



Vespa

DIE ZEITSCHRIFT **TIP**
FÜR DEN VESPA-FAHRER

*Frohe Fahrt in den Frühling
mit Heidi Brühl u. Peter Carsten*



Unser Titelbild:

Während einer Drehpause des neuen Freddy-Quinn-Films „Freddy und die Melodie der Nacht“ gab es für Heidi Brühl und Peter Carsten eine vergnügte VESPA-Fahrt auf dem Gelände des UFA-Studios in Berlin-Tempelhof.

Foto: Melodie/UFA

Aus dem Inhalt:

Ein deutsches Städtebild
Frankfurt am Main

Clubleben der Vespisti in USA

Vier Vespas auf Allahs Pfaden

Das schönste Motiv

Verkehrsdziplin — Verkehrsrecht

Jazz

Das neue Autogesicht

Vespa-Sport

Reisenachrichten

Aktuelles Bild

Unser Händlerporträt

Berlin ist eine Reise wert

Frühling im Hochgebirge

Weltnachrichten

Clubnachrichten

Schmunzeltip

★

Besonders für Sie:

Vespa-chic im Vespa Tip

Besonders für Ihn:

Für den Bordmechaniker

★

Letzte Meldung

Der Präsident des Vespa-Clubs von Deutschland, der ewig junge Rennfahrer Hans Stuck, errang mit einem BMW 700 beim Neckar-Bergrennen am 27. März 1960, das als erster Lauf zur deutschen Bergmeisterschaft gewertet wird, den 1. Platz in seiner Klasse.

Frankfurt a. Main

Frankfurt ist heute eine ausgesprochen moderne Großstadt, eine der rührigsten, baufreudigsten und verkehrsreichsten Städte Deutschlands.

Zwischen den grünen Wipfeln des uralten riesigen Reichsforstes Dreieich im Süden und den waldbedeckten Höhen des Taunus, die, von Südwest nach Nordost ziehend, die weite Mainebene begrenzen, dehnt sich die moderne Stadt breit hingelagert aus; sie ist von zahllosen Grünstreifen durchzogen, gegliedert und unterbrochen.

Mit 670 000 Einwohnern gehört Frankfurt zur ersten Garnitur der deutschen Städte; doch ist allein mit der Einwohnerzahl die Bedeutung einer solchen Stadt nicht erschöpft. Eine moderne Großstadt wird nicht allein durch die Masse der in ihren Mauern zusammengeballten Menschen bestimmt; entscheidend ist vielmehr das Leben, das sie erfüllt und ihr Erscheinungsbild formt. Frankfurt war und bleibt stets eine Stadt lebhaften, mit der ganzen Welt verflochtenen Wirtschaftstreibens. Handel und Verkehr haben von jeher ihr Schicksal bestimmt. Im letzten Jahrhundert gesellte sich eine vielseitige Industrie dazu.

Als Schnittpunkt der Handelswege des Kontinents ist Frankfurt entstanden und groß geworden. Darum legten die fränkischen Könige hier ihre Pfalz an. Für das Reich der Karolinger und ihrer Nachfolger war dieser Handelsplatz so wichtig, daß sie immer wieder hier ihre Reichsversammlungen abhielten und daß er schließlich gewohnheitsmäßig zur Königswahlstätte wurde.

Allen Kriegsdrangsalen und politischen Widerwärtigkeiten zum Trotz erhob sich die stolze Reichsstadt dank der Kraft ihrer Wirtschaft immer wieder zu neuer Blüte. Ihr größter Sohn, Johann Wolfgang Goethe, hat das in seinen Kinder- und Jugendjahren miterlebt und der Vaterstadt in seinem Erinnerungsbuch „Dichtung und Wahrheit“ ein unvergängliches Denkmal geschaffen.

Doch das alte Frankfurt, die eng gedrängte gotische Altstadt mit über 1000 Fachwerkhäusern, voller Romantik und stolzer Erinnerungen, dennoch kein Museum, sondern bis zuletzt vom Leben durchpulst und im Begriff, sich zu erneuern, dieses einst so berühmte Stadtgebilde mit all seiner Tradition wurde 1944 für immer vernichtet. Nur die bedeutendsten seiner Baudenkmäler überstanden mehr oder minder angeschlagen jene Katastrophe und sind inzwischen weitgehend wiederaufgebaut worden. Um diese letzten Zeugen einer großen Vergangenheit wuchs das neue Frankfurt, die moderne Großstadt, in den Formen unserer Zeit heran. Auf historischem Boden entstanden Plätze und Straßenzüge, den Bedürfnissen der Gegenwart angepaßt.

Was bedeutet nun eigentlich heute noch für ein modernes Gemeinwesen eine so interessante Vergangenheit? Ist sie mehr als nur ein Erinnerungswert mit begrenzter Werbekraft? Nur einem oberflächlichen Betrachter der gegenwärtigen Stadt könnte es so erscheinen, als lebe sie nur dem Tag und benutze die Tradition lediglich als Dekoration. Doch dieser Schein trägt auch hier. Geschichte ist kein Versatzstück, das man nach Belieben verwenden oder verstauben lassen kann,

als Schnittpunkt der Handelswege des Kontinents ist Frankfurt entstanden und groß geworden. Darum legten die fränkischen Könige hier ihre Pfalz an. Für das Reich der Karolinger und ihrer Nachfolger war dieser Handelsplatz so wichtig, daß sie immer wieder hier ihre Reichsversammlungen abhielten und daß er schließlich gewohnheitsmäßig zur Königswahlstätte wurde.

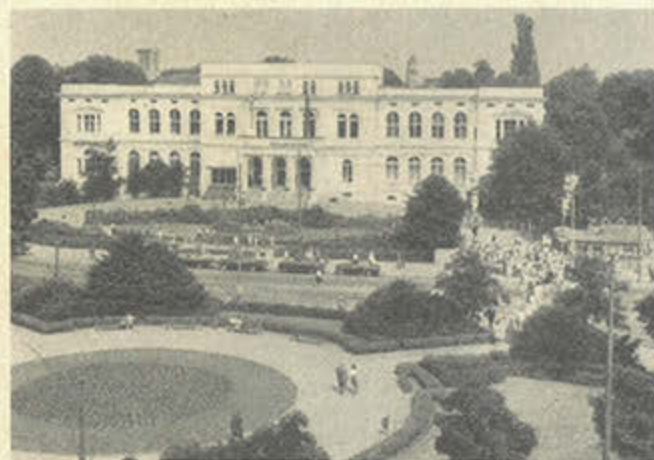
Programm des internationalen Vespa-Treffens in Frankfurt am Main auf Seite 18



Blick auf den Eisernen Steg, Rententurm und Dom

noch viel weniger ein bequemer Aufputz für Festreden und ähnliche Anlässe. In den Zeugen und Erinnerungen der Vergangenheit leben die formenden Kräfte einer Stadt weiter — und es sind die gleichen, die auch in der Gegenwart noch ihr Schicksal bestimmen.

Das lebendige, vorwärtsdrängende Frankfurt von heute empfängt seinen entscheidenden Auftrieb aus seiner Vergangenheit und kann ihrer nie entraten. Ist von ihr auch nur noch wenig sichtbar, so ist doch für den Kundigen der belebende Anhauch auch heute noch allenthalben zu spüren.



Zoo-Gesellschaftshaus



Festsaal des Zoo-Gesellschaftshaus



Clubleben der »Vespisti« in USA

Von unserem New Yorker Korrespondenten

Was ist eine „Scootercade“?

Auch ein Amerikaner, den Sie fragen, wird Ihnen darauf nicht leicht die richtige Antwort geben können. Aber der Eingeweihte weiß, daß sich unter dieser seltsamen Wortbildung eine Parade von Scooters, von Motorrollern, verbirgt. Und eine Scootercade, ausgeführt von 202 „Vespisti“, brachte die Broadwaygegend im Herzen New Yorks in Aufruhr, nachdem der Kommissar der Softball-League, Mr. John Effrat, die harmlose Bitte an den New Yorker Vespa-Club gestellt hatte, zwei oder drei Vespa-Scooters vor der von ihm geplanten Sportparade einherfahren zu lassen.

Der Vespa-Club nahm die Idee mit Enthusiasmus auf und erklärte: jeder Schauspieler, jeder Sänger, jeder Tänzer der Broadway-Theater, der an der Parade teilnehmen wolle, könne auf dem Rücksitz eines Scooters in der Parade fahren, geführt von einem Clubmitglied. Eine Menge „celebrities“ machten von dem Angebot Gebrauch. Die Scootercade begann in Shubert Alley, fuhr durch den ganzen Theaterdistrikt und endete im Central Park, wo die Eröffnungsspiele der Softball-League stattfanden. Es war ein großes Vergnügen, neben den populären Bühnengrößen die frischen jungen Gesichter der Clubmitglieder auf ihren Scooters zu sehen. Es war ein voller Erfolg für den Softball-Kommissar, für den Vespa-Club und für die freudigen Zuschauer entlang der ganzen Parade.



Versammlung des Vespa-Clubs New York vor Beginn seiner Fahrt durch den Broadway-Distrikt

Zunahme der Vespa-Clubs

Die Gründung der Vespa-Clubs in den Vereinigten Staaten geht 2 1/2 bis 3 Jahre zurück. Das ist kurz, aber in der Zwischenzeit haben sie sich mächtig entwickelt. Allerdings von den über 80 000 Vespa-Besitzern, die auf den amerikanischen Straßen fahren, ist erst ein relativ kleiner Bruchteil in den Clubs zusammengeschlossen. Aber sie nehmen ständig an Mitgliederzahl zu, und auch die Zahl der Clubs im ganzen Lande ist in stetem Aufschwung begriffen.

Das Hauptquartier des amerikanischen Vespa-Clubs befindet sich in New York und in New York hat auch der größte lokale Club seinen Sitz. Aktive Clubs befinden sich zur Zeit in folgenden Einzelstaaten der Union: Arizona, Colorado, Florida, Kalifornien, Massachusetts, Mississippi, New Jersey, New York, Ohio, Oregon, Pennsylvania, Texas, Washington (namentlich in Seattle), Wyoming und in der Hauptstadt Washington, D.C. In manchen dieser Staaten gibt es nur einen einzelnen Vespa-Club, andere haben fünf bis sieben Einzelclubs, so Kalifornien, Oregon und Washington. Der größte Staatsclub besteht in Kalifornien, der größte lokale Club in New York.

Geschäftsführende Sekretärin des Vespa-Club of the United States, Inc., ist Elinor C. Ayers. Das Büro des Vespa-Clubs wurde vor kurzem von Manhattan nach Long Island City verlegt, 31-02 Northern Boulevard. Der Vespa-Club von New York hat so zugenommen, daß zur Zeit Pläne erwogen werden, ihn in fünf verschiedene Unterabteilungen zu teilen, entsprechend den fünf Boroughs der Stadt New York.

60 000 neue Scooters im Jahr

Nach verlässigen Schätzungen dürften heute rund 350 000 Scooters in den Vereinigten Staaten in aktivem Betrieb sein. In den beiden letzten Jahren wurden durchschnittlich je 60 000 neue Motorroller in den USA verkauft. Es ist das eine erstaunliche Marktentwicklung. Die ganze Scooterbewegung geht ja hier nur auf den Anfang der 1950er Jahre zurück, als die italienischen Vespas (fabriziert von Piaggio & Co. in Genua) und die mailändischen Lambrettas ihren Einzug hier hielten.

Wenn man den Durchschnittspreis für einen Motorroller hier mit etwas über 300 Dollars ansetzt, so betrug der Gesamtumsatz im Vorjahr mehr als 20 Millionen Dollar. Das ist eine respektable Summe, zumal bei einem Industriezweig, der offensichtlich in steter Zunahme begriffen ist. Etwa ein Drittel der Gesamtzahl wurde von den beiden italienischen Fabrikanten importiert. Deutsche Motorroller machen etwa 10 Prozent der hier laufenden Scooters aus.

Verbindung der amerikanischen mit den europäischen Vespa-Clubs

Vespa-Clubs wie andere Sportclubs dienen dazu, ihren Sport rascher populär zu machen und ein geselliges Zusammensein Gleichgesinnter herbeizuführen. Die Scooterclubs veranstalten gemeinsame Ausflüge und zum Teil weite Überlandfahrten. Für das kommende Jahr sind drei oder vier größere regionale Zusammenkünfte von Vespa-Club-Mitgliedern geplant. In einigen Jahren hoffen die amerikanischen Vespa-Clubs ein nationales Treffen sämtlicher Clubs des Landes zu veranstalten, und die Vorbereitungen dafür sind bereits im Gange.

Europa ist auf dem ganzen Motorroller-Gebiet führend, und so sind auch die dortigen Vespa-Clubs bereits straffer organisiert und erfahrener. Das wird hier ohne weiteres anerkannt, und es besteht ein besonderes Bestreben, mit den europäischen Vespa-Clubs in Kontakt zu kommen.

