfaßt. Und was er einmal hat, gibt er nicht mehr her. Langt es trotzdem nicht und die Bilanz wird passiv, so greift der Schatzmeister in seine eigene Börse und buttert ohne viel Worte zu machen zu. Seinen Vespa-Lastenroller stellt Ewald Hüttig dem Vespa-Club Lübeck als Gepäcktransport-Fahrzeug zur Verfügung, wenn die Clubkameraden zu einem Vespa-Treffen starten. Er selbst ist natürlich überall selbst mit dabei. Ersatzteile hat er immer im Wagen, wenn Vespa-Treffen angesteuert werden. Hüttig scheut sich auch nie die Hände schmutzig zu machen, wenn einem Clubkameraden unterwegs etwas in die Brüche ging.

Das vorher Gesagte läßt sich dahingehend zusammenfassen, daß Ewald Hüttig, unter Freunden auch „der Dicke“ genannt, zum Lebensbaum des Vespa-Clubs Lübeck geworden ist. Bei



Ewald Hüttig

manchen Stürmen im Club ist er ein sicherer und zuverlässiger Steuermann gewesen. Hinter seiner rauen und kompakten Schale verbirgt sich ein gutes Herz. Die Clubmitglieder haben das längst spitz gekriegt.

Zur Vespa-Vertretung Ewald Hüttig gehen alle Vespa-Fahrer aus Lübeck und Umgebung gerne, denn hier werden sie von einem Fachmann beraten und bedient, der selbst mit Leib und Seele bei der Sache ist. Und dafür haben die Vespa-Fahrer im allgemeinen eine gute Nase.

Die Vespisten, die in den Vespa-Club Lübeck Eingang gefunden haben, werden mit der Redaktion des Vespa Tip sicher übereinstimmen, wenn wir erfreut feststellen, daß es für den VC Lübeck und den gesamten VCVD ein Gewinn ist, einen Ewald Hüttig in unserer Gemeinschaft zu wissen.

GUMMI-MAYER mit ihrem Hauptsitz in Landau in der Pfalz, auch auf Roller- und Kleinwagenreifen-Runderneuerung so spezialisiert, daß wir es als durchaus rentabel empfehlen können, gute Roller- oder Kleinwagendecken runderneuern zu lassen. Über 70 Zweigstellen der GUMMI-MAYER beschäftigen sich in der ganzen Bundesrepublik mit der Reifenerneuerung.

Wir empfehlen unseren Lesern, sich von der Firma Gummi-Mayer die Anschrift der Ihnen am nächsten gelegenen Filiale mitteilen zu lassen. Zur Information die Preise für das Runderneuern von Roller- und Kleinwagenreifen:

Größen	GM Roller	GM 3	GM 6
3,50—8	12,65		
4,00—8	13,95		
4,40—8	14,35		
3,50—10	14,40		
4,00—10	18,15		
3,50—12	17,10		
4,40—10		18,45	20,30
4,80—10		20,65	22,70
5,20—10		23,70	—
5,20—12		27,95	30,75

Schreiben Sie an die Firma GUMMI-MAYER, Landau in der Pfalz, und bitten um Auskunft, wo Sie Ihre erneuerungsbedürftigen Reifen abliefern können.



Roller- und Kleinwagen-Reifen

... werden auch GM-runderneuert!
Das heißt:
REIFENKOSTEN SENKEN - SICHERHEIT ERHOHEN!

GM
GUMMI-MAYER KG LANDAU/PF.
FABRIK FÜR REIFENERNEUERUNG
DEUTSCHLANDS GRÖSSTES REIFENHAUS

Weltnachrichten:

DEUTSCHLAND: Das deutsche Autobahnnetz beträgt zur Zeit 2525 km. Weitere 375 km sind im Bau. — Bis 31. Dezember wurden 1959 12 845 Vespas in Deutschland zugelassen. Im Jahr 1955, im Jahr der Gründung des Vespa-Werkes Augsburg, waren es noch 3514 Zulassungen. Seitdem sind die Zulassungen ständig gestiegen. Für 1960 wird wieder mit einer wesentlichen Zunahme der Vespa-Zulassungen gerechnet.

SCHWEIZ: Der Genfer Automobilsalon, der in der Zeit vom 10. bis 20. März stattfindet, bringt nach den bisherigen gemeldeten 43 Fahrzeugmarken aus 10 Ländern einen Ausstellerrekord. Zum gleichen Zeitpunkt und auf demselben Gelände findet heuer auch ein Zweiradsalon statt.

Kraftfahrer, kommst Du nach München... Eine fünfte Station hat der Münchener Autolotsendienst jetzt an der Ortseinfahrt Bodenseestraße aus Richtung Lindau eingerichtet. Wie an den anderen Stationen wird der Ortskundige bei „Station 5“ jederzeit Lotsen, Kraftfahrer, Fremdenführer und Reisebegleiter finden, die ihm Bayerns Hauptstadt erschließen. rb

Camping in Italien. Etwa 325 Zeltplätze sind jetzt dem italienischen Camping-Verband angeschlossen, wie das Staatliche italienische Fremdenverkehrsamt (ENIT) mitteilt. Die Plätze werden am weitaus meisten von deutschen Reisenden besucht. rb

Verkehrsregeln auch für Skiläufer. Auch wer Ski fährt, muß „seine Geschwindigkeit so einrichten, daß er notfalls rechtzeitig anhalten kann“, um einen Zusammenstoß zu vermeiden. Diesen, ansonsten in der Straßenverkehrsordnung für Kraftfahrer geltenden Grundsatz hat das Oberlandesgericht Karlsruhe (Az.: 5 U 72/58) unlängst als auch für Skifahrer verbindlich erklärt. Schweizer Gerichte, so auch das Bundesgericht, vertreten die gleiche Auffassung. rb

150 Hostessen in Brüssel. Ein erstes Welttreffen der Hostessen vereinte rund 150 Luftstewardessen, Fremdenführerinnen und Hostessen aus 33 Ländern in Brüssel. Bei einer „Intelligenzprüfung“ belegten die Vertreterinnen der Lufthansa einen ehrenvollen dritten Platz, die Damen der Pan American Airways siegten. rb

Hotelpreise steigen in Frankreich. Bis zu zehn Prozent können nach Aufhebung der Hotelpreiskontrolle in Frankreich Hotels die Zimmerpreise bei Zimmern mit Bad erhöhen. Bis zu fünf Prozent dürfen die Preise klettern, wenn die Ausstattung der Zimmer besonders gut ist. Erstklassige Hotels dürfen ihre Preise beliebig festsetzen. rb

Bundeswehr-Urlaub zählt. Einen Urlaub bei der Bundeswehr kann der Arbeitgeber einem Arbeitnehmer von dem ihm laut Arbeitsvertrag zustehenden Urlaub abziehen. Das entschied das Bremer Arbeitsgericht (Az.: II Ca 2436/59). rb

Brettli aus Leichtmetall. Auch in Deutschland werden jetzt Leichtmetallski hergestellt, wie die deutsche Aluminiumindustrie bekanntgibt. Die „Leicht-Brettli“ werden zur beginnenden Saison überall vorgestellt. rb

Hypermodern. „Wenn Sie hier nicht gut schlafen, dann haben Sie ein schlechtes Gewissen!“ Ein Schildchen mit diesem freundlichen Text hängt über jedem Bett eines jetzt in Colorado eingeweihten hypermodernem Hotels. Die Wände des neuen Gästehauses sind schalldicht, Spezial-Schaumgummimatratten schlucken jedes Geräusch, eine besonders konstruierte Klima-Anlage arbeitet vollkommen lautlos. rb

Strafe. Per Nachnahmepaket erhalten jetzt Kraftfahrer, die auf einem Picknick-Platz bei San Franzisko rasten, zurückgelassene Konservenbüchsen und andere Hinterlassenschaften zusammen mit einem Strafmandat ins Haus gesandt. Die Polizei notiert sich jeweils die Autonummern. Sie erhofft sich von der Erziehungsmethode einen durchschlagenden Erfolg. rb

MS „Europa“ auf dem Rhein. Alle zehn Tage von Rotterdam bis Basel und zurück wird vom kommenden Frühjahr ab das neue 200-Betten-Kabinenschiff MS „Europa“ der Köln-Düsseldorfer Schifffahrtsgesellschaft verkehren. Sogar ein „Swimmingpool“ befindet sich an Deck des 90 Meter langen und 12 Meter breiten Motorschiffs. Für die Bergfahrt Rotterdam—

Basel werden fünfeinhalb Tage veranschlagt, talwärts wird mit dreieinhalb Fahrtagen gerechnet. Nachts geht das Schiff vor Anker. Bis zum Frühjahrsstart haben 16 Bonner Studenten ein schwankendes Winterdomizil auf der „kleinen Europa“ gefunden. rb

Tunesien richtet sich auf Fremde ein. Tunesien will, dem zunehmenden Fremdenverkehr — vor allem auch aus der Bundesrepublik — Rechnung tragend, besonders in den Badeorten am Meer die Unterkunftsmöglichkeiten erweitern. rb

734 Kilometer nach Westen

Kreßbronn liegt am Bodensee, und zwar etwa 9 km westlich von Lindau. Dies muß man wissen, wenn man sich vorstellen will, daß es von hier aus bis nach Paris 734 km sein können. Denn dies ist auch eine Sache der Route. „Wir, die VESPA samt Sozia und ich, bewältigten diese Strecke in 16 Stunden reiner Fahrzeit.“ Dies übermittelte uns Fritz Mehlmann aus Kreßbronn, mit einer Reihe interessanter Daten.