Für Sommerfahrten haben die Vespa-Clubs wie andere amerikanische Motor-Scooterclubs alle Vorbereitungen getroffen,



Vespa-Club New York auf seiner Propagandafahrt durch den Broadway-Theater-Distrikt

um ihren Mitgliedern bei Fahrten nach Europa behilflich zu sein. In der Zeitschrift des New Yorker Vespa-Clubs, die vierteljährlich erscheint, werden immer wieder Listen von Übersee-Mitgliedern veröffentlicht, die mit amerikanischen Clubmitgliedern in Korrespondenz kommen wollen. Beson-

ders gilt das für englische Vespa-Fahrer. Der New Yorker Vespa-Club hört bisher wenig von deutschen Vespa-Clubs, und er nimmt an, daß das daher rührt, daß die Bildung von amerikanischen Vespa-Clubs in Deutschland noch wenig bekannt ist.

Miß Ayers hat vor kurzem eine fünfmonatige Tour durch Europa beendet, wobei sie rund 8500 Meilen auf ihrer 150-ccm-Vespa zurücklegte. Sie ist durch England, Holland, Frankreich, Deutschland, Schweiz, Italien und andere europäische Länder gekommen und wurde dabei von nationalen Vespa-Clubs gastfreundlich aufgenommen. Sie ist äußerst zufrieden mit den Straßen- und Verkehrsverhältnissen in Europa, mit der Leistung ihres Fahrzeugs, mit der Freundlichkeit der europäischen Vespa-Fahrer und mit dem ganzen Trip. Wie man hier zu sagen pflegt, „she loved every minute of it“.

Zweifelloos besteht bei den hiesigen Vespa-Clubs ein großes Interesse daran, mit europäischen Vespa-Clubs in Verbindung zu kommen. Für die kommende Saison ist mit Sicherheit zu erwarten, daß zahlreiche Vespa-Fahrer nach Europa kommen und ihren Scooter mitbringen, während andere ihn erst in Europa kaufen wollen. Wieviele Vespa-Fahrer das zu tun beabsichtigen, läßt sich zur Zeit nicht feststellen.

Teenagers in Scooter-Clubs

Man kann annehmen, daß über die Hälfte der Motorscooters von „Teenagers“ gefahren wird, — jener Gruppe zwischen Kindheit und Erwachsenen, — und entsprechend sind Teenagers auch an den Scooterclubs interessiert. Die Teenagers im ganzen Lande haben einen Hauptgedanken im Kopf: ihr eigenes Auto zu fahren. Aber dem stehen Hemmungen entgegen, darunter die gesetzliche Bestimmung, daß ein regulärer Führerschein erst mit 18 Jahren erteilt wird. In manchen Staaten ist eine eingeschränkte Lizenz schon mit 16 oder 17 Jahren erhältlich, aber zur Zeit sind starke Bestrebungen im Gange, das Erlaubnisalter allgemein auf 18 Jahre festzusetzen.

So betrachten die Teenagers die Motorscooters als willkommenes Mittel um die autolose, die schreckliche Zeit in ihrem Leben, abzukürzen. Zur Zeit lassen 27 Staaten Motorroller schon unter 16 Jahren benützen. Eine Vespa-Agentur im Südwesten berichtet, daß 90 Prozent ihrer Kunden Jugendliche sind. Nicht wenige Agenturen verlangen aber, daß Jugendliche unter 16 Jahren das Einverständnis ihrer Eltern vorweisen, wenn sie einen Scooter kaufen. Andere Agenturen wachen darüber, daß die jugendlichen Scooterfahrer eine richtige Schulung durchmachen. Sie haben für ihre Teenager-Kunden eigene Trainings- und Sicherheitsklassen eingerichtet.

Sammelmappe für VESPA TIP

Viele warten schon lange darauf, auf die Sammelmappe für den „VESPA TIP“. Alle Ausgaben des Vespa Tip, von der „historischen Nummer 1“ bis zu diesem Exemplar können Sie jetzt in der praktisch-schönen Sammelmappe einheften und jederzeit griffbereit aufbewahren.

Steckbrief:

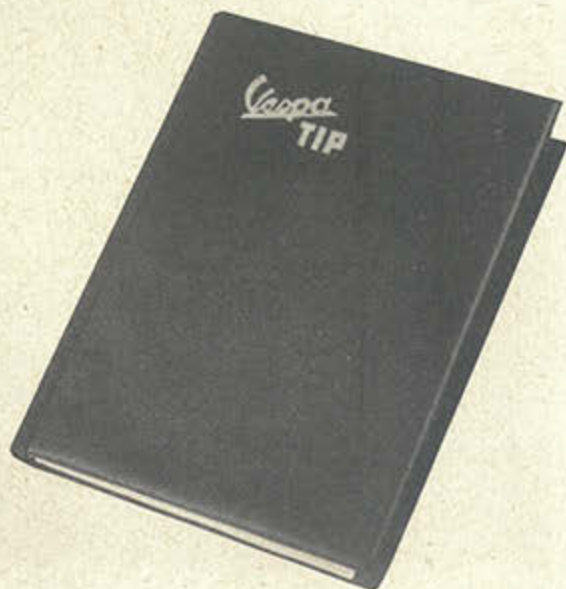
VESPA-TIP-Sammelmappe aus Plastik System „stema“ passend für 12 Ausgaben des VESPA TIP mit PVC-Band und 24 Klammern, außen blau Saffian, innen blau Taft, steif gearbeitet 2/4, randlos nach dem iba-plastik Stabilus-Verfahren, geschweißt, mit Silberprägung „VESPA TIP“ auf der Vorderseite oben links.

Preis:

DM 4,90 pro Mappe im Einzelversand inklusive Porto, Verpackung und Nachnahmegebühr.

Bestellung nur an: **iba-plastik Musshake & Co**
Augsburg, Schließfach 310

Bestellen Sie noch heute die Sammelmappe des „VESPA TIP“!



Vier Vespas auf Allahs Pfaden

Von Stuttgart nach Tunesien

Wüsten und 1001 Nacht

Auch der deutsche Hakim ißt mit den Fingern

In Nr. 29 des VESPA TIP veröffentlichten wir den ersten Teil einer erlebnisreichen VESPA-Reise der vier Stuttgarter Clubmitglieder Stollsteimer, Zimmermann, Barthel und Weissenbühler.

Das Quartett startete unbeirrt aller Prophezeiungen im Frühjahr 1959. Die Route führte über die Schweiz nach der französischen Hafenstadt Marseille und von dort per Schiff nach Tunis, dem afrikanischen Ausgangspunkt und Zielpunkt der Reise. Von dort wandten sie sich südlich, Stätten und Stätten zu, deren Namen und Blütezeit aus dem Anfang unserer Zeitrechnung datieren und eingehüllt sind, von dem Begriff „aus tausend und einer Nacht“. Wesentliche Punkte waren LE KEF, SBEITLA und KASSERINE, wo sie zuletzt Gast bei einem deutschen Arzt waren.

„Gegen Abend hatten wir, wie schon berichtet, KASSERINE erreicht. Schwer bewaffnetes Militär machte uns auf das vor uns liegende Rebellengebiet aufmerksam. Ein deutscher Arzt lud uns ein und arrangierte ein typisch tunesisches Essen mit Hammel, Karthagowein, Trommeln, Flöten und Gesang. Am nächsten Morgen ging es mit schweren Köpfen weiter, über noch schlechtere Pisten, auf denen feiner Sand wie Schneewehen die Fahrbahn bedeckte. Wir erreichten GAFSA, die erste große Oase. Überall Palmen und Gärten, und auf den Straßen spazierten Schildkröten wie bei uns Hunde und Katzen. Die Oase war ein richtiges Märchenland, von dem wir uns aber leider gewaltsam losreißen mußten, um noch vor der Nacht TOZEUR zu erreichen. Kurz nach GAFSA gerieten wir in einen Sandsturm, bei dem das Letzte aus den Maschinen heraus geholt werden mußte. Nach einer Stunde kam ein



Unser Zeltlager auf Djerba. Unser arabischer Trommler Jörg



Das Reisegebiet der Stuttgarter Vespisten

Pkw, dessen Insassen uns mitteilten, daß in der Nacht ein schwerer Sandsturm zu befürchten wäre, und wir deshalb unbedingt in einer Ortschaft übernachten müßten. Mit einer ungefähr 50 m langen Sandwolke hinter jeder Vespa und stark verschmutzt ging es den Oasen TOZEUR und NEFTA entgegen. Immer häufiger begegneten wir Nomaden, die mit ihren Kamelherden auf der Suche nach Nahrung für die Tiere in den Sanddünen umherzogen. Mitten in der endlosen Weite der nördlichen Sahara wurde plötzlich ein schwarzer Fleck sichtbar, die Oase NEFTA.

NEFTA ist eine kleine Stadt mit ungefähr 15000 Einwohnern, die sich auf den Hügeln, die die Oase umgeben, erhebt. Die Häuser aus Lehm und Ziegeln zeigen noch reinen arab. Baustil. Die Wände der Häuser, bei denen die Ziegel auf Lücke gesetzt sind, ergeben eine Vielfalt interessanter geometrischer Figuren. Der größte Teil der Einwohner lebt in unvorstellbar ärmlichen Verhältnissen. Eine Anzahl neugieriger dunkelhäutiger Kinder, von denen keines ein einigermaßen vollständiges Kleidungsstück am Körper trug, verfolgte uns auf Schritt und Tritt. Aber trotz aller Armut wurden wir in diesem Lande durch Bettelei nie belästigt. Von der Stadt, deren weiße Kuppeln und Mauern in der Spätmittagssonne leuchteten schauten wir hinunter auf die eigentliche Oase. Sie wird von verschiedenen Quellen gespeist, die die ungefähr 250000 Palmen mit Hilfe von Kanälen mit Wasser versorgen. Verträumte, smaragdgrüne Seen liegen zwischen den von Palmenzweigen umzäunten Gärten, in denen eine Vielfalt von exotischen Pflanzen gedeiht. Wir mieteten uns vier Pferde und ritten mit einem Führer stundenlang in dem Wasser der Kanäle durch diesen Zaubergarten, vorbei an einsam gelegenen Marabouts und riesigen, sich über die Kanäle biegenden Palmen. Am Abend wurden wir von dem Bürgermeister der Stadt begrüßt und zum Abendessen und Übernachten eingeladen.

Schweren Herzens verließen wir diese herrliche Oase und fuhren in östlicher Richtung den Bergen des Djebel entgegen. In TOZEUR wurde alles vollgetankt. Ein einmaliges Erlebnis war die Fahrt über den großen Salzsee (Chott Djerid). Dieser ist zu bestimmten Zeiten passierbar. Dann führt ein schmaler,

notdürftig befestigter Damm über die riesige Fläche weißer, in der Sonne glitzernder Salzkristalle. Eine unbarmherzige Hitze lastete über dem ausgetrockneten See. Hier erlebten wir auch das Schauspiel einer Fata Morgana: Vor uns erschienen plötzlich Häuser, Minarette, Palmen und Menschen, die sich beim Näherkommen in ein Nichts auflösten. 50 km lang war der Damm, der durch den See führte, ohne eine einzige Krümmung zu machen.

Eineinhalb Wochen nährten wir uns schon von Konserven und scharfen tunesischen Gerichten, einer nach dem anderen fing an, über Bauchweh und Darmstörungen zu klagen, und zu allem Überfluß folterten uns noch Flöhe, die wir durch kein Insektenpulver vertreiben konnten. Wir kamen zu der Überzeugung, daß diese Pulver nur auf einige europäische Floharten sicher wirken. Über KEBILI führte die Wellblechpiste nach EL HAMMA, wo wir unsere Vorräte wieder frisch auffüllten. Im Zelt stellte sich beim Kartenvergleich heraus, daß wir ein schönes Stück falsch gefahren waren. Jetzt hieß es, eine Abkürzung zu finden und auf die alte Route zurückzukehren, ohne daß dabei ein größerer Umweg entstehen würde. Ein freundlicher Tunesier brachte uns am anderen Tag an einen Weg, der direkt nach dem Gebirge mit unserem nächsten Ziel MATMATA führte. Zuerst ging die Fahrt ganz gut, dann wurde die Straße immer schmaler und ging allmählich in einen Eselspfad über und führte plötzlich über einen halben Meter hohe Steinterrassen, die sich alle 30—50 Meter wiederholten. Alle 10 Meter saß der Motor und der Auspuff auf den Felsstücken auf, und keiner glaubte, daß dies die Vespen noch länger durchhalten würden. Die Fahrt ging in wildes Motocross über, und öfters mußte Maschine um Maschine auf die nächsthöhere Gesteinsschicht gehoben werden. Als der Sand den Fels ablöste, wurde es nicht viel besser. Nach den bereits hinter uns liegenden Kilometern auf tunesischen Pisten hatten wir es langsam zu einer Fahrtechnik gebracht, bei der uns kaum noch irgend etwas aus dem Sattel holen konnte. Bilanz der 40 km von EL HAMMA nach MATMATA waren: verlorene Gepäckstücke, ein abgerissener Kickstarter, geknickte Ständer und zerbeulte Auspufftöpfe. Doch die Maschinen liefen weiter.

MATMATA entpuppte sich als eine sehr interessante Siedlung verschiedener Araber und Juden. Nun ging es nach MEDENINE auf einer Strecke, die uns vom ADAC abgeraten wurde, und in den Karten als sehr gefährlich eingetragen war. Von dieser kurvenreichen, steinigen Straße, die ohne Randsteine oder andere Sicherungen an steilen Abgründen der Berge entlangführte, vorbei an wildromantischen Araberdörfern, hatten wir einen einmaligen Ausblick auf das Panorama der Wüste, aus der sich wie in einem Mosaik kleine Palmengruppen als dunkle Punkte zwischen den Hügeln und Dünen abhoben. Kurz vor MEDENINE fuhr Weißbühler mit Volldampf in eine Sandwehe, die sich quer über die Straße zog, und deren Höhe er unterschätzt hatte. Ich fuhr hinter ihm und sah plötzlich vor mir eine Wolke aus Sand, eine sich überschlagende Vespa, und Jörg lag benommen auf dem Boden. Nach einigem Blechbiegen war die Karosserie wieder in Ordnung.

In MEDENINE konnten wir die berühmten Ghorfas bestaunen. Dies sind mehrstöckig gebaute Lehmhäuser, bei denen an der Vorderwand des Hauses absteigende Steine als eine Art Stiege in die einzelnen Stockwerke führt. Eine halsbrecherische, riskante Angelegenheit. Über den sechs Kilometer langen Damm bei EL KANTARA erreichten wir DJERBA, die Insel der Lotophager, die seit Odysseus und Homer immer wieder den Fremdling begeistert, der sie betritt. Nichts erinnert auf dieser kleinen Insel an das afrikanische Festland mit seiner Strenge. DJERBA ist eine Inseloase, übersät von frischen Palmen, Olivenbäumen und Agaven, die sich aus dem Sand erheben. Eines der fischreichsten Meere trägt durch seinen reichen Fischfang und den Schwämmen dazu bei, den Ertrag der wirtschaftlichen Erzeugnisse zu ergänzen. Hier begann unser Zeltlager langsam orientalischen Stil zu bekommen, nachdem wir bei einem Einkaufsbummel in HOUMT SOUK Teppiche, Flöten und Trommeln eingekauft hatten.

Sehr ungern schlugen wir die Zelte ab und verließen die Insel mit einer Fähre, die den Verkehr zwischen DJORF und ADIM versieht. Schnell erreichten wir wieder MEDENINE und handelten uns dort noch einige alte arabische Schmuckstücke aus Silber ein. Die Straßen waren jetzt wieder in bestem Zustand. Über GABES erreichten wir EL DJEM, das alte Thyssdrus der Römer. Inmitten der ärmlichen Häuser erhebt sich hier das alte Amphitheater, dessen Ausmaße denen des Kolosseums in Rom kaum nachstehen.

Fortsetzung im Vespa Tip Nr. 31



Das Kapitol in Sbeitta



Marabou in Touzeur

Vespa Tip Nr. 31 (Mai/Juni-Ausgabe)
erscheint nicht vor 20. Juni.



Das schönste Motiv

Endlich hatte ich es gefunden. Nach langem Suchen, versteht sich, doch war es mir beim Anblick dieser herrlichen Landschaft mit dem knorrigen Apfelbaum im Vordergrund und den weitauslaufenden samtfarbenen Feldern und Matten so, als hätte ich dieses Bild schon lange vor Augen gehabt und gesucht. Nun aber flugs die Staffelei aufgebaut, die Palette gerichtet und los ging es. Bald steckte ich mitten drin und vor mir wuchs auf dem weißen Blatt das Bild meines Lebens. Daß ich Maler bin, muß ich Ihnen nicht erst erklären, ich glaube, das sieht man mir an. Aber so ein Motiv! Ich kann Ihnen sagen, ich war restlos glücklich! Das Wetter war auch so recht nach meinem Geschmack. Die Bienen und Hummeln schwirrten umher und ein leiser Windhauch kühlte angenehm meinen heißen Kopf.

Irgendwo mußte aber ein recht großes Insekt herumfliegen, es hatte so ein sonores Brummen, bald ruhiger, bald aufgeregter. Der Ton lenkte mich von der Arbeit ab und ich schielte nach dem Tier, ohne es entdecken zu können. Und dann sah ich es! Entschuldigen Sie bitte, aber was ich da sah, war kein Tier. Vorläufig war es noch ein glitzernder Punkt mit farbigen Tupfen, der sich weit unten im Tal behend zwischen den Feldern bewegte. Alter Bursche, — dachte ich, läßt du dich so leicht ablenken? Ich malte weiter. Doch das Brummen kam näher. Einmal war es hastiger, höher, dann wieder tief, befreit und zielbewußt. Halten Sie mich bitte nicht für willensschwach, aber ich ließ mich doch wieder ablenken, und schaute nach dem Brummer aus. Und dann sah ich, daß es eigentlich zwei waren. Ich meine zwei Mädchen, oder besser — eine Vespa und ein Mädchen. Jedenfalls paßten sie wunderbar zusammen. Einfach bezaubernd, wie sie gerade den Hang nahmen. Das Mädchen fast stehend, etwas über den Lenker gebeugt, den Kopf im Nacken mit fliegendem, blondem Haarschopf. Sauber, sauber — kann ich Ihnen da nur sagen, jeder hätte da gern hingeschaut. Sie hätten sehen



sollen, wie behend und zugleich zierlich das Mädchen seine Vespa steuerte und mit welcher Zuverlässigkeit die Vespa auf alle Fahrwünsche ihrer Besitzerin einging! Bald hatte mich das Mädchen erspäht. Etwa hundert Meter von mir entfernt stoppte sie mit einer kesseln Halbwendung auf einer Wiese, strich sich eine Haarsträhne aus der Stirn und schaute mit großen Augen zu mir herüber. Dann ließ sie ihre Vespa mit zügigem Schwung wieder voranschleusen und hielt nach einer eleganten Schleife direkt neben mir, während der Motor unaufdringlich weiterflüsterte. Ich tat so, als hätte ich ihre Ankunft gar nicht bemerkt und malte wie ein Besessener

weiter, trotzdem ich fühlte, daß sie ganz intensiv mein Bild betrachtete.

Leider dufte, sagte sie schließlich und drückte den Kurzschlußknopf. Ich schaute auf und sah die große Enttäuschung in ihrem schönen Gesicht. Sie stieg ab, bockte den Roller auf und setzte sich neben mich ins Gras. Und da sah ich auch ihre Kamera und mir wurde klar, warum sie „leider dufte“ gesagt hatte. Als Maler kann man ja, bitte verstehen Sie mich recht, sagen, wer zuerst kommt, malt zuerst. Aber man kann auch



als Maler so einem reizenden Geschöpf gegenüber Kavalier sein und deshalb packte ich meinen Kram zusammen, schnürte mein Bündel und verabschiedete mich mit der Bemerkung, daß sie ruhig ihr Motiv fotografieren und sich nicht an mir stören soll, denn bei mir wäre doch nichts Rechtes geworden, weshalb ich jetzt auch ginge. Ich verdrückte mich möglichst unauffällig hinter die Hecke, wo meine Vespa stand. Ich startete sie und wurde wieder froh an ihrem kraftvollen Brummen, was mir schon oft den Abschied erleichterte. Den ersten Gang hatte ich schon eingelegt und wollte gerade einkuppeln, als eine leichte Hand meine Schulter berührte. Ich wandte mich um und — ja, Sie haben richtig geraten — Sie war aber noch viel schöner, als ich zuerst gemeint hatte! Was soll ich Ihnen da noch erzählen? Jedenfalls wurde mein Bild noch fertig und ihr Foto kam auch zustande und wir waren auch noch dort, als es schon zu dunkel war zum Malen und zum Knipsen. Heute hängt mein Bild in ihrem Zimmer und ihr Foto, übrigens ein wirklich gelungenes Farbfoto, hängt über meinem Arbeitstisch. Ach so, das hätte ich bald vergessen! Unsere beiden Vespas — die können und wollen wir nicht entbehren.

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

Verkehrsdiziplin

Im letzten VESPA TIP schreibt unser Wolfgang Schramm, daß ihm das kalte Grausen kam, als er die Unfallstatistik 1959 gelesen hat.

Was wir seit Jahren bringen, schlägt auch er vor: Clubabende mit der Verkehrspolizei! Verkehrsdiziplin!

Er geht so weit, daß er fordert: Disziplinlose Fahrer: „Raus aus dem VESPA-CLUB!“

Eine harte Forderung!

Aber — sehr berechtigt!

Ich höre schon Volksgemurmel und Proteste! Wer Verantwortung trägt, muß dem aber zustimmen.

Da kommen nun nette junge Leute mit der VESPA ange-rauscht. Man freut sich und hat sie gern. Sie drücken sich um keine Arbeit herum.

Doch sobald sie auf der VESPA sitzen, geht's erst mal los mit dem „Katz- und Maus-Spiel“ — mit den „weißen Mäusen“: Ob sie mich wohl erwischen, wenn ich schneller fahre?

Als ob der Teufel sie gepiekt hätte — so wird losgebraust. Ein amerikanischer Psychologe hat einmal behauptet, daß unbeherrschtes Losbrausen mit Minderwertigkeitskomplexen zusammenhänge!?

Was nützt es, wenn Ihr die Maschine beherrscht? Ein einziger Idiot im Straßenverkehr — und wir müssen wieder Besuche im Krankenhaus machen.

Ehrgeiz? Im Straßenverkehr??

Nee! Dann fährt doch freundlicherweise die Sportveranstaltungen des VCVD mit!

Dort muß man beweisen, was man im Straßenverkehr so gern gegen einen Anfänger praktiziert!!

Übrigens — ein Berliner Gericht hat jetzt entschieden: Wer fünfmal Anzeigen wegen Geschwindigkeitsüberschreitungen zu bieten hat — muß 14 Tage ins Kittchen!

„Vize“ vom VC Berlin e.V.



Verkehrsrecht

Zur Einordnungspflicht beim Linksabbliegen

Wenn es erst genauer Abmessungen bedarf, um die Durchführbarkeit des Linksabbliegens nach erfolgter Einordnung zur Straßenmitte hin festzustellen, kann dem Durchschnittsfahrer nicht als Verschulden angerechnet werden, wenn er geglaubt hat, von der Fahrbahnmitte aus nicht einbiegen zu können.

(OLG Hamm 2 Ss 1287/59) (kfzd)

Geschwindigkeit bei uneinsehbarer Fahrbahn

Ein Kraftfahrer, der in einer Kurve nur 50 m Sichtweite hat und mit seinem Kfz über die Hälfte der Fahrbahn einnimmt, muß so langsam fahren, daß er vor der Mitte der einsehbaren Strecke halten kann, da ihm ein Fahrzeug entgegenkommen kann, das ebenfalls mehr als die Hälfte der Fahrbahn benötigt.

(OLG Hamm — 1 Ss 1111/59)

(kfzd)

Anwendung der Lichthupe

Die Absicht des Überholens durch die Lichthupe anzuzeigen, ist im Bereich geschlossener Ortschaften erst vom Hereinbrechen der Dunkelheit an, außerhalb geschlossener Ortschaften aber auch bei Tage (also immer) zulässig.

(OLG Frankfurt — Ss 615/59)

(kfzd)

Rückschaupflicht des Linksabbliegers

Der Linksabblieger ist trotz Richtungsanzeige, Einordnen und Geschwindigkeitsverringerung zur Rückschau auch unmittelbar vor dem Abbiegen verpflichtet, wenn nach der Verkehrslage ein Nachfahrender trotz normaler Aufmerksamkeit die Ankündigung des Abbliegevorhabens übersehen haben kann.

(OLG Hamm — 1 Ss 1130/59)

(kfzd)



Vorschau auf den Sommer. Modell: Porolastic. Klassisch einfacher Helanca-Anzug mit französischem Beinschnitt und viereckigem Square-Ausschnitt. Schon ab Größe 38 lieferbar. Foto: Lautenbacher



eine
so gut
wie
die andere

Jazz

Lieber Vespa-Freund!

In dieser Ausgabe unseres Vespa Tips wollen wir damit beginnen eine Serie von Artikeln zu veröffentlichen, die unser Stuttgarter Club-Kamerad Heinz-R. Lange, 1. Vorsitzender des Jazz-Club „night-train“, uns zur Verfügung gestellt hat. Es handelt sich hierbei um den heutigen Stand und die eigentliche Entwicklungsgeschichte des Jazz. Da wir eine Anzahl von Jazzbegeisterten unter uns wissen, haben wir dies sehr begrüßt, und hoffen Ihnen somit einen Gefallen getan zu haben.