Er startete am 15. Juni 1959 und nahm die Route um die Ostspitze des Bodensees über Bregenz (Österreich) nach St. Gallen (Schweiz), Zürich, Basel, Belfort (Frankreich), St. Dizier nach Paris. Für die Rückfahrt über 695 km auf der Strecke Paris, Troyes, Vesoul, Belfort, Basel, Zürich, St. Gallen, Bregenz benötigte er 15 Stunden.

Die VESPA transportierte dabei einschließlich Fahrer, Sozia und Gepäck 165 Kilogramm. Mit Abstechern nach Le Havre und Fahrten in Paris legte das Team in 12 Tagen 2315 VESPA-Kilometer zurück.

Werden auch Sie Abonnent des VESPA TIP

Bei Ihrem zuständigen Briefträger oder Postamt können Sie jederzeit den Vespa Tip abonnieren. Der Briefträger kassiert dann bei Ihnen für das erste oder zweite Halbjahr 0,99 DM. Bereits erschienene Ausgaben des Vespa Tips können nachgeliefert werden. Ihr Briefträger nimmt auch dafür gerne einen Auftrag entgegen. Der Vespa Tip erscheint alle zwei Monate, insgesamt sechsmal jährlich. Bei Bestellschwierigkeiten bitten wir den Verlag zu benachrichtigen.



RÖMER
Helme

- die meistgetragenen
- die 100 000 fach bewährten
- nach DIN Mot geprüft

HANS RÖMER · NEU-ULM / DONAU
Helme und Ausrüstungen

Fernruf 8452 8453
Fernschreiber 0712 894

Vespa-chic im Vespa-Tip

Eigentlich zu dumm, mitten in den Winter fällt die Zeit der heißen Faschingsnächte. „Draußen“ noch dick verummmt, darf das schöne Geschlecht „drinnen“ in Karnevals- und Faschingskostümen mit allen Reizen kokettieren.

Bald aber ist diese Zeit schon wieder vorbei und die prachtvollen Traumroben, die aus der Schatzkammer reichhaltigster Phantasien für die Festsaison hervorgezaubert wurden, müssen wieder dorthin zurückkehren.

Denn so ganz allmählich steht der Frühling wieder vor der Tür und andere Pläne und Gedanken tauchen dabei auf. Froh ist man, wenn der Großstadtwinter sich dem Ende nähert, der im Gegensatz zu dem, was uns die freie Natur bietet, nur grau und kalt wirkt. Es sind nicht viele, die den herrlichen Winterwald und Wintersport durch Urlaub mit der Stadt vertauschen können. Darum sehnen wir uns so ganz besonders nach der ersten wärmenden Märzsonne, die auch den Städter aus seinen Wohnungen lockt, selbst wenn der „Ausflug“ nur bis zur nächstgelegenen Anlage reicht.

Meist führt hierbei auch der Weg an netten Geschäften vorbei, die uns durch ihre schon wieder umdekorierten Auslagen, gleich wie das Wetter sein mag, zu erkennen geben, daß der Frühling nicht mehr weit sein kann und wir kommen nicht um hin, dort hineinzuschauen. Ja und manchmal bereitet es uns Kopfzerbrechen, wenn wir Schritt halten wollen, mit dem dauernden Wandel der Mode. Stets werden wir bemüht sein, den goldenen Mittelweg dabei zu nehmen, um nach außen hin dementsprechend in Erscheinung treten zu können.

Eine Neuheit ist der Pullover aus Seide, der gleichzeitig auch sehr praktisch ist, denn wir können mit Schmuck, Gürtel sowie einmal mit engem oder weitem Rock dazu, für verschiedene Zwecke kombinieren. Dezentestes normales Schwarz ist selbstverständlich die bevorzugte klassische Farbe. Rosetten und Satinblenden mit mattem Glanz geben diesen neuartigen Pullovermodellen sogar abendlichen „glamour“!

Wie gut, daß sich die Pullover durch ihre praktischen Vorzüge immer wieder begehrenswert erweisen, denn in Eleganz und Sportlichkeit haben sie vieles gemein.

Anbei zwei reizende Modelle für Sie, dazu eine Lederjacke, einmal mit dem Fell nach innen, was könnte praktischer sein für die Übergangszeit?

Und zum Schluß wünsche ich Ihnen bald freundlicheres Wetter und gute Laune!

Ihre

Gisela

Bild 1

Immer gibt es wieder eine Saison für kleine Feste, so daß der feine schwarze Pullover zu einem unentbehrlichen Stück wird. Dieses aparte Modell mit seinem großzügigen, halsfernen Kragen, ist durch eine mattglänzende Atlas-Blende, die in der Mitte zu einer englischen Schleife gebunden wird, besonders reizvoll akzentuiert.

Bild 2

Von der Mode entdeckt: Pelzvelours! Nach außen das Leder, nach innen das Fell, so tragen seit Jahrhunderten die ungarischen Hirten den Schafpelz als plumpen, aber idealen Mantel. Heute versteht man, das Leder weich zu gerben, das Fell zu kurzem Pelz zu scheren, so daß sich daraus eine Paradedstück sportlicher Eleganz ergibt.

Modell: Neusa Foto: service/Khan

Bild 3

Aus reiner Seide gestrickt ist dieser anspruchsvolle Pullover. Die klassisch schlichte Form, mit langem Raglanärmel und damenhaftem, ovalem Ausschnitt, tritt ganz hinter der Wirkung des Materials zurück.

Modell: Bi Foto: service/Falcke
Modell: Bi Foto: service/Falcke



1



2



3

Mit Vespa und Kamera in verschwiegene Täler

Gerd Helms Hobbies sind Rollern und Filmen



Gerd Helm u. seine treue Vespa

Die meisten Vespa-Fahrer sind interessante Menschen. Man merkt das, wenn man sich mit ihnen unterhält. Befragt man sie nach ihren Neigungen und Hobbies, so haben sie neben dem „Rollern“ meist noch eines oder gar mehrere. Vor einiger Zeit traf ich in München einen jungen „Vespasianer“, über dessen hochinteressantes Steckepferd ich einiges berichten möchte. (Nachmachen ist schließlich nicht verboten!)

Zunächst sei mein Zufallsbekannter vorgestellt: Er heißt Gerhard Helm, ist Architekt und auf den Bau

von Krankenhäusern spezialisiert, passionierter Vespa-Fahrer und, jetzt kommt die Hauptsache, ein Schmalfilm-Amateur von einiger Qualifikation. Er nimmt nicht einfach seine Kamera und „schießt“ blindlings alles, was ihm an erinnerungswürdigen Szenen vors Objektiv kommt, sondern er macht richtige Filme, deren Bildfolgen sich auf Grund einer Handlungsskizze aufbauen. Diese Filme reicht er bei den verschiedensten internationalen Wettbewerben ein, und dabei erzielte er schon einige Male schöne Erfolge.

Das bedeutendste Ereignis auf diesem Gebiet war der Preis für den besten Tonfilm, den er im vergangenen Jahr beim Bergfilm-Festival in Trient gewann. Man muß wissen, daß Gerd Helm seine Filme mit Dialogen, Musik und Geräuscheffekten richtiggehend vertont. Der Ton wird auf einem Magnettonband aufgenommen. Bei der Vorführung sind Pro-

jektor und Bandgerät so miteinander verbunden, daß jeweils zur richtigen Szene die richtigen Textstellen und akustischen Untermalungen kommen.