Das „Spirit of Memphis Quartet“:

Gleichermaßen wie die religiöse musikalische Arbeit von J. S. Bach hat auch das Spirit of Memphis Quartet sich ein Ziel gesetzt: der Kirche und somit dem Glauben zu dienen. St. Paul mahnte das Volk Psalmen zu singen, Hymnen und Choräle zu gebrauchen; damals hatte man noch keine Instrumente, um die Gesänge zu begleiten, d. h. zu untermalen. Im 5. Jahrhundert schrieb St. Jerome, daß bei Kirchengesängen niemand wußte, was eine Flöte oder eine Lyra war. Antiphonale Musik war der Grundstock der Kirchengesänge. Fünf oder sechs Jahrhunderte später gewannen die Instrumente immer mehr Bedeutung in den Kirchen. Die Kirche begann „populär“ zu werden — sie wandelte sich mehr und mehr im Interesse des religiösen Dienstes. In Afrika, in Europa, überallhin versuchte sich diese Art Musik zu verbreiten — und es gelang ihr auch. Hier galt plötzlich das Wort der frühen christlichen Kirche, des Priesters, des Propheten; der Glauben wurde laufend stärker. Afrika, oder besser, West-Afrika, hier war der Rhythmus zu Hause; europäische Musik war äußerst melodisch. Aber die Unterschiede lagen in der Dogmatik, der musikalischen Form sowie dem Ausdruck. Aber beide Teile beide Christen, wurden von der gleichen Liebe und der gleichen Furcht heimgesucht. In beiden Kontinenten war die religiöse Musik in ihrer Auffassung die gleiche. In jeder Gemeinde, schwarz oder weiß, hatte der Vorsänger dazu beigetragen, daß der Glaube allgemein werden sollte. Er hatte die Gemeinde im Gesang zu leiten; er war der eigentliche Promotor. So vereinigten sich in Amerika der Rhythmus West-Afrikas — aus Europa der melodische Charakter. So wurde dem amerikanischen Neger der Spiritual-Gesang gegeben (religiöses Lied des Negers). Und das Spiritual wurde zu einer der populärsten Formen — zur Grundsteinlegung des Jazz. Es wurde sozusagen eine „working hymn“ (arbeitende Hymne). So erwuchs der Blues, noch später dann der Jazz. Der Swing, der Ausdruck der Stimme wurde durch die Baptisten-Kirche weitgehendst gefördert. So blieb das Spiritual der Folklore (Völker-Musik-Kunde) immer noch verbunden. Der „rocking-rolling“ Ausdruck (lebendig-starker Ausdruck) wurde parallel im Jazz wieder aufgegriffen und blieb so lebendig — wird es immer sein. Hier schulte sich der menschliche musikalische Ausdruck. Im Süden arbeiteten Gospel-Gruppen (Art des Spirituals) und „Jug-bands“ (Wörtlich: Krug-Kapellen. Früher spielten die jungen Musiker auf allerlei Instrumenten, die sie selber gefertigt hatten, z. B. Wannenbaß, Kazoo — eine Art Flöte, Washboard = Waschbrett, einen Ersatz für ein Schlagzeug.) nebeneinander. So konnte man Gedanken austauschen. Zusammen nahmen sie die Formen voneinander an. Der Jazz basierte hauptsächlich auf instrumentaler Musik — die Folklore stützte sich auf den Gesang. Zwei Gruppen sind hier besonders vertreten: Das Spirit of Memphis Quartet und die Drinkard Singers.



Vorsicht, giftige Natter



Übrigens, man fährt nicht mehr ohne Hut

Das neue Autogesicht

Diese Fotos sind nicht dem Gruselkabinett des Professor Bondy entnommen, sondern von unserem Korrespondenten Erich Schefer in den Straßen Frankfurts aufgenommen worden.

Wir machen den Vorschlag, beim nächsten Autosalon die ausgestellten Wagen alle von hinten zu fotografieren und deren Konterfeis in einem Sammelband unter dem Titel „Autos sehen Dich an“ herauszubringen. Dem Publikum werden dadurch bisher unbekannte Perspektiven des Automobils dargeboten.



Vespa-Sport

Die ersten Ausscheidungsläufe für die Sportmeisterschaft des VCVD werden Ende April durchgeführt. Die Ausschreibungen und Wertungen sind inzwischen bekanntgeworden und dürften bestimmt Gegenstand ernsthafter Besprechungen und Beratungen bei den Sportfahrern in den einzelnen Vespa-Clubs sein.

Eine der wichtigsten Voraussetzungen für ein gutes Abschneiden bei der Sportmeisterschaft des VCVD ist die genaue Kenntnis der Ausschreibung und ein darauf ausgerichtetes Training im Club.

Viele Sportfahrer haben unnötigerweise Strafpunkte kassiert, die sich durch eine genaue Kenntnis der Teilnahmebedingungen vermeiden ließen.

Grundsätzlich soll aber allen Teilnehmern an Sportveranstaltungen noch einmal der Geist der olympischen Spiele in Erinnerung gerufen werden, deren Motto lautet: Die Teilnahme ist wichtiger als der Sieg! Das gilt auch für den Motorsport. Der Präsident des VCVD, Hans Stuck, hat als einer der bekanntesten und erfolgreichsten Rennfahrer stets nach diesem Grundsatz gehandelt und auf manchen Protest verzichtet, der ihm unter dem ersten Eindruck des eben beendeten Rennens unumgänglich schien.

Fast bei jeder Motorsportveranstaltung treten die „Ausschreibungsjuristen“ auf, die oftmals ihr eigenes Versagen durch Wortklaubereien bei der Auslegung der Ausschreibung zu bemängeln suchen.

Es bleibt also zu hoffen, daß sich die Teilnehmer an den VCVD-Sportveranstaltungen in erster Linie durch einen einwandfreien und fairen Sportsgeist auszeichnen und damit maßgeblich zu einer Weiterentwicklung des jungen Motorrollersports beitragen.

Um die Erfolge der Sportfahrer auf Vespa in den zurückliegenden Jahren zu würdigen, hat der Sportkommissar des VCVD, Hermann Husel, eine Ergänzung zur Punktwertung für das VCVD-Sportabzeichen bekanntgegeben. Es liegt also im Interesse aller Sportfahrer im VCVD, ihre Erfolge aus der Vergangenheit baldmöglichst an den VCVD zu melden. Es versteht sich von selbst, daß nur die Medaillen gewertet werden können, die auf VESPA errungen wurden. Die Angaben der Sportfahrer werden durch den VCVD bei der



Hans Krüger (VC Nordwest-Frankfurt/Main) bei einer Geländefahrt im Jahre 1959, bei Hanau

OMK zur Überprüfung eingereicht. Letzter Termin für die Meldung der Sportfolge aus den zurückliegenden Jahren (einschließlich 1959) ist der **1. Juli 1960**.

Wertung der Sportfolge auf VESPA außerhalb des VCVD:

Veranstaltungen bis zu 130 km	Gold	2,5 Punkte
	Silber	1,5 Punkte
	Bronze	0,5 Punkte
Veranstaltungen bis zu 250 km	Gold	4,5 Punkte
	Silber	1,5 Punkte
	Bronze	0,5 Punkte
in Wertung angekommen		0,5 Punkte
Veranstaltungen über 250 km	Gold	6 Punkte
	Silber	4 Punkte
	Bronze	2 Punkte
in Wertung angekommen		1 Punkt.

Gewertet werden nur OMK-ausweispflichtige Veranstaltungen. Die vorstehend aufgeführte Wertung gilt auch für alle Sportveranstaltungen außerhalb des VCVD, an denen bis zum **30. September 1960** auf VESPA teilgenommen wurde.

Die Sportnadeln werden zusammen mit den Ehrennadeln des VCVD für 1960 im Rahmen eines Festaktes bei der diesjährigen Bundesdelegiertenversammlung verliehen.



Roller- und Kleinwagen-Reifen

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

GM
GUMMI **Mayer** KG LANDAU/PR.
FABRIK FÜR REIFENRENEUERUNG
DEUTSCHLANDS GRÖSSTES REIFENHAUS

440-10 - DM 20,60
480-10 - DM 23,10
520-12 - DM 31,30

440-10 - DM 18,70
480-10 - DM 21,00
520-12 - DM 28,45

330-8 - DM 12,45
400-8 - DM 13,95
440-8 - DM 14,35

Frühling, Lack und Sonnenschein

Mit einem glänzenden und „wolkenlosen“ Fahrzeug in den strahlenden Frühlingstag zu fahren ist doch eine Freude.

Alle möchten dies — und Sie sicherlich auch.

Doch die liebe Arbeit werden Sie sagen. Aber nein, so ist es nicht. Man muß nur „wissen wie“ und schon wird das Ganze zur angenehmen Beschäftigung mit erfreulichem Erfolg.

Mit Schnee und Eis hat der Winter dem Lack in langen Monaten hart zugesetzt. Fettig-ölige Diesel- und Industrieabgase haben ihm dazu einen Schmutzpanzer verpaßt, der bis in die feinsten Lackkapillaren vordrang. Chrom-, Nickel- und Aluminiumteile wurden durch die gleichen Einflüsse blind und grau und außerdem durch Straßensalze noch zusätzlich strapaziert.

So soll es nicht weiter bleiben, denn Lack ist etwas Lebendiges und will, wie die Haut einer schönen Frau, gepflegt sein. Moderne Lackpflegemittel, unter „REX-Autokosmetik“ rühmlichst bekannt, reinigen, polieren, nähren und schützen Lack-, Chrom- und Aluminiumteile ohne Mühe schnell und kosten nicht viel.

REX-Lackbalsam ist ein hervorragendes Pflege- und Konservierungsmittel für neue und neuwertige Lacke. Es führt dem Lack die lebensnotwendigen Hartwachs-Substanzen zu, schließt seine Poren und überzieht die gesamte Oberfläche mit einem völlig wasser- und wetterfesten Härteschutzfilm.

REX-Autopolitur, die für ältere, schon etwas mattgewordene Lacke das Richtige ist, hat die gleichen guten Eigenschaften wie REX-Lackbalsam, reinigt jedoch noch zusätzlich.

Grau gewordene Chrom-, Nickel- und Aluminiumteile gibt REX-Chrom-Nickelpflege in der handlichen Tube wieder ihr strahlendes Aussehen zurück. Nicht nur Flugrost, sondern auch tiefer sitzende Korrosion wird entfernt.

Und nun noch ein guter Rat:

Kaufen Sie Ihre Lackpflegemittel nicht auf Parkplätzen oder an der Tür, sondern stets im Kfz-Fachgeschäft oder bei Ihrer Tankstelle.

Verlangen Sie dort ausdrücklich „REX“ und Sie werden immer zufrieden sein.



Neu
mit Hartwachs-
Lackschutz CS90

Reinigt
nährt
schützt
Lacke
mühelos

REX Autokosmetik

REX - AUTOPFLEGE G.M.B.H. MAINZ

Bundeskanzler Adenauer auf der Vespa



Um seinen Ministern den besten Weg der Sparsamkeit zu zeigen, hat sich der Kanzler entschlossen für seine Dienstfahrten eine VESPA zu benutzen. Unseren Glückwunsch zu diesem Entschluß. Wir sind überzeugt, daß bald auch andere Minister mit einer Vespa fahren und den Mercedes 300 in der Garage stehen lassen. Unser Foto zeigt Herrn Adenauer jugendlich und frisch während einer Fahrt am 1. April 1960 an den Ufern des Rheins.

Reisenachrichten

Ab Himmelfahrt nach Helgoland. Am 26. Mai (Himmelfahrt) nimmt der Hapag-Hadag-Seebäderdienst die Fahrten von Hamburg nach Helgoland wieder auf. Am 20. Juni folgt die Verbindung Hörnum—Helgoland. Ab 1. Juli kann man von Brunsbüttelkoog über Cuxhaven nach Helgoland fahren. rb

42 Kilometer neue „Riviera-Autobahn“. Die 42 Kilometer lange Autobahn von Ceva nach Savona an der westlichen italienischen Riviera ist dem Verkehr übergeben worden. 129 Brücken von zusammen 11 Kilometer Länge waren zu ihrem Bau erforderlich. rb

Grüne Karte jetzt auch für Polen. Auch für Autoreisen nach Polen können jetzt die in der Bundesrepublik für die Kraftverkehrsversicherung zugelassenen Versicherungsgesellschaften die „Grüne Versicherungskarte“ ausstellen. Ohne diese Karte nach Polen einreisende Kraftfahrer müssen eine polnische Grenzversicherung für die Aufenthaltsdauer abschließen. Das gibt der Verband der Haftpflicht-, Unfall- und Kraftverkehrsversicherer (HUK-Verband), Hamburg, bekannt. rb

Jugoslawien-Visa-Anträge jetzt ohne Foto. Keine Paßbilder mehr einzureichen brauchen Urlaubsreisende nach Jugoslawien jetzt bei Visa-Anträgen. rb

Acht Tage für Sowjet-Visa. Nicht länger als acht Tage soll in Zukunft die kostenlose Visa-Ausstellung für Touristenreisen in die Sowjetunion dauern, wie der Auslandsdirektor des staatlichen Reisebüros „Intourist“ mitteilte. Wie vor kurzem bereits angedeutet, sind künftig keine Dolmetscher mehr für Autoreisen vorgeschrieben. „Intourist“ will 1960 auch Campingreisen zu neu eingerichteten Campingplätzen durchführen. rb

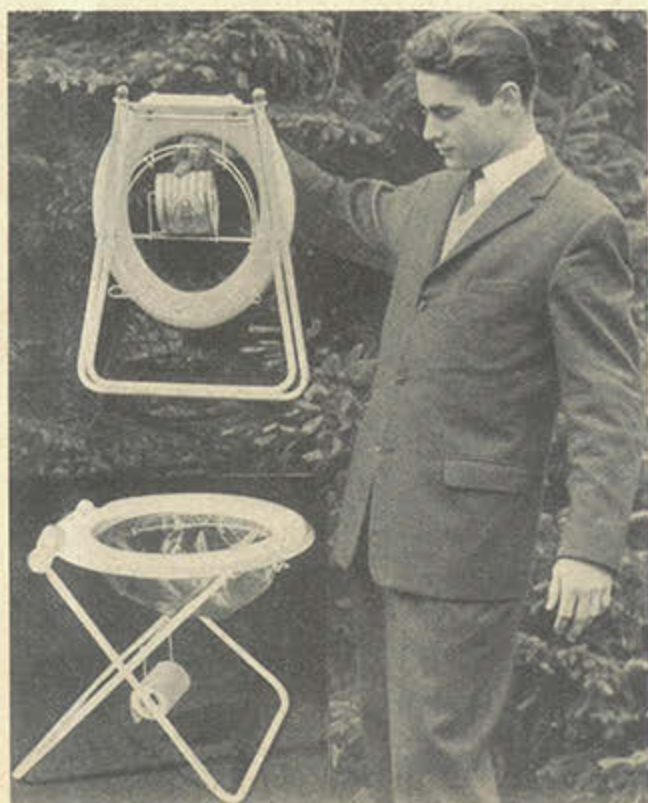
Werden auch Sie Abonnent des VESPA TIP

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.