Gerhard Helm hatte seinen Streifen „Visioni Notturne“ (Nächtliche Visionen) mit einer genauen Vorschrift, wie er vorgeführt werden muß, bei der Festspielleitung in Trient eingereicht. Einige Wochen später erreichte ihn ein Telegramm aus Italien: Er sei als Preisträger nach Trient eingeladen, Bahnfahrt 1. Klasse, Hotel und Verpflegung (beides ebenso erstklassig) würde bezahlt. Weil gerade herrliches Wetter war, ließ Gerd Helm die Eisenbahn allein fahren und schwang sich morgens um zehn Uhr auf seine Vespa. Am späten Nachmittag stellte er sich im Festspielbüro vor. „War das ein Empfang bei den ebenso film- wie rollerbegeisterten Italienern!“ erinnert sich Gerd Helm heute.

Aber auch für andere Streifen bekam er schon Preise. Jetzt macht er die Filme meist zusammen mit einigen anderen jungen Leuten, von denen jeder ein bestimmtes Aufgabengebiet hat. Er ist Regisseur und meist auch Kameramann. Viele seiner Filme haben mit der Natur zu tun, denn er ist begeisterter Bergsteiger.

An schönen Sommerwochenenden ist er nur auf Bergtouren in den österreichischen Alpen zu finden. „Ich kenne genügend verschwiegene Hochtäler, wo ich auf den ganz engen Fußpfaden mir mit meiner Vespa den halben Anstieg erspare. So kann ich meine Wochenende viel besser fürs Klettern, Fotografieren und Filmen ausnützen“, erzählt Gerd Helm.



Ein Lohn für Fleiß und Können
Die Medaille des Film-Festivals in Asnières.

Übers Fotografieren, das er schon mit einer alten Plattenkamera seines Vaters begann, kam er zum Filmen. Und kaum hatte er Freude am Schmalfilm gefunden, drehte er auch schon einen Vespa-Film. Die Geschichte eines jungen Mannes, der übers Wochenende zu einer Wanderung von Düsseldorf in die Eifel fährt, dort ein junges Mädchen und zugleich die erste Liebe kennenlernt, wobei die Vespa eine nicht unwesentliche Mittlerrolle spielt. Dies war einer seiner allerersten Filme, und obwohl er die meiste Zeit in der Schublade liegt, erinnert sich Gerd Helm: „Er ist aber schon damals recht gut geraten!“

Freilich hat er in dieses Hobby einiges investieren müssen (viel mehr jedenfalls, als in die Vespa, nachdem sie einmal gekauft war): Außer der Kamera braucht er ein Stativ, Wechselobjektive, einen Projektor, Schneide- und Klebegeräte zum Bearbeiten des fertigen Films, ein Tonbandgerät mit Schneide- und Klebegerät und einem Mischpult für das Kombinieren von Sprache, Musik und Geräuschen.

Zu dieser Grundausrüstung kommt dann noch das Geld für das Filmmaterial. Für einen seiner neueren Filme hat er über 240 Mark dafür ausgegeben (allerdings teilten sich die Mitglieder seines Teams diesen Betrag). Wer nicht so ambitioniert ist, wie Gerd Helm, und sich mit einfachen Erinnerungsfilmen begnügt, kann eine ganz einfache Rechnung aufmachen: Wenn man keinen „Ausschuß“ filmt, der besser herausgeschnitten wird, kann man bei 8-mm-Schmalfilm vier-einhalb Minuten in Schwarzweiß für weniger als zehn Mark, in Farbe für weniger als zwanzig Mark haben. Aber das sind andererseits auch schon recht stattliche Beträge.

Doch wer es wenigstens halbwegs so anfängt wie Gerd Helm, nicht einfach drauflos filmt, sondern immer eine nette Story im Kopf hat — und wenn es eine einfache Vespa-Reise-geschichte ist — der wird bald die Kamera nie mehr zuhause lassen. Selbst wenn der Film viel sauerverdientes Geld kostet.



Unternehmen Hochgebirge, Gerd Helm an der Kamera

M. J. R.



Schwester Karoline mit ihren Schützlingen

Sonderaktion des VC Ludwigsburg

Durch Anregung des 2. Vorsitzenden des VC Ludwigsburg, Gerhard Schmidt, startete der Vespa-Club Ludwigsburg am 20. Dezember 1959 zu einer Sonderaktion. Ziel war der Paketumschlagbahnhof Stuttgart, wo durch einen freiwilligen Arbeitseinsatz 64 Arbeitsstunden geleistet wurden.

So konnten am 24. Dezember durch den 1. Vorsitzenden, Otto Lang, und den 2. Vorsitzenden, Gerhard Schmidt, der Arbeitslohn für die Sonderschicht in Höhe von 83,86 DM dem Kinderheim in Hochdorf als Weihnachtsgabe übergeben werden, was eine große Freude bei der Betreuerin, Schwester Karoline, auslöste.

Bei dieser Gelegenheit konnte ein Einblick in die Aufgaben die zur Betreuung der Kinder erforderlich sind und von den Schwestern gemeistert werden müssen, getan werden.

So war es für die Überbringer eine große Genugtuung, daß diese Sonderaktion einem guten Zweck gedient hat.

Zugleich hatte diese Tat dazu beigetragen, daß einige tausend Weihnachtspakete durch die Post rechtzeitig an den Empfänger ausgehändigt wurden.

Für diese Arbeitsleistung durfte der Vespa-Club Ludwigsburg von der Postverwaltung Stuttgart, Anerkennung und ein schönes Lob mit nach Hause nehmen.

Vespa-Hochzeit in mehreren Aufzügen

Schon oft wurde im Vespa Tip in Wort und Bild über Vespa-Hochzeiten berichtet. Für diesen Vespa Tip hat der VC Melle eine Fotoreportage recht origineller Art eingesandt. Bei dieser Vespa-Hochzeit wurde nicht nur Spalier gestanden und ein Korso gefahren, sondern das Auto mit dem Brautpaar und die begleitende Vespa-Eskorte wurden nach Raubritter Manier angehalten. Die schon ungeduldige Braut und der mit seinem Schicksal zufriedene Bräutigam wurden von den Wegelagerern zum Aussteigen aufgefordert und mußten zur Weiterreise zum Traualtar eine Vespa besteigen. Vorher wurde aber von allen Beteiligten noch eine kleine feuchte Stärkung genommen.

So eine zünftige Vespa-Hochzeit ist für alle Beteiligten immer ein schönes Erlebnis. Die üblichen Trauungen gibt es alle Tage, aber eine prunkvolle Vespa-Hochzeit mit allem Zeremoniell ist für die Sehgäste in jeder Stadt etwas besonderes.



Die Hochzeitskolonne wird gestoppt



Der Bräutigam am Steuer auf der Fahrt zur Kirche



Das Brautpaar muß auf die Vespa umsteigen



Das Ganze Halt – Die Fahrt in die Ehe beginnt

Nikolaus des VC Heidelberg im Waisenhaus

Am 6. Dezember 1959 versammelten sich etwa 30 Mitglieder des Heidelberger Vespa-Clubs, um über die Abwicklung des sportlichen und gesellschaftlichen Jahresprogramms hinaus in schöner Weise wirksam zu werden. Nach einer von vielen Passanten bestaunten Fahrt ging es nämlich zum Waisenhaus St. Paulus, um den kleinen Insassen dieses Heimes eine vorweihnachtliche Freude zu bereiten. Viele Süßigkeiten, eine Menge Spielsachen, Kleider u. v. a. m. waren von den Mitgliedern des VCH beschafft bzw. gespendet worden und so waren die Tränen der Angst beim Erscheinen des Nikolaus bald einem freudigen Lachen gewichen. Gerade diese strahlenden Kinderaugen waren für alle Beteiligten der schönste Dank und es wird für uns Veranlassung sein, auch im kommenden Jahr diesen armen Kindern wieder eine Freude zu bereiten.



Der VC Heidelberg auf der Fahrt zur Nikolaus-Bescherung eines Waisenhauses

Das internationale Vespa-Treffen

vom 28. bis 30. Mai und das

Bundestreffen des VCVD

vom 13. bis 15. August

dauern **zwei volle Tage**

Bitte berücksichtigen Sie das bei Ihrer Urlaubsplanung.

Wir gratulieren

Zu Beginn des Jahres 1960 wurde Herr Dr. Heinrich Simon, Geschäftsführers der VESPA GmbH in Haunstetten bei Augsburg, mit zwei freudigen Ereignissen bedacht.