Aktuelles im Bild



▲ International verständlich.
Wer es eilig hat, kann hier,
wenn er mal muß.



▲ „CAMPOCLO“... für alle Fälle! Der junge Erfinder zeigt sein hygienisches Faltoilet. Mit einem Handgriff ist es gebrauchsfertig. Nachher wird der farbige Plastikbeutel weggeworfen. Was es nicht alles gibt! Einfälle haben die Leute.



▲ William Holden und France Nuyen bei den Aufnahmen zu dem Film „Die Welt der Susi Wong“ in Hongkong



▲ Abseits der Straßen entdeckt: Vespa Touren auf Testfahrt



▲ Internationales Kennzeichen-Kauderwelsch

Liebe Vespa-Freunde!

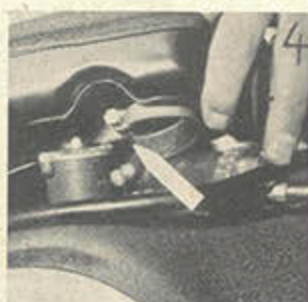
Zum Start in den Frühling 1960 setzen wir unsere Technischen Lektionen mit dem Fallstromvergaser der Vespa GS fort. Ein Hauptaggregat des Verbrennungsmotors ist der Vergaser. Seine Funktionen gehören zu den wichtigsten dieser Art Motoren. Die nachstehende Lektion soll Ihnen, liebe Vespa-Fahrer, in Sachen Vergaser und für den Fall, daß Sie auf sich selbst angewiesen sind, wichtige Hinweise geben. Wir erläutern Ihnen diesmal den Ausbau, das Zerlegen, die Reinigung und die Montage des Vergasers. Diese Arbeiten, das sei vorweg gesagt, verlangen unbedingte Sorgfalt. Wir bitten Sie deshalb, die jeweils angeführten Abbildungen genau zu betrachten.

Die benötigten Werkzeuge: 1 Schraubenzieher Größe 1
1 Schraubenzieher Größe 3
1 Gabelschlüssel Größe 10
1 Gabelschlüssel Größe 14

1/4 Ltr. reines Benzin
1/2 Ltr. 30er Benzin-Ölgemisch
1 Pinsel
1 kleinen Blech- oder Plastikbehälter

Der Ausbau des Vergasers

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



Reinigung des Vergasers

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

Zusammenbau des Vergasers

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

Unser Händlerporträt

Nürnberg ist eine traditionelle Zweiradstadt. Vor zehn Jahren beherrschte in dieser Stadt noch das Motorrad das Straßenbild. Der Motorroller wurde von vielen eingefleischten Nürnberger Motorradfahrern mit einer geringschätzigen Handbewegung als „Spielzeug“ abgetan.

Im Februar 1950 (also auch in Nürnberg 10 Jahre Vespa) übernahmen die Gebrüder Rudolf und Ernst Bleisteiner als verteilte Zweiradfachleute die Vespa-Vertretung. Mit zähem Fleiß und unermüdbarlicher Überzeugungskraft führten sie trotz der konservativen Abneigung des motorradgewöhnten Publikums gegenüber dem Roller die VESPA in Nürnberg ein.

Bereits 1951 entsteht durch die aktive Mithilfe von Rudolf Bleisteiner der Vespa-Club Nürnberg. Als vollblütiger Zweiradhändler von echtem Schrott und Korn preist Rudolf Bleisteiner seine Vespas jedoch nicht mit Prospektweisheiten an, sondern zeigt als aktiver, mit Meisterschaftsehren sowie mit Bronze, Silber und Goldplaketten bedachter Sportfahrer, was die VESPA alles leisten kann.

Besonderen Anteil an diesen Erfolgen hat aber auch Ernst Bleisteiner, der nie auf dem Siegerpodest stand, aber durch sein hohes fachliches Können besonders die Sport-Vespas fit machte. Wie die Monteure der großen Rennfahrer so war auch Ernst Bleisteiner immer der Mann, der im Hintergrund wirkte, aber sicher und zuverlässig die Grundlagen für den sportlichen Erfolg schuf.

Als Werkstattleiter informiert sich Ernst Bleisteiner jedes Jahr bei einem besonderen Lehrgang im Vespa-Werk in Augsburg über den neuesten Stand der Reparaturtechnik. Deshalb ist auch weit über Nürnberg hinaus bekannt, daß dieser Fachmann einwandfreie und hochqualifizierte Arbeit liefert.

Der Vespa-Club Nürnberg verdankt Rudolf Bleisteiner viel. In der „mageren Zeit“ übernahm er vorübergehend den Vor-



Ernst Bleisteiner



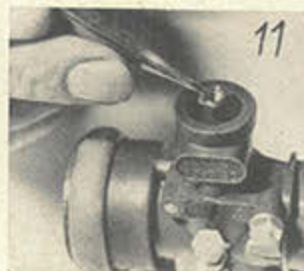
Rudolf Bleisteiner

sitz des Clubs und verhinderte damit, daß dieser aktive Vespa-Club an Blutarmut einging. 1957 wurde R. B. mit der silbernen Ehrennadel des VC Nürnberg und 1959 mit der bronzenen Ehrennadel des Vespa-Clubs von Deutschland ausgezeichnet. Nachdem die Ehrennadeln nur sehr sparsam vergeben werden, stellt diese Ehrung ein hohes Lob für Rudolf Bleisteiner dar, der seit 1958 die Alleinvertretung der VESPA in Nürnberg und für den Stadt- und Landkreis besitzt.

Nach zehnjähriger fleißiger und zielstrebigem Arbeit bezogen die Gebrüder Bleisteiner in Nürnberg in der Pirkheimer Straße 103 Anfang 1960 ein eigenes Wohn- und Geschäftshaus, nachdem die Geschäftsräume in der Lorenzerstraße bereits aus allen Nähten platzten. Sparsamkeit und unermüdbare Arbeit haben die Gebrüder Bleisteiner dazu geführt, daß ihre Firma heute in Nürnberg zu den solidesten und bestfundiertesten Unternehmen der Zweiradbranche gezählt werden kann.

Einbau des Vergasers

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



Starten und Einstellen

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

die Einstellschraube (Abb. 14) (untere Schraube) nach innen (bei zu wenig Standgas) oder nach außen (bei zu viel Standgas). Dagegen die obere Luftschraube (Abb. 14) auf keinen Fall verändern.

Nun, lieber Bordmechaniker, wir glauben bestimmt, daß Sie mit den Anleitungen zurechtgekommen sind. Bei der nächsten Lektion Nr. 11 kommt der Vergaser der neuen Vespa T 150/4 an die Reihe. Mit freundlichen Grüßen

Ihr Walter



Berlin ist eine Reise wert

Es ist doch eigenartig — mancher Mensch lebt jahrelang in einer Stadt und gehört doch nicht dazu. Leben Sie aber ein halbes Jahr in Berlin, hält Sie diese Stadt gefangen, waren Sie einmal in Berlin, reizt Sie diese Stadt immer wieder.

Liegt es an der „Berliner Luft“, an der „Berliner Schnauze“, an der Großzügigkeit seiner Anlage und seiner Menschen? Berlin ist eine interessante Stadt, Berlin ist eine attraktive Stadt, Berlin ist immer noch die größte Stadt Deutschlands. Das Jahr 1945 brachte uns die Viersektorenstadt mit vielen, vielen Ruinen.

Und dann hat Berlin wieder aufgebaut. Langsam, sehr langsam ist diese Stadt wieder gewachsen, sehr zur Freude der Stadtplaner. Und so finden Sie in Berlin schöne, breite moderne Straßen, auf denen Sie leider auch nicht schneller als 50 km/h. fahren dürfen.

Vielleicht ist es gut so, denn nach kurzer Fahrzeit stoßen Sie in allen Himmelsrichtungen auf die Stadtgrenze, die heute mehr bedeutet als früher!

Ja, an früher erinnert uns immer noch ein „Wegweiser der Sehnsucht“: Königsberg 590 km, Danzig 470 km, Leipzig 164 km, Breslau 330 km...

Es war einmal, heute sind diese Städte normalerweise nicht mehr erreichbar.

Berlin ist auch die einzigste Metropole, in der Sie eventuell nicht mit Ihrer Sozia telefonieren können, wenn sie im östlichen Teil der Stadt wohnt. Das Telefonnetz ist durchschnitten, gespalten wie die ganze Stadt! Berlin ist eine Insel — 250 km trennen uns vom Bundesgebiet. Es ist heute keine „Heldentat“ mehr über die drei Straßenkorridore in unsere Stadt zu gelangen. Vom Grenzkontrollpunkt Helmstedt haben Sie den kürzesten Weg durch die D.D.R. (Deutsche Demokratische Republik) (ca. 170 km), von Lauenburg sind es etwa 220 km, von Töpen ca. 290 km. Sie werden an diesen Kontrollpunkten, an denen Sie DM 4,— bis DM 5,— Straßbenutzungsgebühren für die Interzonenstraßen bezahlen müssen, höflich abgefertigt, wenn Sie auch freundlich sind und wenn man Sie mit dem Clubband an der Vespa sieht! Bitte vergessen Sie aber nicht den Personalausweis und den Kraftfahrzeugschein und nehmen Sie genügend Kraftstoff mit, denn Tankmöglichkeiten gibt es auf den Interzonenstraßen für Sie normalerweise nicht.

Unsere Besucher aus dem Westen und Süden treffen über die Avus, die schnellste Rennstrecke der Welt, in Berlin ein. Wer aus Norddeutschland kommt, fährt über die breite Heerstraße in unsere Stadt ein. Alle Teilnehmer grüßt aber schon von Ferne unser „Langer Lulatsch“, der Funkturm. In seiner Nähe liegt das Ziel der „Vespa-Zielfahrt Berlin“, die Deutschlandhalle. Sie wurde 1935 erbaut und sank 1945 im Bombenhagel zusammen. Jetzt erstand sie neu, lichtdurchflutet als schönster und größter Hallenbau Europas. Im Hauptrestaurant der Deutschlandhalle sollen Sie sich zu Pfingsten wohl fühlen und gut essen.

Während Ihres zwei- bis dreitägigen Aufenthaltes in Berlin sollen Sie sich aber nicht nur wohl fühlen, es ist unser

Wunsch, mit Ihnen zusammen schöne Stunden zu erleben es ist unser Plan, Ihnen diese Stadt zu zeigen.

Von der Deutschlandhalle gelangen Sie in wenigen Minuten zum Kurfürstendamm, heute wieder die Weltstadtstraße von einst, mit ihren zahllosen Restaurants und Cafés, ihren eleganten Geschäften, Theatern und Uraufführungskinos. Es ist das Fluidum der Großstadt, das Ihnen hier entgegenweht. „Ich hab' so Heimweh nach dem Kurfürstendamm“ singen nicht nur die ehemaligen Berliner, sondern alle, die einmal hier waren!

Am anderen Ende des „Ku-Damms“ liegt jetzt inmitten der hochmodernen Bauten des Konfektionszentrums die weltbekannte Ruine der Gedächtniskirche.

Und abends „macht sich Berlin schön“. Die Lichtfülle überdeckt dann immer noch vorhandene Wunden und Narben des Krieges. Nachts überstrahlt wieder der alte Glanz die Metro-pole.



Der Sitz des Bundespräsidenten Schloß Bellevue

Es ist klar, daß Sie auch das neue Hansaviertel sehen wollen. Hier haben zur „Internationalen Bauausstellung 1957“ alle führenden Architekten der Welt ihre Pläne in die Tat umsetzen können. Unweit dieser „Stadt von morgen“ steht ein anderes Extrem neuzeitlicher Architektur: **Die Kongreßhalle**. Dieses kühne, einmalige Bauwerk wurde von den USA anlässlich der „Interbau 1957“ erbaut. Anziehungspunkt für viele ist immer wieder das 100 000 Personen fassende **Olympiastadion**, das zur Olympiade 1936 erbaut wurde, oder die benachbarte **Waldbühne**, mit 22 000 Sitzplätzen das größte Freilichtkino Europas.

Berlin hat aber auch eine schöne Umgebung. Früher — es ist lange her — konnte man mit einem Wasserfahrzeug um die Stadt herumfahren. Ein Teil der Seen und Flüsse ist uns in West-Berlin verblieben. Und wenn der Berliner sanft wie ein „Verliebter“ sagt: „Ich jeh int Grüne“, dann geht er an die **Havelseen**. Einmalig, so dicht an der Millionenstadt eine Fülle von Seen, von Wäldern. Aber sonntags — im Sommer — da wimmelt es dort von Menschen und Fahrzeugen. Und da merkt man es doch, daß West-Berlin eben eine Insel ist.

Das was Sie nicht zu Fuß oder mit der Vespa sehen und erleben konnten, zeigt Ihnen eine **Stadtrundfahrt** mit dem Bus: Neu Hochhausiedlungen, unsere Universitäten und Theater, das Rathaus mit der Freiheitsglocke, das Reichstagsgebäude, den Flughafen mit dem Luftbrückendenkmal, das Sowjetehrenmal und unsere alten Wahrzeichen Siegessäule und Brandenburger Tor.

Wir werfen aber auch einen Blick in das „andere Berlin“, hinter den „Eisernen Vorhang“. Sie fahren durch die Prachtstraße des Ostens, die Stalinallee, und sehen dort mehr, viel mehr, als man mit Worten hier ausdrücken könnte.

Muß es noch einmal betont werden, daß Berlin eine Reise wert ist?

Liebe Vespa-Freunde, kommt zu Pfingsten nach Berlin, kommt in die interessanteste Stadt Europas!

Bitte fordern Sie Ausschreibungen an beim Vespa-Club Berlin e.V. (ADAC), Berlin W 15, Duisburger Straße 12.



Charlottenburger Schloß



Kongreßhalle

Vespa-chic im Vespa-Tip

Der Vorhang über der kommenden Modesaison ist hochgegangen. Wir wissen nicht nur, welche Modelle uns durch das Frühjahr und den Sommer begleiten werden, auch der Reigen mit den neuen Modifarben kann beginnen.

Fünf Farbtönen — Kapuzin, Lindenblüte, Flieder, Magnolie und Vergißmeinnichtblau —, fallen uns besonders auf. Sie stechen so leuchtend ins Auge, daß wir uns schon ein paar Gedanken machen müssen, welche dieser Farben am besten zu uns paßt und unseren Typ vorteilhaft unterstreicht. Nach wie vor aktuell sind auch die Beige-Töne, als auch Nachtblau und Grau, vor allem für Mäntel und Kostüme. Locker ist die Weite der Mäntel gehalten, um Sommerkleider mit ausgestellten Röcken gut verdecken zu können. Wer die jugendliche Note liebt, wird sich für den dreiviertel-langen Mantel entscheiden, der für Reise und Strand gleich passend ist.

Selbst die Strümpfe gehen mit der Mode und kräftige Sommerfarben verdrängen die „Unsichtbaren“. Hier ist besonders entscheidend die feine Nuance und nicht der große Effekt. Und die Frau mit dem ausgeprägten modischen Gefühl weiß sehr bestimmt, daß ihre gepflegte Erscheinung mit dem „unteren Drittel“ beginnt. Die Farbakzente bezeichnen sich „Cubana“ — ein warmes Kaffeebraun — und „Indiana“ — ein sonniges Kupfer. Bei der Taufe dieser Farben hat man sich bestimmt vom Teint Winnetous inspirieren lassen!

Die größte Überraschung aber bringt uns die Schuhmode: Irisierender Perlmuttertschimmer, den wir seit einer Saison auf Nägeln und Lippen tragen, ist nun auch das neue Make-up des vornehmen Schuhs. Ferner präsentiert der Schuh noch eine aparte Neuheit: Schichtabsätze aus getönten Holz- und Lederscheiben, die sich an hellen Lederschuhen besonders hervorheben. Die flachere und strenge Art wird dabei bevor-



▲ Perlmuttertschimmer am Fuß ist das neue Zauberwort schuhmodischer Eleganz. Eine kleine Rosette, aus einer seitlichen Raffung gedreht, vollendet stilvoll das Bild anspruchsvoller Noblesse.

Foto: service-Dorndorf

zugt. Knospfatten, drapierte Laschen, Rosetten und Riegeln gelten als besonderer Schmuck.

So steht eben die Mode wieder in einem neuen Stern und im ganzen gesehen bleibt es allein Ihnen überlassen, mit den ungewöhnlichen Farben dieser Saison Ihren individuellen Geschmack zum Ausdruck zu bringen. Nebenstehend wieder eine kleine „Kostprobe“!

Ihre

Gisela



Immer wieder neu erscheint das klassische Hemdblusenkleid auf dem Laufsteg der Mode und immer wieder neu wirkt es nach jeder Wäsche, wenn es das aparte Tunika-Modell ist.

Modell:
Lissner & Rösner
Foto: service

Ein Jackenkleid gehört dazu! Wer solch ein Komplet mit Pariser Chic aus einer zarten Farbe besitzt, weiß sich an kühlen Vorsommertagen immer anzuziehen. Das Kleid ist gerade geschnitten, mit rundem kleinen Ausschnitt u. kurzen Ärmeln. Ein Knopf am Kragen hält die Jacke zusammen, ein zweiter ist am Rockschlitz.

Modell: Lempereur
s-p-foto: Wolff





Frühling im Hochgebirge

Zu den wahrhaft schönsten Erlebnissen gehört eine Tour in das Gebiet der Ortler-Gruppe. Die Stilfser-Joch-Paß-Straße wurde bereits unter der k. u. k. Monarchie erbaut. Sie zählt mit ihrer Höhe von 2757 m bis vor einigen Jahren noch zu der höchstgelegenen Paßstraße Europas. Sie erreichen die Stilfser-Joch-Straße aus den Richtungen — Reschenpaß oder Meran. Als gemeinsamer Ausgangspunkt gilt in beiden Fällen Spondining (Spondigna). Die Einfahrt von Spondining zum Stilfser



Blick abwärts in Richtung Trafoi von der Paßhöhe Stilfser Joch 2757 m
Die Kehren lassen den Höhenunterschied deutlich zur Geltung kommen

Joch wirkt auf den Touristen erbauend. Die vor uns liegenden schneebedeckten Berge ragen majestätisch in den Himmel. Wir überqueren die Etsch auf einer kilometerlangen Pappel-Allee und verspüren einen sofortigen leichten Anstieg. Als erste Ortschaft wird nach einer 6 km langen Fahrt Stilfs erreicht. Bis zur Paßhöhe noch 21 Kilometer. Stilfs ist ein kleiner netter Marktflecken mit heimeligen Gebäuden. Die Ortsdurchfahrt hat sich seit vielen Jahren nicht geändert (Kopfsteinpflaster). Vergessen Sie nicht, für die Pflege Ihres Gefährtes zu sorgen, zumal hier die allerletzte Möglichkeit zum Auftanken gegeben ist. Diese Paßstraße wird im Hochsommer und Frühherbst gern befahren. Benutzungsrekordzahlen, ähnlich der Großglockner-Hochalpenstraße, werden hier nicht erreicht. Über den Straßenzustand kann gesagt werden, daß diese auf Natur gebaut ist. Ortsdurchfahrten sind gepflastert, die Kehren sind ausbetoniert. Suchen Sie wirkliche Erholung oder Freude an der Natur, — die Benutzungs-freigabe erfolgt erfahrungsgemäß stets im Monat Juni —, so können Sie mit vielen Überraschungen auf dieser Tour rech-



Etwas abseits der Hotels tummeln selbst im Juni-Juli die Anhänger des Skisportes auf den Hängen bei guten Schneeverhältnissen



Auffahrt von Santa Maria zum Umbrail-Paß 2505 m. Viele Kehren auf Naturstraße schlängeln sich zur Höhe. Wenig befahren

nen. Benutzungsgebühren (Maut) werden keine erhoben. Die Steigung beträgt 12—14 Prozent. Fahren Sie nicht zu stürmisch nach der Höhe, bedenken Sie folgendes Sprichwort: „Gut Ding will Weile haben“ oder „Die Letzten werden die Ersten sein“. Sie können auf dieser Tour (Ende Juni) gleichzeitig 3 Jahreszeiten erleben. Während im Tal Temperaturen von mehr als 25 Grad herrschen, begegnen Sie ab ca. 1500 m dem Frühling in seiner Blüte, ab ca. 2200 m und höher werden Ihnen Schnee und Eis Reisegefährten sein. Halten Sie einigemal mit Ihrem Roller an, verweilen Sie mit Betrachtungen der Eindrücke, deren es genügend gibt. Ihr Photoapparat wird Ihnen ein treuer Helfer sein. Erstaunt können Sie die schneebedeckten Berge in Ihr Motiv einbauen, oder den Blumen, den stillen Pfaden, den verträumt daherfließenden Bächlein einiges objektiv abblinsen. Als nächsten kleinen Ort erreichen wir Gomagoi. Von hier aus ist nach 11 km Entfernung Inner-Sulden, bekannter Sommer- und Winter-Kurort, zu erreichen. Inner-Sulden liegt 1906 Meter hoch. Übernachtungsmöglichkeit mit 1-Bett-Zimmer im Hotel Solda 800—2000 Lire und im Hotel Gampen 550—1300 Lire.



Am Fest von St. Peter und Paul (Feiertag) sind die Ski-Fans rege. Fast jeder Wagen führt sie zum Skilaufen. Im Hintergrund die Ortler-Gruppe

Nach einigen Kehren erreichen wir Trafoi. Hier können wir an dem Höhenmesser bereits 1540 Meter ablesen. Zur Übernachtung steht nichts im Wege. Die Lage der Hotels kann seinesgleichen suchen. 1-Bett-Zimmer im Hotel „Madaccio“ oder „Post“ 700—2000 Lire. Bis zum Ort Trafoi haben Sie bereits einige Kehren ausgefahren, für die weitere Fahrt sollte das „Zählen“ der noch kommenden lieber unterbleiben. Fahren Sie mit äußerster Vorsicht, vermeiden Sie einen Gegenverkehr im Schnittpunkt einer Kehre. Aus 2200 Meter Höhe können Sie die letzten wenigen Kehren gut übersehen. Auf dem Scheitelpunkt der Paßhöhe herrscht reges Leben und Treiben. Kenner dieses Gebietes schnallen die mitgeführten Skier an und huldigen bei ausreichenden Schneeverhältnissen an den Hängen ihrem Sport. Auch zwei Hotels sind hier vorhanden. Die Möglichkeit ein 1- oder 2-Bett-Zimmer zu erhalten ist gering. Zwischen den Hotels erkennen Sie eine aus Stein erbaute Kapelle. Das Panorama sucht seinesgleichen.

Nach Jahren werden Ihnen die Eindrücke in Erinnerung bleiben.

Für die Rückfahrt kann eine Reise über den Umbrail-Paß empfohlen werden. Genau wie die Auffahrt ohne viel Gegenverkehr erfolgte, wird die Abfahrt sein. Friedlich weidet das Jungvieh an den „steinreichen“ Hängen. Im Tal liegt Santa Maria mit seinen engen Straßen und Gassen. Bei Temperaturen von 25 Grad und mehr verwandelt sich der Straßenasphalt in eine fließende Brühe. Außerhalb der Ortschaft herrschen tadellose Straßenverhältnisse vor.

Wählen Sie diese Tour in Ihr Reiseziel!

G. S.

Auf unserem Herbstfest erlebt!

Wir hatten ein Vespa-Toto zusammengestellt. Und nachdem es nun hinter uns liegt, können wir sagen, es war ein toller Erfolg. Und über unseren besten Mitspieler, Heinz Armbruster, möchte ich hier berichten.

Wir hatten es unserem „Ambe“ nicht mehr zugetraut, daß er sich so in die Rolle eines ambulanten Verkäufers hineinsteigern würde. Wir hatten ihn an diesem Abend schon fünfmal erlebt. Beim Sahneessen, Luftballonaufblasen, Autorennen mit Miniaturlautos am Bindfaden, Milchtrinken aus der Babyflasche und beim Hula-Hopp. Ob das Hula-Hopp nun dafür gesorgt hatte, daß die Sahne sich mit der Milch zu einem Temperament-Cocktail gemixt hatte, wissen wir nicht.

„Ambe“ hatte in seinem Karton, sprich Bauchladen, wie auch seine zwei anderen Mitspieler einige Gegenstände im Wert von DM 3,50. Es galt nun diese Sachen zum Höchstwert an die Zuschauer zu verkaufen.



Um frei nach dem Vorbild großer italienischer Straßenhändler (schließlich war ja auch er schon in Italien) fing er an seine Waren mit den größten Lobreden und Vorzügen anzupreisen. Der große Saal war mit italienischen Brocken angefüllt. Bancarotta, bancarotta hob sich aber am meisten daraus hervor. Er wollte uns doch als italienischer Händler klar machen, daß er uns die Teile nicht billiger abgeben konnte. Unter den festgesetzten Preis wollte er nicht gehen, da er doch für seine Familie sorgen mußte und

auch Bambinos zu Hause hungrig wären. Und er ging dann doch mit dem Preis herunter, machte er uns klar, daß er nun nichts mehr verdient hätte.