Seit Anfang Januar ist „der Doktor“, so wird er im internen Sprachgebrauch der Vespa GmbH bezeichnet, Vater.

Seine Gattin Erna schenkte einem Mädchen mit dem Namen „Annette-Michaela“ das Leben. Das war ein Aufhebens, nicht deshalb weil das niemand für möglich gehalten hätte, sondern wegen der allgemeinen Freude, die ob dieser Nachricht in der Firma Vespa herrschte. Im Hause Vespa wird immer lebhafter Anteil an den besonderen Familienereignissen der einzelnen Mitarbeiter genommen.

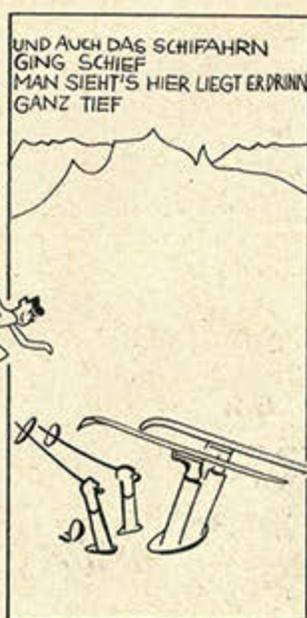
Die Belegschaft schenkte der kleinen Annette-Michaela ein Schaukelstühlchen nebst einem silbernen Serviettenring.

Nicht darüber, daß er am 9. Februar 50 Jahre alt wurde, war Dr. Simon überrascht, sondern über den großen Spektakel mit dem dieses Jubiläum gefeiert wurde. Nichtsahnend saß der Doktor an diesem Ehrentag in seinem Büro und verhandelte mit Besuchern. Der Prokurist des Hauses, Emil Hess, war informiert und zog die Verhandlungen geschickt in die Länge. Zwischen 11 und 12 Uhr mittags wurde Dr. Simon sogar daran gehindert, menschlichen Bedürfnissen nachzugeben. Punkt 12 Uhr ging der Spektakel los. Die Blaskapelle des Münchner „Platzl“ intonierte in der Vorhalle den „Bayrischen Defiliermarsch“. Ein Schanztisch war aufgebaut, Original Münchner „Platzl-Weißwürste“ standen bereit und die obligaten Brezen und das Stamperl Schnaps fehlten auch nicht. Aus der Werkhalle und den Büros strömten die Mitarbeiter in die Vorhalle, um ihrem völlig überraschten Chef von Herzen alles Gute zum 50. Geburtstag zu wünschen.

Anschließend ging es hoch her. Bier wurde ausgedient und Weißwürste verzehrt. Unter dem Jubel aller Anwesenden dirigierte Dr. Simon mit einem Kochlöffel in der Hand für den ganzen Betrieb den „Bayrischen Defiliermarsch“. Die Stimmung war großartig. Um 12.45 Uhr marschierte die Kapelle in die Kantine und spielte dort noch bis 14 Uhr auf. Selbst ältere Omas wurden dabei noch im Tanz herumgeschwenkt. Zwar waren einige Leute am Nachmittag des 9. Februar leicht groggy, aber alle waren in der Meinung einig: „Der Doktor sollte öfter Geburtstag haben.“

N.B. Der ganze Zauber wurde von der Belegschaft der Vespa GmbH geplant und ausgeführt.

Dümmheiten in 4 Akten



FÜR SIE GELESEN

Die Zeitschrift „der Winter“ ist jetzt in ihrer 4. Ausgabe im 47. Jahrgang erschienen. Sie enthält interessante Beiträge u. a. über Kampf dem weißen Tod, der Skipabst von Arlberg, Bremsvorschriften für Skifahrer und über den Berg ohne Piste, den Julfen. Die Zeitschrift ist bei Ihrem Zeitungsstand oder über den Bergverlag Rudolf Rother, München 19, Lands-huter Allee 49, zu haben.

Straßenverkehrsrecht, ein Gesetz mit dem alle Kraftfahrer in unangenehme Berührung kommen können. Den meisten Automobilisten, Rollerfahrern und sonstigen Verkehrsteilnehmern graut es vor dem Paragraphenwald, darum schauen sie ihn lieber erst gar nicht an. Die C. H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung, München 23, Wilhelmstr. 9, hat das Straßenverkehrsrecht in wohlgeordneter Form und noch dazu in einem handlichen Format mit anschmiegsamen Plastikeinband zum Einzelpreis von 5,20 DM herausgebracht. Ein Grund mehr, sich dieses wichtige Gesetz einmal näher zu betrachten und das „Straßenverkehrsrecht“ des Verlags C. H. Beck jederzeit im Taschenformat griffbereit zu haben.

DIES und DAS

Teste über die VESPA TOUREN 150 brachten die Zeitschriften: Kleinwagen und Kraftradspport Nr. 2/1960; Radmarkt Nr. 2/1960 und DMV-Motorsport Nr. 2/1960.

Fortsetzung von Seite 9

gegen Deutsche verspüren ließ. Im Gegenteil, wir waren von der großen Gastfreundschaft und Hilfsbereitschaft allerorts angenehm überrascht. Die Straßenverhältnisse waren überall gut. Selbst auf kleine Dörfer führten asphaltierte Straßen, wenn sie auch im großen und ganzen schmal sind. Die Hecken zu beiden Seiten vieler englischer Straßen versperrten an Kreuzungen und Kurven die Sicht (Vorsicht!). An den Linksverkehr habe ich mich persönlich sehr schnell gewöhnt, zumal ich schon in Schweden zweimal damit Bekanntschaft gemacht habe. Service und Tankstellen sind in dem dichtbesiedelten England zahlreich.

Camping für zwei Mann plus Roller ca. 1,50 DM, ansonsten ist alles genau so teuer wie bei uns, mit Ausnahme von Textilien, Süßwaren und Tee.

Großbritannien hat herrliche Gegenden und reizende Menschen. Es lohnt sich also auf jeden Fall einmal hinzufahren, zumal, wenn wie bei uns, in sechs Wochen nur zwei Tage verregnet sind.

Friedrich Pratschke

Liebe Clubkameraden!

Vor einigen Tagen habe ich mich mit der Unfallstatistik des Jahres 1959 beschäftigt. Ich muß ehrlich gestehen, mir kam dabei das kalte Grausen. Unter den vielen Verkehrstoten des abgelaufenen Jahres waren auch einige Clubkameraden von uns. Die Trauer um diese jungen Menschen legt uns alle die Frage vor: „War ihr Tod vermeidbar?“

Sicher gibt es Unglücksfälle, die unvermeidbar und schicksalhaft sind. Dieser Prozentsatz ist aber gemessen an der hohen Zahl der bei Verkehrsunfällen ums Leben gekommenen Menschen sehr gering. Ich glaube, die Clubvorstände sowie die Sport- und Tourenwarte sollten sich sehr ernsthaft mit der Frage beschäftigen, was noch alles getan werden kann, um die Verkehrsdisziplin besonders der jungen Clubkameraden noch mehr zu erhöhen. Neben einem regelmäßigen Verkehrsunterricht durch die Verkehrspolizei im Vespa-Club müßten die Clubvorstände streng darauf achten, daß bei Fahrten zu Vespa-Treffen und bei Clubausfahrten von allen Teilnehmern eine einwandfreie Verkehrsdisziplin eingehalten wird. Beim Fahren in der Kolonne muß der Abstand von Maschine zu Maschine genau dem Bremsweg der gefahrenen Geschwindigkeit entsprechen. Außerdem soll die Kolonne nicht mehr wie 10 Maschinen umfassen und zumindest der Kolonnenführer mit Abblendlicht fahren. Überholen in der Kolonne ist lebensgefährlich und sollte vom Clubvorstand mit einer strengen Verwarnung bestraft werden. Im Wiederholungsfall ist es durchaus am Platz, wenn der disziplinslose Vespa-Fahrer aus dem Club entfernt wird.

Um die Sicherheit im Vespa-Club zu erhöhen, hat der VCVD bekanntlich für alle aktiven Clubmitglieder eine Unfallversicherung abgeschlossen. Die Versicherung tritt aber im Schadensfall nur in Kraft, wenn der Verunglückte einen Sturzhelm trug. Beachten Sie bitte unsere Empfehlung für Sturzhelme in diesem Vespa Tip. Es ist zu raten, daß die Vespa-Clubs möglichst gesammelt die Sturzhelme über ihren Vespa-Händler bei der Firma ROMER bestellen. Der Sturzhelm hat schon vielen das Leben gerettet! Diese Tatsache muß in den Vespa-Clubs unermüdlich propagiert werden.

Unter Sportnachrichten wird in diesem Tip auch der VCVD-Sport ausführlich behandelt. Ich hoffe, daß sich die Sportwarte der einzelnen Clubs diesen Artikel genau durchlesen. An ihnen liegt es, ob der Sport in Zukunft innerhalb des VCVD einen breiten Raum einnimmt. Die Schaffung von Mannschaftspreisen bei der VCVD-Sportmeisterschaft dürfte auch ein Anreiz dafür sein, zu versuchen, daß ihr Vespa-Club mit möglichst vielen Teilnehmern in den Endlauf um die Bundesmeisterschaft kommt. Durch die Vorschläge des Sportkommissars für ein Roller-Trial wurde den Sportwarten die Möglichkeit an die Hand gegeben, in ihren Clubs zahlreiche Mitglieder für diese Sportart zu interessieren. Allerdings muß das Gelände so gewählt sein, daß die Bedingungen gut erfüllt werden können und dem Roller keine Motocross-Strapazen zugemutet werden. Das würde die weitere Entwicklung dieses Sportes unmöglich machen. Dieses Roller-Trial verbunden mit einer kleinen Gleichmäßigkeitsprüfung ist außerdem ein gutes Training für alle Teilnehmer an der VCVD-Sportmeisterschaft.

Aus dem Terminkalender des VCVD geht hervor, daß das Internationale Vespa-Treffen 1960 vom 28.—30. Mai in Frankfurt am Main stattfindet. Ebenso wie beim Bundestreffen am 13.—15. August in Nürnberg dauert die Hauptveranstaltung in Frankfurt zwei volle Tage. Es wird gut sein, wenn die Clubvorstände auf diese Tatsache bereits jetzt in den Clubs hinweisen. Alle Teilnehmer können sich also heute schon eventuell ein bis zwei Tage Urlaub für die beiden großen Treffen reservieren. Löhnen wird es sich bestimmt, das haben bereits die vorangegangenen Internationalen und Bundestreffen gezeigt. Das Programm für das Internationale Treffen in Frankfurt wird im nächsten Vespa Tip bekanntgegeben, der am 25. April herauskommt.

Herumgesprochen hat sich inzwischen auch, daß die internationale Vespa-Damen-Rallye, die 1960 in der Zeit vom 25. bis 26. Juni in München stattfindet, eine feine Sache wird. Allerdings muß vorausgeschickt werden, daß an dieser Veranstaltung nur Mädchen und Frauen teilnehmen können, die selbst Besitzerin einer Vespa sind. Diesmal ist es umgekehrt, denn jede Dame kann selbstverständlich auf dem Sozius eine männliche Begleitperson mitbringen. Ich würde deshalb allen

Clubvorständen, in deren Clubs weibliche Vespa-Fahrer Mitglied sind, raten, die Damen aufzufordern, an dieser einmaligen Veranstaltung teilzunehmen. Modeschauen, Wahl der elegantesten und charmantesten Vespa-Fahrerin und vieles andere stehen auf dem exklusiven Programm. Selbstverständlich werden wir entlang der Hauptverkehrsstraßen quer durch das Bundesgebiet dafür sorgen, daß die nach München rollenden Damen im Falle einer Panne rasch Hilfe durch Vespa-Clubs oder die Vespa-Servicestellen finden. München wird die Vespa-Damen aus der Bundesrepublik und aus dem Ausland gebührend empfangen.

Ich möchte meine Zeilen nicht abschließen, ohne des Mannes zu gedenken, dessen Todestag sich am 20. März zum ersten Mal jährt. Vor einem Jahr verunglückte der Vizepräsident des VCVD, Hans Georg Schultze, tödlich. Wir alle haben dadurch einen Clubkameraden verloren, dem der VCVD viel verdankt. Sein Andenken wird durch uns alle in Ehren gehalten werden. Bis zum nächsten Mal,

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

Anschrift: VC Berlin e.V., Berlin W 15, Duisburger Straße 12

Sportmeisterschaft des VCVD 1960

Ausscheidungsläufe

Lübeck — 23., 24. April

Augsburg — 23., 24. April

Gießen — 11., 12. Juni

Münster — 2., 3. Juli

Meisterschaftslauf des VCVD, Solitude oder

Hockenheimring — 27., 28. August

London

Europameisterschaft des Vespa-Clubs
von Europa — Anfang September

Bemerkung zur Sportmeisterschaft: Alle Clubvorstände erhalten eine Mitteilung des VCVD, welcher Ausscheidungslauf für die Sportmeisterschaft des VCVD für den Vespa-Club bindend ist. Jeder Sportfahrer kann nur an dem für seinen Vespa-Club zuständigen Ausscheidungslauf und bei Platzierung unter die 25 Prozent der Besten des Ausscheidungslaufes am Meisterschaftslauf teilnehmen.

Mitteilungen unserer Mitglieder



Solidarität des Vespa Clubs

Ich, Martin Schultze, danke allen Vespa-Clubs im ehem. VLC West, die für meine Mutti und mich so viel Geld gesammelt haben. Über 1000 Mark haben wir beide bekommen und brauchen deshalb keine Not mehr zu leiden. Meiner Mutti geht es wieder gut und ich danke deshalb Euch allen im Namen meines toten Vatis recht herzlich.

VC Eßlingen

Der VESPA-Club Eßlingen konnte an seinem letzten Clubabend wieder ganz groß demonstrieren, was „VESPA-Club“ eigentlich bedeutet. Doch dem vielgeplagten Vorstand Günther Probst hat dieser Abend bestimmt einige graue Haare gekostet.

Die Sache fing ganz gemütlich an — am Schluß war sie noch viel gemütlicher! Um 20 Uhr war im Clublokal ein nettes Nebenzimmer für etwa 20 Personen gerichtet, so nach und nach trudelten auch ein paar ein — und dann kam der Massenansturm: der gesamte VC Kornwestheim, an der Spitze der unverwundliche Willi Schnizler, Stuttgarter mit und ohne Sozia brausten heran, aus Eßlingen alles, was irgend wann schon einmal etwas mit der VESPA zu tun hatte.

Der Eßlinger Vorstand sauste nach Stühlen und Tischen, als ob bei ihm der Gaszug hängen geblieben wäre — na ja, am Schluß waren es dann immerhin 53 Vespasianer und solche, die es werden wollen.

Der weitere Bericht über das Gebotene stammt aus der Tagespresse:

„Der Grund der Zusammenkunft war der Lichtbildvortrag des Stuttgarters Walter Stollsteimer, der im Mai dieses Jahres mit drei Kameraden eine VESPA-Reise unternommen hatte. Die vier Freunde legten in knapp vier Wochen rund 7000 km Strecke zurück, die oft große Ansprüche an Mensch und Maschinen richtete...“

(Ausführlicher Reisebericht in diesem Heft.)

Probst

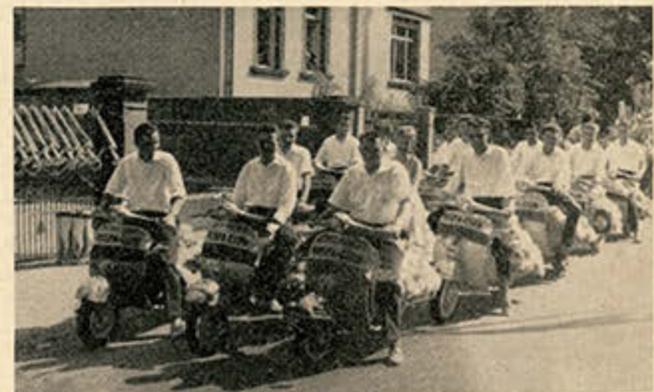
VC Monheim

Im Rahmen einer netten Weihnachtsfeier wurde am Abend des 19. Dezember 1959, das große Geheimnis, „Clubmeister 1959“ preisgegeben.

In drei, verhältnismäßig schweren Läufen: a) Verfolgungsfahrt, b) Nachtorientierungsfahrt, c) Geschicklichkeitsfahrt waren die drei Gesamtsieger ermittelt worden.

Für jeden Lauf war eine Höchstpunktzahl von 300 Punkten erreichbar.