Seine Gesten und Bewegungen waren so typisch und echt, seine Verkaufskunst so groß, daß es ihm gelang, doch noch den dreifachen Ertrag für seine Waren zu erzielen.

Fast hätten wir ihn als echten italienischen Straßenhändler anerkannt.

Unser „Ambe“ war ganz große Klasse. Hans-W. Mertens

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.



Erinnerungsplakette

Am 25. und 26. Juni 1960 wird in München die 3. Internationale Vespa-Damen-Rallye durchgeführt. Festliche Tage im exklusiven Rahmen erwarten die Teilnehmerinnen aus ganz Europa in der weißblauen Metropole an der Isar. Modeschauen, Wahl der charmantesten und elegantesten Vespa-Fahrerin sowie ein bayerischer Abend im weltbekannten „Platzl“ in München sind nur einige Glanzpunkte aus dem Programm.

VEITH © B.F. Goodrich

Motorroller-Reifen

für raschen Start
hohe Dauergeschwindigkeit
rutschsichere Kurvenfahrt
forsches Bremsen



VEITH-GUMMIWERKE A.G. HÖCHST/ODW.

Programm

des deutschen internationalen Vespatreffens am 28. und 29. Mai 1960 in Frankfurt am Main

Samstag, den 28. Mai

14—18 Uhr Ankunft der Teilnehmer auf dem traditionellen Römerberg-Domplatz. Die 314. US Army Band spielt zum Empfang.

20 Uhr großes Festessen im Zoo-Gesellschaftshaus. Anschließend spielt die von Funk, Fernsehen und Schallplatten her bekannte und berühmte Kapelle Willi Berking zum Tanz.

Ab 22 Uhr spielt in der Vespa-Bar (nur durch Rutschbahn zu erreichen!) das Helmut-Breuer-Ensemble vom hessischen Rundfunk. Es singt die temperamentvolle-charmante Inge Brandenburg vom hessischen Rundfunk und Fernsehen.

Sonntag, den 29. Mai

Der Vormittag steht den Teilnehmern zur freien Verwendung zur Verfügung. Gelegenheit für Gottesdienstbesuche der einzelnen Konfessionen sowie für eine Stadtbesichtigung sind gegeben.

Mittags gemeinsames Essen unter dem Motto „I like Gemütlichkeit“ in der „Äbbelwoi-Hochburg“ Frankfurt-Sachsenhausen.

Daran anschließend Korsofahrt durch Frankfurt.

Trachten werden dabei besonders gewertet. Nach der Korsofahrt gemeinsamer Zoo-Besuch. Besichtigung des in seiner Art in Europa einmaligen Exotariums.

20 Uhr „Italienische Nacht“ im Zoo-Gesellschaftshaus.

Es spielt das Helmut-Breuer-Ensemble.

Es singt Bill Ramsay (Souvenir, Souvenir).

Eine Riesen-Tombola erwartet die Teilnehmer.

Preisverteilung der Zielfahrt zum Deutschen Internationalen Vespa-Treffen 1960 in Frankfurt am Main.

Für weitere Überraschungen ist gesorgt

Montag, den 30. Mai

Für die Gäste, die an diesem Tag noch in Frankfurt bleiben, ist eine Besichtigung des Rhein-Main-Flughafens vorgesehen.

Für das internationale Vespa-Treffen in Frankfurt am Main ist eine Teilnehmerbegrenzung von 1000 Personen vorgesehen.

Ausschreibungen mit Nennformularen werden in Kürze an alle Vespa-Clubs versandt.

Weltnachrichten:

DEUTSCHLAND: Mit einer Preissenkung um 90,— DM überraschte das VESPA-Werk Augsburg. Seit dem 5. März kosten die Modelle VESPA 125 Normalausführung 1190,— DM und VESPA 125 „de Luxe“ 1250,— DM. Mit dieser Ermäßigung folgt das Werk der Empfehlung des Bundeswirtschaftsministers „Die aus der Mengenkonzunktur sich ergebenden Vorteile dem Verbraucher zugute kommen zu lassen“.

DEUTSCHLAND: Januar und Februar 1960 wurden in der Bundesrepublik 2542 Roller aller Fabrikate zugelassen. 852 davon waren VESPAs. Damit beträgt der VESPA-Marktanteil Januar mit Februar 1960 33,5 Prozent. Im gleichen Zeitraum 1959 betrug der VESPA-Marktanteil 24,0 Prozent.

SCHWEIZ: Auf dem Genfer Autosalon vom 10. bis 20. März 1960 war diesmal erstmalig auch eine Zweiradschau angegliedert. Sowohl der Kleinwagen VESPA 400, wie die bekannten VESPA-Roller und Lastenrollertypen, erfreuten sich über großes Interesse. Der nächste Salon findet vom 16. bis 26. März 1961 statt.

INDIEN: Die indische Regierung prüft zur Zeit Vorschläge denen zufolge in Indien ein Vespa-Motorroller-Werk errichtet werden soll.

DEUTSCHLAND: Dr. Enrico Piaggio, der Vater aller Vespas, besuchte am 12. April das Vespa-Werk in Augsburg und sprach dabei seine Glückwünsche zu dem Jubiläumsjahr „10 Jahre Vespa in Deutschland“ aus.

Freie Tankstellen mit einheitlichen Schildern. Mitte März will der Verband freier Tankstellen e.V. die rund 700 Tankstellen seiner 81 Mitgliedsfirmen einheitlich beschildern. Diese Kennzeichnung soll dem Kraftfahrer Gewähr für erstklassige Kraftstoffqualitäten bieten. In den folgenden Wochen soll auch ein Hochleistungs-Motorenöl an den weißen Zapfsäulen zu haben sein. Falls die großen Mineralölgesellschaften die Einkaufspreise für den freien Handel weiterhin erhöhen sollten, beabsichtigt der Münchener Verband, nur noch im Ausland einzukaufen. Darüber hat jedoch die Mitgliederversammlung Mitte März in Wiesbaden noch zu entscheiden. kb

Mehr motorisierte Zweiräder produziert. Um fast 50 Prozent ist die Produktion von motorisierten Zweiradfahrzeugen in den Monaten Januar und Februar gesteigert worden, wie der Verband der Fahrrad- und Motorradindustrie, Bad Soden, mitteilt. In den beiden Monaten wurden insgesamt 91 355 Motorräder, Motorroller und Mopeds hergestellt. kb

RÖMER
Helm

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

HANS RÖMER · NEU-ULM / DONAU
Helm und Ausrüstungen
Fernruf 8452 8453
Fernschreiber 0712 874



Liebe Clubkameraden!

Jetzt sind wir schon mitten drin, in der Saison 1960. Überall im Bundesgebiet und bei unseren Freunden im Ausland werden Vespa-Treffen und Sportveranstaltungen vorbereitet und in einigen Fällen noch im April durchgeführt.

Der Leser der Treffenkalendar des In- und Auslandes mag zunächst meinen, es würden viel zu viele Vespa-Treffen veranstaltet. Das scheint nur so. Nirgends steht geschrieben, daß Heinrich Müller oder der Vespa-Club, dem er angehört, alle Vespa-Treffen abgrasen muß, die im Vespa Tip aufgeführt sind. In der klugen Auswahl liegt der Sinn des großen Angebotes.

Auf keinen Fall schlecht fahren werden alle Vespa-Clubs, die die großen Vespa-Treffen im Bundesgebiet besuchen. Es ist immer wieder ein einmaliges Erlebnis, sich als Teil der großen Clubfamilie in Deutschland zu fühlen und in der Atmosphäre kameradschaftlichen Verständnisses einige schöne Tage zu verbringen. Das internationale Treffen in Frankfurt und das Bundestreffen in Nürnberg werden sicher wieder Höhepunkte der Saison 1960 in der Bundesrepublik sein.

Ein Erlebnis ganz besonderer Art ist auch immer das Vespa-Treffen in Berlin, das dort an Pfingsten stattfinden wird. Wer von den Clubkameraden kommt sonst schon als Privatreisender nach Berlin und wird dabei diese einmalige Stadt so erleben wie beim Vespa-Treffen in Berlin? Kaum einer. Die Freunde in Berlin geben sich aber mit Erfolg immer die größte Mühe, ihren Gästen das Vespa-Treffen in Berlin zu einem unvergesslichen Ereignis werden zu lassen.

Weil wir gerade von Vespa-Treffen reden, so möchte ich hinzufügen, daß in diesem Jahr alle großen Vespa-Treffen im Bundesgebiet eine klare Teilnehmerbegrenzung aufweisen. Für die ernsthaften Interessenten ist es deshalb geraten, die Nennungen zu den Veranstaltungen zusammen mit dem Nenngeld unmittelbar nach Erhalt der Ausschreibung einzusenden. Sonst kann es passieren, daß der Veranstalter mit Bedauern mitteilen muß, daß die Teilnehmerzahl bereits voll ist und in der Anlage das Nenngeld zurückgesandt wird. Ohne Nennung zu einem Vespa-Treffen zu fahren, ist ein Risiko, das der Fahrer ganz alleine trägt. Wenn die Teilnehmerzahl erreicht ist, wird er am Zielplatz unbarmherzig abgewiesen. Sollte er Glück haben und noch angenommen werden, so muß er 50 Prozent mehr Nenngeld bezahlen.

Von verschiedenen Clubs wird geklagt, daß manche Vorstände Einladungen zu Freundschaftstreffen nicht beantworten oder vorher keine Teilnehmermeldung einsenden. Das ist auf jeden Fall mehr als unhöflich. Jeder dieser Stoffel, die ein solches Verhalten an den Tag legen, sollte sich einmal darüber klar werden, welche Arbeit und welches Risiko mit der Gestaltung eines Freundschaftstreffens verbunden sind. Diesen Zeitgenossen wünsche ich, daß sie einmal zu einer privaten Party in ihrer Wohnung einladen, alles dafür herrichten und daß dann keiner der erwarteten Gäste kommt.

Die Clubkonferenzen haben sich mittlerweile als eine großartige Einrichtung herausgestellt. Eine Fülle von Anregungen wurden bei diesen Konferenzen unter den teilnehmenden Clubvorständen ausgetauscht und manche Mißverständnisse geklärt. Allerdings konnten die Vorstandsmitglieder des VCVD, die diese Konferenzen leiten, manchmal feststellen,

daß einige Clubvorstände die Rundschreiben des VCVD nur sehr oberflächlich beachten. Die Clubmitglieder sollten ihre Clubvorstände noch mehr als bisher nach den Rundschreiben des VCVD fragen. Wenn diese Mitteilungen nicht regelmäßig im Club bekanntgegeben werden, begeht der betreffende Vespa-Club todsicher zu seinem Nachteil eine Reihe von Fehlern.

Abschließend kann ich noch etwas ganz Erfreuliches berichten. Allem Anschein nach kommen eine beträchtliche Anzahl von netten und hübschen Mädchen zur „Internationalen Vespa-Damenrallye 1960“ am 25. und 26. Juni nach München. Das Vorprogramm für diese Veranstaltung wurde dieser Tage an alle Vespa-Clubs des In- und Auslandes versandt. Ich rate allen Clubvorständen, die Mädchen im Club mobil zu machen und mit der nötigen Beratung und Unterstützung versehen nach München in Marsch zu setzen. Hier wird einmal etwas spezielles für Vespistinnen geboten.

Der „Tag der Vespa“ startet am 15. Mai, nähere Bekanntmachungen darüber enthält das nächste Rundschreiben. Ich hoffe sehr, daß jede Ausfahrt an diesem Tag das Ziel einer neuen Clubgründung vor Augen haben wird. Je größer und stärker der VCVD wird, desto mehr Vorteile werden seine Mitglieder davon haben.

Ihr Wolfgang Schramm

Treffenkalendar 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

Heidenheim — 30. April, 1. Mai

Karlsruhe — 18., 19. Juni

Schwerte (VC Ruhrtal) — 16., 17. Juli

Lüneburg — 17., 18. September

3. Vespa-Zielfahrt nach Berlin — 4. bis 6. Juni
(Pfingsten), 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 — verlegt auf 8. Mai

Gießen — 11., 12. Juni

Münster — 2., 3. Juli

Meisterschaftslauf des VCVD, auf dem

Hockenheimring — 28. August

London

Europameisterschaft des Vespa-Clubs
von Europa — Anfang September

Bemerkung zur Sportmeisterschaft: Alle Clubvorstände erhalten eine Ausschreibung für den Ausscheidungslauf, die zur Sportmeisterschaft des VCVD für jeden 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.



1. Vespa-Hallenturnier in Berlin

Wenn unsere Clubgemeinschaft einmal das Interesse der Öffentlichkeit erwecken will, dann genügt nicht, wie in kleineren Städten, eine Korfahrt, ein schöner Clubschaukasten mit Bildern oder Ähnliches, wenn wir das Interesse der Öffentlichkeit auf uns lenken wollen, dann müssen wir einen „Knüller“ starten. Und das wiederum ist in Berlin nicht einfach!