Mit einer Gesamtpunktzahl von 771 Punkten wurde Klaus Jacobitz (Touren 150) Clubmeister 1959. Dicht gefolgt von Horst Bürgel (Hoffmann 125 ccm) mit 734 Punkten, der auch, wie der dritte im Bunde, Walter Hansen (G.S.) mit 638 Punkten einen recht anschaulichen Wanderpokal gewann.



VC Bensheim beim Blumenkorso

VC Friedrichshafen (Bodensee)

Mitten aus dem Fastnachtstrubel 1960 wollen wir noch eine kurze Rückschau auf das verflossene Jahr halten. Aber vor allen Dingen denken wir an unseren Kameraden Oreste Odesi, der am 1. Juni 1959, durch einen Unfall, jäh aus unserer Mitte gerissen wurde.

Am 30./31. Mai 1959 waren wir mit 12 Teilnehmern beim internationalen Vespa-Treffen in Heidelberg und am 19./20. September 1959 beim Landestreffen des SVR in Blaubeuren. Hier konnten wir, unter großem Jubel, den 1. Preis der Zielfahrtwertung mit nach Hause nehmen. Und da es außerdem noch der erste Pokal war, wurde dieser an einem Clubabend zünftig eingeweiht.

Bei einer Fuchsjagd, bei der wir unseren vorjährigen Clubmeister ermittelten, hatte es uns der Fuchs nicht sehr leicht gemacht. Erst nachdem man in Klüftern eine Bahnsteigkarte gelöst hatte, in Markdorf die Fensterscheiben des Rathauses gezählt, eine Tankstellenrechnung besorgt und noch ein Personalausweis einer 17jährigen „jungen Dame“ geliehen war, kam man endlich auf die Fährte des Fuchses. Nun ging die Fahrt kreuz und quer über den Gehrenberg und als erster spürte unser Vespa-GS-Fahrer Beno Schmid den Fuchs in Urnu auf.

Clubmeister 1959

- | | |
|------------------------|------------|
| 1. Beno Schmid | 110 Punkte |
| 2. Klemens Wegertseder | 102 Punkte |
| 3. Wilfried Ruess | 100 Punkte |

Unser Winterprogramm haben wir mit einem Erste-Hilfe-Kursus beim Roten Kreuz begonnen und nachdem St. Nikolaus bei unserer Weihnachtsfeier seine Gaben so reichlich ausgeteilt hat, wird man auch auf „höchster Ebene“ mit uns Vespa-Fahrern zufrieden sein.

Das neue Jahr haben wir mit einem Besuch beim Gründungsball des VC Vorarlberg in Dornbirn (Österreich) begonnen und nun geht es mit Schwung in die närrische Zeit!

Peter Ludwig



Denfeld

Die
Sitzbank
für Ihre
Maschine

SPORTSITZE • SATTEL • FUSSRASTEN • KOFFERTRÄGER
GEORG DENFELD K.G. SATTELFABRIK BAD HOMBURG

Zur Nachahmung:

Aufgabenstellung für eine Fuchsjagd

Folgende Fragen brauchen nicht der Reihenfolge nach gelöst und die Gegenstände (wie Bahnsteigkarte usw.) müssen zur Auswertung mit an das Ziel gebracht werden.

1. Wieviel Fensterscheiben hat die Vorderfront, außer den Türen, des Rathauses in Markdorf? 10 P
 2. In Immenstaad steht gegenüber der Post ein altes Haus mit einem Spruch. Wie heißt dieser Spruch? 10 P
 3. Bringe eine beliebig hohe Rechnung einer Tankstelle mit dem Datum vom 13. Oktober 1959. 10 P
 4. Auf dem Bahnsteig in Klufftern bekommst Du bestimmt eine Bahnsteigkarte. Kauf bitte eine und lasse sie dreimal lochen. 10 P
 5. Besorge bitte die Wiegekarte einer Person, auf der etwa 121 kg aufgedruckt sind. 10 P
 6. Und wenn Du unterwegs ein nettes Mädchen triffst, das in der Zeit vom 1. Oktober 1940 bis zum 31. September 1941 geboren ist, dann frage sie bitte höflich, ob sie Dir einmal ihren Ausweis leiht und bringe dann diesen mit! 10 P
- Kommt sie aber selbst gleich mit, dann hast Du **20 Punkte** verdient.
7. Auf der Straße zwischen Markdorf und Ravensburg, in der Nähe des Ortes Heppach, ist die Abzweigung zu dem Botanischen Garten G n a d e n a u (Wegkennzeichen rechts und links der Straße „Sonnenblume“). Dort fahr bitte hin auf und gib Deine Esso-Dose ab. 20 P

Und wenn Du in der Zeit von 12.30 Uhr bis 13.30 Uhr bei der Gnadenau angekommen bist, wirst Du recht bald unseren Fuchs auf seiner roten Vespa finden!

Jede Minute vor oder nach dieser Zeit ergibt einen Strafpunkt!

Der Fuchs hat eine halbe Stunde Vorsprung und zeichnet seinen Weg mit blauen Pfeilen mit der Aufschrift „Vespa, der meistgefahrenste Roller der Welt“.

Die ersten fünf, die den Fuchs erreichen, bekommen

50 Punkte.

Bei einer evtl. Punktgleichheit entscheidet das Los.

Und nun viel Spaß und „Auf Wiedersehen“ bei unserm roten Fuchs.

VC Seemöve, Friedrichshafen

Fuchsjagd beim VC Passau

Nach vorheriger genauer Besprechung führte unser Club am Sonntag, dem 11. Oktober 1959, in einem Teilgebiet des Neuburger Waldes eine Fuchsjagd durch. Die meisten Mitglieder des Clubs hatten sich zu dieser Jagd angesagt.

Um 9 Uhr früh trafen sich die Jäger in Kohlbruck, am Anfang des Neuburger Waldes. Der Fuchs „Snuffy“ war bereits eine Stunde früher gestartet und hinterließ auf den einsamen Waldwegen seine Spuren, das heißt, er zeichnete mit Sägespänen seine Fahrte an und markierte mit humorvollen Zetteln an Bäumen seinen Weg. — Dabei gab er den Jägern oft schwer zu denken auf, denn die zahlreichen Finten, Sackgassen und Irrwege machten ihnen zu schaffen.

Nach eineinhalbstündiger Suchjagd quer durch den Wald fand eine der beiden Mädchen, die an der Jagd teilnahmen, nämlich unsere Rita Struboll, genannt „Struppi“, die richtige Fahrte und somit auch den Fuchs. Der Fuchs überreichte der strahlenden Siegerin den traditionellen Fuchsschwanz, und dann wurden die anderen Jäger mit einem Hupkonzert zusammengetrommelt. Anschließend traf man sich dann beim Frühschoppen in der Blockhütte. Sehr gelacht wurde auch darüber, als der Fuchs erzählte, daß ihm schon auf halbem Wege die Sägespäne ausgingen und er im nächsten Dorf auf höchst verwickelte Art und Weise (es hätte ihn bald ein Hund gebissen, als er über den Zaun in ein Sägewerk stieg) sich wieder „Zeichenmaterial“ verschaffen mußte.

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
Anschritt: Dansk Vespa Union, Esplanaden 6,
Kobenhavn K

England

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

VC Frankreich:

15. Mai Nat. Treffen m. int. Beteiligung,
VC Annemasse
5., 6. Juni Nat. Treffen m. int. Beteiligung,
VC Grenoble, Teilnehmerbegrenzung
10. Juli Nat. Treffen m. int. Beteiligung,
VC Dijon, Teilnehmerbegrenzung
10., 11. September Nat. Treffen m. int. Beteili-
gung, VC Rouen, Teilnehmerbegrenzung
31. Okt. bis 2. Nov. Nat. Treffen m. int.
Beteiligung, VC Menton

Regionalbegrenzte Treffen:

12. Juni VC Dole
19. Juni VC Belfort
3. Juli VC Colmar
Anschritt: VC Frankreich, Rue Carnot,
Paris 17e

VC Holland

28., 29. Mai Rallye de Floriade, VC Rotterdam
4., 5., 6. Juni Wahl der Vespa-Königin,
VC Amsterdam
19. Juli Rallye, VC Nijmegen
23., 24. Juli Rallye, VC Groningen
3., 4. September Rallye „Twentse Ros“,
VC Hengelo
Anschritt: VC Holland, Ter Hoffsteedeweg 9,
Overveen

Schweiz

Internationales Vespa-Treffen in Zürich —
9., 10. Juli
Anschritt: Vespa-Club der Schweiz, Zürich 1,
Löwenstraße 29
28., 29. Mai oder 4., 5. Juni Vespa-Treffen am
Bielersee
12. od. 19. Juni Vespa-Treffen in Kreuzlingen

Schweden

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

VC Spanien

III Gran Prueba Regularidad „Las 20 Provin-
cias“, International, vom 13. bis 19. Juni
Veranstalter VC Spanien
III Rallye „America en Asturias“ vom 21. bis
23. Sept., National, Veranstalter VC Spanien
Adresse: VC Spanien, C/ Lope de Haro
Nr. 13, 10, D/Madrid (Spanien)



Vespa-Hochzeit in Borghorst

Jahresabschluß beim VC Augsburg

Zur Jahresschlußfeier des Augsburger Clubs in der Gaststätte Edelweiß konnte Vorstand Pretsch den Großteil der Mitglieder begrüßen. An Stelle eines umfangreichen Jahresberichtes erinnerte Hermann Husel mit einem selbstgedrehten Tonfilm an die nettesten Club-Episoden dieses Jahres. Viel Beifall erhielt auch Armin Mausch, der als langjähriges Mitglied über das Clubgeschehen seit der Gründerzeit im Jahre 1951 berichtete. Die Ermittlung der Jahresbesten war heuer erstmals in eine Club- bzw. Gesellschaftswertung und Sportfahrerwertung unterteilt worden. Den Pokal in der Clubwertung errang mit großem Punktevorsprung Gerhard Mayr; Sieger in der Sportwertung wurde Werner Pretsch.

Bei der kürzlich stattgefundenen Generalversammlung legte der 1. Vorsitzende wegen Wohnungswechsel sein Amt nieder. Als Nachfolger wurde der bisherige Stellvertreter Gerd Settele gewählt, so daß als neue Anschrift Augsburg, Uhlendstraße 16, zu vermerken ist.

Pr.

Neue Clubvorstände:

VC Essen e.V.: 1. Vors. Peter Witzel, 2. Vors. Rüdiger Bloss, Geschäftsführer Klaus Dieter Heidekrüger, Touren- u. Sportwarte Ernst Vollmar und Horst Kielmann, Kassierer Klaus Kramer. Clubanschrift: VC Essen e.V., Essen, Johannastr. 37.

VC Würzburg: Neue Anschrift, E. Pabst, Würzburg, Weingartenstraße 18.

VC Gelnhausen: 1. Vors. Richard Naumann, Kassierer Ferdinand Bohlender, Sportwart Rolf Otto, 2. Vors. Karlfred Weingärtner, Schriftführer Gerhard Weigelt, Pressewart Philipp Buchenau.

Clubanschrift: Richard Naumann, Gelnhausen, Steinbrunnen 6.

VC Goslar: Neue Anschrift, Klaus Rickert, Goslar, Wilhelm-Busch-Straße 1.

VC Moers: 1. Vors. Jürgen Ertl, 2. Vors. Manfred Suhr, Kassierer Horst Funderich, Sportwart Hans Ulrich Ebert.

Clubanschrift: Jürgen Ertl, Moers (Rhld.), Im Moerser Feld 3.

VC Oberhausen: 1. Vors. Franz Rummel, 2. Vors. Siegfried Klotz, Schriftführer Günter Potthoff, Schatzmeister Manfred Plein, Tourenwart Egon Bachmann. Postanschrift: Günter Potthoff, Oberhausen-Osterfeld, Postfach 53.

VC Monheim: 1. Vors. Horst Gries, 2. Vors. Karl Hermann Spies, Kassierer Gerd Busko, Tourenwart Horst Bürgel, Schriftführer Ellen Birkheuer, Punktewart Walter Hansen.

Clubanschrift: H. Gries, Düsseldorf-Holthausen, Am Trippelsberg 187. Clublokale: „Waldschlößchen“, Monheim, Opladener Straße 221. Clubabend: Jeden Freitag von 20 bis 22,30 Uhr.

VC Rheingau: 1. Vors. Bernd Hefner, 2. Vors. Günter Frankeneuter, Tourenwart Max Hammerschmidt, Sportwart Wolfgang Klös, Kassierer Gerlinde Hermansky, Schriftführer Irene Bachmann, Beisitzer Franz Hermansky und Walter Kilian.

Clubanschrift: VC Rheingau, Bernd Hefner, Eltville (Rhg.), Friedrichstraße 7. Clublokale: Hotel „Taunus“, Eltville, Wilhelmstraße 7 und „Gute Quelle“, Rüdeshheim, Neustraße 3. Clubabende: Jeden Mittwoch, 20 Uhr.

VC Hanau: 1. Vors. Peter Neumann, 2. Vors. und Schriftführer Hans Beschor, Kassierer Horst Hildenhagen.

VC Rahheim: 1. Vors. Walter Jessat, 2. Vors. Karl Paul, 1. Kassierer Ewald Schmitz, 2. Kassierer Karl Zerkaulen, Touren- und Sportwart Wilhelm Buschmann.

Neue Clubgründungen:

VC Höchst-Frankfurt am Main: Clubanschrift: Dietmar Lesniewski, Frankfurt-Ulb, Stegerwaldstraße 1.

VC Marburg: 1. Vors. Karl Heinz Gröning, Schriftführer Wilfried Henser, Kassierer Klaus Dieter Becher, Tourenwart Horst Scherber.

Clubanschrift: VC Marburg (Lahn), Am Grün 56a.

VC Bielefeld: 1. Vors. Rolf Fuhr, 2. Vors. Gerd Lippert, Kassierer Erich Liedke, Sport- und Tourenwart Klaus Tepel, Schriftführer und Pressewart Klaus Hofmeister.

Mitteilungen des VCVD



Freundschaftstreffen

Wir weisen alle Clubvorstände nochmals auf das VCVD-Rundschreiben Nr. 1/60 hin, in dem die Anmeldung der Freundschaftstreffen bis 1. März 1960 vorgeschrieben war. Der VCVD kann nur für die bis dahin angemeldeten Freundschaftstreffen, die den Richtlinien entsprechen, Zuschüsse geben.

VCVD-Ausweise für 1960

Jedes Mitglied des VCVD muß jetzt im Besitz der neuen Ausweise für 1960 sein. Die Farben der Ausweise sind bei aktiven Mitgliedern grün und bei passiven Clubfreunden rosa. Wer noch keinen gültigen Ausweis hat, soll unbedingt bei seinem Clubvorsitzenden nachfragen. Ohne gültige Ausweise ist keine Teilnahme an VCVD-Veranstaltungen möglich.

Konferenzen der Clubvorstände

Ab 1960 werden der 1. u. 2. Vorsitzende eines jeden Vespa-Clubs mindestens einmal jährlich zu einer Konferenz mit einem VCVD-Vorstandsmitglied bezirksweise eingeladen. Die Terminbekanntgaben, wann diese Konferenzen stattfinden, erfolgen an alle Clubvorstände in Kürze. Die Clubvorstände, die bis Mitte März keine solche Benachrichtigung erhalten haben, sollen sich unverzüglich mit dem VCVD-Sekretariat in Verbindung setzen.

Anträge für OMK-Ausweise 1960

Alle Sportfahrer, die nicht Mitglied des ADAC sind, können als Mitglied des VCVD einen Antrag auf Ausstellung eines OMK-Ausweises für 1960 beim Sekretariat des VCVD anfordern. Die Teilnahme an den VCVD-Sportveranstaltungen (siehe Treffenkalender) ist nur mit einem gültigen OMK-Ausweis für 1960 möglich.

Nicht warten, sofort den Antrag anfordern!

Clubbänder:

Neue Vespa-Clubs weisen wir darauf hin, daß die Firma Siebdruck Carina, München, Leonrodstraße 48b, sehr schöne Clubbänder aus Plastikmaterial zu günstigen Preisen herstellt. Diese Bänder werden von den meisten Vespa-Clubs im VCVD verwendet.

Hinweise für unsere Mitglieder:

Der VC Schweden teilt mit:

Mit der internationalen Rallye Stockholm vom 14. bis 19. Juni 1960 ist eine Geschicklichkeits- und Regelmäßigkeitsprüfung verbunden. Die Strecke der Regelmäßigkeitsprüfung läuft von Gothenbourg — Vänersbourg — Amal — Karlstad — Borlänge — Mora — Falun — Gävle — Uppsala — Stockholm.

Nenngeld beträgt 100 Skr. Das beinhaltet Verpflegung, Unterkunft und Benzin für 5 Tage. Kundendienstleistungen sind kostenlos. Ersatzteile müssen bezahlt werden. Die Rallye endet am 19. Juni 1960 in Stockholm mit einem Bankett und Preisverteilung. Es werden Preise für die Gleichmäßigkeits- und Geschicklichkeitsprüfung vergeben. Auskunft über den VC Schweden. (Adresse siehe Treffkalender.)

Der VC Schweiz teilt mit:

Gleich zu Beginn der Ferienzeit treffen sich die Vespa-Fahrer aller Länder Europas am 9. und 10. Juli 1960 in Zürich.

Zürich, die größte Schweizer Stadt, diese Handelsmetropole, gibt sich alle Mühe, den europäischen Vespa-Fahrern einige vergnügte Stunden zu bieten und sie mit den landschaftlichen, folkloristischen und architektonischen Schönheiten bekanntzumachen.

Wählen Sie das Vespa-Treffen in Zürich als Etappenort Ihrer Ferienreise! Zürich liegt im Herzen Europas, von Zürich aus

erreichen Sie in bequemen Tagesreisen die schönsten Ferenziele der Schweiz oder der umliegenden Länder.

Es findet eine Zielfahrtwertung mit Verkehrssicherheitskontrolle statt. Folkloristisch (Trachten) kostümierte Gruppen, die am Corso teilnehmen, erhalten einen Sonderpreis. Jeder Teilnehmer bringt neben einer Fülle schöner Erinnerungen auch eine mehrfarbige künstlerisch gestaltete Plakette mit nach Hause.

Auskunft über den VC Schweiz. (Adresse siehe Treffkalender.)

Vespa-Club von Windhoek (Südafrika) möchte gerne mit englischsprechenden Mitgliedern des Vespa-Club von Deutschland Verbindung aufnehmen, und unter anderem Clubplaketten und Wimpel austauschen.

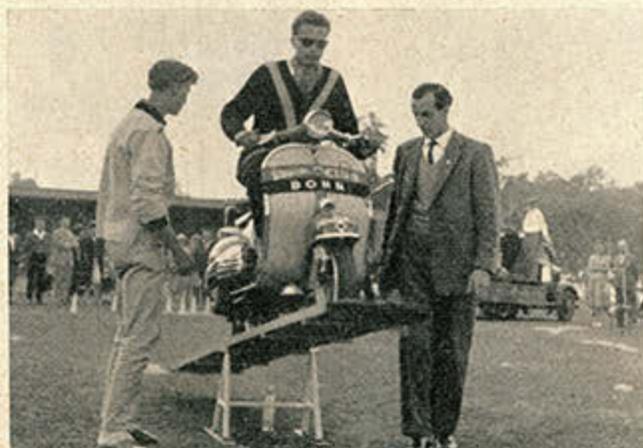
Adresse: Vespa-Club Windhoek, H. John Horne, P. O. Box 192, Windhoek, Südafrika.

Korrespondenz in Englisch oder Französisch möchte das italienische Clubmitglied Caselli Ovuliano, Via Dogali 7, Ferrara (Italia), mit einem Mitglied des Vespa-Clubs von Deutschland führen.

Billigen Urlaub für Mitglieder des VCVD bietet die Villa Pervinca in Viserba an der Riviera Adriatica an. In der Zeit vom 1. 5. bis 30. 6. und vom 19. bis 25. 10. 1960 kostet die Pension für VCVD-Mitglieder Lire 1050 pro Tag und in der Zeit vom 1. 7. bis 31. 8. 1960 Lire 1560. Nähere Auskünfte erteilt „Villa Pervinca, Via Ravenna 7, Viserba, Italia“.



Clubreporter fotografierten für Sie



Der kitzlige Moment auf der Wippe



Vespa-Club Wilhelmshaven

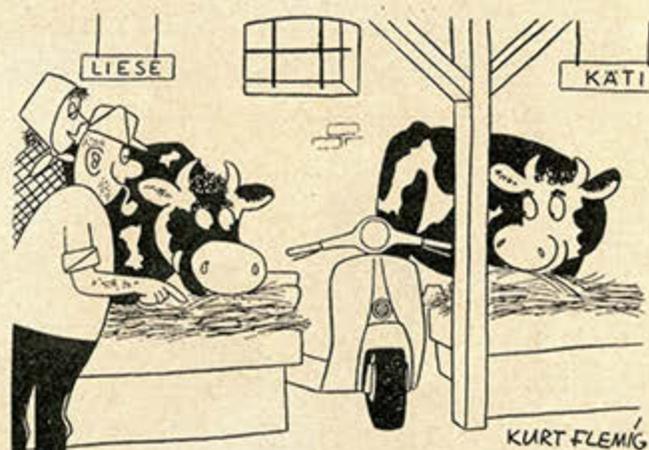
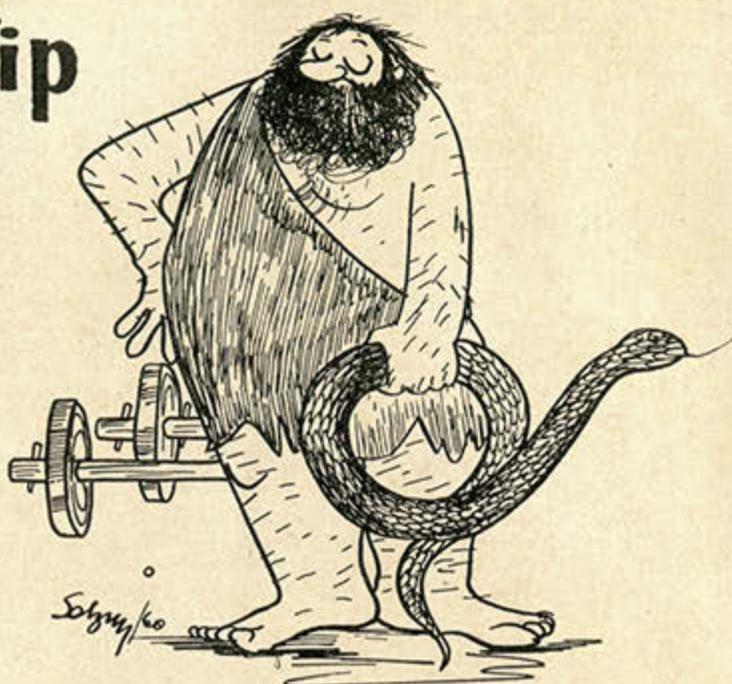
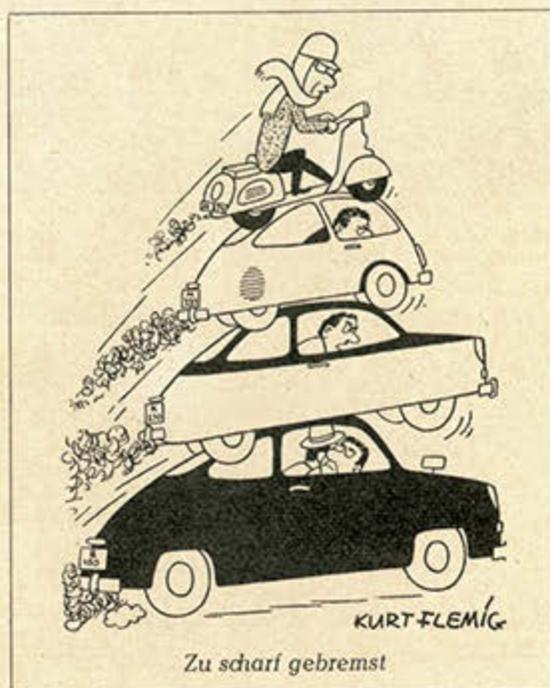


Vespa-Club Höchst am Main



Vespa-Club Bingen am Rhein

Schmunzel-Tip



Na wie wär's mit uns Kleine, im Vespa Club ist heute Saisonbeginn?



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 1960 kostet 1,80 DM · Einzelpreis 40 Pfennig · Alle Ausgaben des Jahres 1960 können über die Post nachbestellt werden · Bestellungen bei Ihrem Briefträger oder zuständigen Postamt · Zur Zeit gültig Anzeigenpreislise Nr. 3.

Foto: Helm, Stollsteimer, Brinzer, Michenfelder, Carla Carlevano, Hoppen, Schefer, Fotodienst Berlin, Lechner, Speck, Delius, Bayer. Bild GmbH., Schwab, Archiv, Clubfoto

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.



der meistgefahrenere Roller der Welt



Abschied vom Winter