Blick auf die 10 x 21 m große Turnierfläche



Eike Bock, Berliner Rollermeister 1959, bei der Tordurchfahrt



Siegerehrung zum „Großen Ausstellungspreis“, Sportleiter H. Wirth gratuliert dem Sieger Günther Klug

Aber in all' den hinter uns liegenden Jahren, hat es unser Club trotzdem immer wieder fertiggebracht, mit Dingen herauszukommen, die in der Öffentlichkeit auch einer Millionenstadt Beachtung fanden.

Blicken wir viele Jahre zurück auf das „Fest der Sportpresse“ in der Sporthalle am Funkturm. Damals lieferten sich fünf Vespas auf dem Lattenoval der Radrennbahn mit ihren Steilkurven einen Kampf in einem 20-Runden-Rennen, daß allen der Atem stockte!

Denken wir zurück an unsere Vespa-Sulkyrennen, die ohne Zweifel eine einmalige Attraktion unseres Clubs darstellen. Dreimal in den letzten Jahren konnten wir diese Schau abrollen lassen, stets umjubelt von 20 000 bis 25 000 Zuschauern. Es war auch etwas besonderes, daß unser Club im Vorjahre auf Deutschlands größter Wassersport- und Campingausstellung, die von über 100 000 Besuchern gesehen wurde, einen eigenen Werbestand errichtet hatte.

Und in diesem Jahr müssen wir nach neuen Möglichkeiten suchen, um das Interesse unserer Mitbürger auf unseren Club zu lenken. Und so stand auch in diesem Jahre ein neuer „Knüller“ auf dem Programm:

Unser Vespa-Hallengeschicklichkeitsturnier anlässlich der Ausstellung „Wassersport und Wochenende“ am Funkturm!

Wir glauben nicht, daß es so etwas schon einmal gab! Während des großen Besucherstromes an zwei Wochenenden zeigten wir den Berlinern den Turniersport mit dem Roller.

Auf der kleinen Sportfläche einer Ausstellungshalle lieferten sich 18 Mitglieder unseres Clubs spannende Kämpfe. In drei Vorläufen wurden die sechs besten Fahrer ermittelt, die am Schlußtag der Ausstellung um den „Großen Ausstellungspreis“ starteten.

Auf dem nur 21 x 10 m großen Turnierfeld waren sieben Hindernisse aufgebaut, die in Punkt- und Zeitwertung zu durchfahren waren. Hierbei waren u. a. eine Tordurchfahrt, ein Karussell, eine Spitzkehre, ein Slalom und eine „Acht“ zu bewältigen.

Den Besuchern, die an allen vier Tagen die Tribünen füllten, wurde der Kampf auf dem Turnierfeld über eine Lautsprecheranlage erläutert und in einführenden Worten über den Berliner Vespa-Club und den VCVD berichtet.

Im Endkampf lagen unsere Clubkameraden Günther Krug und Klaus-Dieter Hinkelmänn nach zwei fehlerfreien Durchgängen an der Spitze des Feldes. Krug fuhr jedoch in elegantem Fahrstil unter dem Beifall der Zuschauer Bestzeit und wurde so Sieger im „Großen Ausstellungspreis“.

Das Brummen unserer Vespa-Motoren in der Halle hat erneut bewiesen, daß unser Club zu großen Leistungen befähigt ist.

Dr. Werner Rottenberg

Clubheim in Lübeck

Ein roter Backsteinbau in der Fackenburg Allee 31 beherbergt das Clubheim des Vespa-Clubs Lübeck e.V. In diesem ehemaligen Kasernenbau haben viele Leute nach dem Krieg Unterkunft und Wohnraum gefunden. Durch den Miteingang des Gebäudes gelangt der Besucher in den 1. Stock und steht vor dem Eingang des Clubheimes. Auf ein Klingelzeichen hin öffnet sich die Türe und der Gast befindet sich mitten im geselligen Leben der Lübecker Vespisten.

Hier wird gefachsimpelt, Skat, Schach, Mühle, Halma und Tischtennis gespielt. In diesem gemütlichen Clubheim wird das Clubleben des VC Lübeck geplant, beraten und organisiert und die Feste gefeiert so wie sie fallen.

Vor einem Jahr wurden die Räume von Clubkamerad Ewald Hüttig entdeckt. Die Lübecker Clubmitglieder haben nicht lange gefackelt, sondern gleich zugriffen und mit Unterstützung von Hüttig die Räume instand gesetzt und eingerichtet. Tische und Stühle wurden preiswert aufgekauft und unter Anleitung von Sportwart und Architekt Günter Menze eine moderne Hausbar errichtet. Unter den Mitgliedern des VC Lübeck befinden sich viele Handwerker, die alle an der



In den eigenen vier Wänden. Mitglieder des VC Lübeck beim Unterhaltungsspiel

Gestaltung des Clublokales mitgewirkt haben. Kostenlos, versteht sich.

Der Vespa-Club Lübeck ist nicht mehr auf mehr oder weniger freundliche Gastwirte angewiesen, sondern kann seine Clubabende und Feste so legen, wie es ihm paßt. Die auswärtigen Vespa-Freunde, die auf Besuch nach Lübeck kommen, können fast täglich im Clubheim Freunde und Clubkameraden des VC Lübeck finden. H. Bielefeldt

Kostümfest des Vespa-Clubs Gerresheim

Am Samstag, dem 20. Februar 1960, hatte der VC Gerresheim zu einem Kostümfest im Clublokal „Restaurant zum Quadenhof“ eingeladen. Pünktlich um 20.30 Uhr zog der närrische Elferrat des VC Gerresheim ein. Jetzt begann der allgemeine Programmablauf.

1. 2 x 5 Minuten Fußballspiel von den Clochards aus „Paris“
2. Die Prüfung der Miß Vespa.

Hierzu stellten sich fünf Kandidatinnen zur Verfügung. Es wurde folgende Prüfung vorgenommen:

- a) Einen Vespa-Schlauch aufpumpen.
- b) Luftballon-Aufblasen (verschiedene Vespa-Fahrer haben ja keine Luftpumpe).
- c) Ausfüllen eines Fragebogens.

Siegerin wurde Fräulein Gudrun Kl a b u n d e, mit 26 Punkten. Dicht aufgefollt von ihren Rivalinnen, die es auf 24, 22 und 19 Punkte brachten.

Als 1. Preis wurde ein Stadtrundflug für die Siegerin ausgesetzt. Außerdem fuhr sie als Vespa-Königin im Karnevalszug, begleitet von allen Gerresheimer Vespa-Fahrern, mit. Gegen 23 Uhr kam als Höhepunkt des Abends das närrische Grafenpaar samt Gefolge. Unser 1. Vorsitzender Heinz B o n h o f f wurde mit dem Hausorden des Grafen ausgezeichnet. Unter dem Motto „Pariser Nächte“ wurde bis in die frühen Morgenstunden getanzt und geschunkelt.

VC Gerresheim



Krönung der Miß Vespa des VC Gerresheim

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.

- VC Belgien:** 1. Mai „Maiglöckchen-Treffen“, Tirlemont
29. Mai Vespa-Treffen, Verviers
12. Juni Luftballon-Treffen, La Louviere
19. Juni Vespa-Treffen, Geel
10. Juli Vespa-Treffen, Tielt
Anschrift: VC Belgien, Rue de Peuplier 17, Brüssel (Belgien)
- Dänemark:** Internationales Vespa-Treffen in Aalborg — 4., 5., 6. Juni
Anschrift: Dansk Vespa Union, Esplanaden 6, København K
- England:** Internationales Vespa-Festival in London — 4., 5., 6. Juni
Anschrift: Vespa-Club of Britain, 408 Finchley Road, London, N.W. 2
- 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. Beteiligung, 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
Anschrift: VC Frankreich, Rue Carnot, Paris 17e
- VC Holland:** 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
Anschrift: VC Holland, Ter Hoffsteedeweg 9, Overveen
- VC Österreich:** Internationales Vespa-Treffen in Klagenfurt (Kärnten) am 4. bis 6. Juni
Nationale und Grenzlandtreffen am 14., 15. August in Kaprun-Tauernkraftwerke und am 3., 4. September in Salzburg.
Vespa-Treffen Dornbirn am 11. September in Dornbirn (Vorarlberg)
Adresse: VC Austria, Wien IV, Argentinierstraße 53
- Schweiz:** Internationales Vespa-Treffen in Zürich — 9., 10. Juli
28., 29. Mai oder 4., 5. Juni Vespa-Treffen am Bielersee
12. od. 19. Juni Vespa-Treffen in Kreuzlingen
Anschrift: Vespa-Club der Schweiz, Zürich 1, Löwenstraße 29
- Schweden:** Internationale Rallye Stockholm 1960 — 14. — 19. Juni
Anschrift: Vespa-Club Sverige, Stockholm, Karlavägen 67
- VC Spanien:** III Gran Prueba Regularidad „Las 20 Provincias“, 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)

Karneval bei den Kölner Vespa-Freunden

Am 30. Januar 1960 starteten die Kölner Vespa-Freunde ihren bereits traditionell gewordenen Maskenball. Die Gaststätte Krähmer war proppenvoll und wir begrüßten Gäste vom VC Sittard (Holland), VC Eupen (Belgien), VC Aachen, VC M.-Gladbach, VC Neuß, VC Westerwald, VF Düsseldorf.

Für die diversen Gastgeschenke möchten wir uns auf diesem Wege nochmals herzlichst bedanken.

Bei nicht gerade idealen Wetterverhältnissen kamen unsere Gäste mit der Bahn, teilweise jedoch mit der Vespa. Eine Vier-Mann-Kapelle spielte eifrig zum Tanz und das Tanz-Korps Worringen präsentierte sich mit seinem schmucken Tanzmariechen. Viele Gewinner hatten Freude an einer gut bestückten Tombola.

Sämtliche Vespa-Freunde waren in einer Jugendherberge am Rande Kölns untergebracht und dort bestens aufgehoben. Für den sogenannten Heimweg mußten die Vespa-Freunde ihren Roller stehen lassen und den clubeigenen „Taxi-Dienst“ in Anspruch nehmen.

Ich habe mir am anderen Tage erzählen lassen, daß es allen sehr gut gefallen hat und sie im nächsten Jahr zur gleichen Veranstaltung gern wieder kommen wollen. Vom Wirt hörte ich, daß er lange nicht mehr solchen hohen Umsatz an Bier und Schnaps gehabt habe.

Abschließend möchte ich noch die wirklich gute Organisation erwähnen, an der unsere Clubmutter Käthe maßgeblich beteiligt war.

Überhaupt scheint bei uns in diesem Jahr allerhand los zu sein. Bereits am 2. und 3. Januar 1960 besuchten wir in Holland den VC Sittard und fanden dort freundliche Aufnahme. Noch manches hat der Club sich für das neue Jahr vorgenommen, aber davon mehr zu einem späteren Zeitpunkt.

H. G.

Hinweise für unsere Mitglieder

2. Vespa-Turnier Ratingen am 8. Mai 1960 um 9.30 Uhr. Teilnahme nur möglich, wenn schriftliche Einladungen erfolgten. Mannschafts- und Einzelfahrerwertung. Bei Beteiligung von mindestens 4 Vespa-fahrenden Damen steht ein Damenpreis zur Verfügung. Trialprüfung, Korsofahrt. Abends Siegerehrung bei Tanz und anderen Darbietungen.

Internationales Vespa-Treffen in Aalborg (Dänemark) am 4., 5., 6. Juni 1960

Der VC Dänemark lädt die Mitglieder des VCVD zu diesem Treffen herzlich ein. Nenngeld: 25 Kronen = 15,20 DM. Dafür erhält der Teilnehmer Vollverpflegung am Samstag, Sonntag und Montag. Übernachtung erfolgt in Zelten. Die Nennung muß an die Anschrift:

Präsident des Vespa-Clubs Dänemark, Hans Larsen, Gustav Wiedsvej 29, Aarhus (Dänemark), erfolgen.

Auf der Nennung muß angegeben sein, ob es sich bei dem Teilnehmer um eine Dame, einen Herrn oder ein Paar handelt. Außerdem muß angegeben werden, ob der Teilnehmer ein Zelt mitbringt oder ob er in einem Zelt des VC Dänemark übernachten will. Schlafsack oder ähnliches ist mitzubringen.

Bei der Nennung muß ferner Name und Anschrift des örtlichen Vespa-Clubs angegeben werden, in dem der Teilnehmer Mitglied ist.

Der Ehrenrat hat das Wort

Auf der letzten Delegiertenversammlung wurde eine Satzung angenommen, die auch neue Bestimmungen über den Ehrenrat enthält.

Vielleicht hat sich mancher von Euch schon gefragt, wozu wir so etwas brauchen, denn wir sind doch Freunde und Kameraden und haben gemeinsame Ziele, Wünsche und Interessen soweit es unser Clubleben betrifft.

Leider ist das, wie die Erfahrung lehrt, nicht immer der Fall. Dies ist auch verständlich, wenn man bedenkt, daß weit über 200 Clubs mit vielen 1000 Mitgliedern im VCVD vereinigt sind.



Hans Joachim Lübker
Vors. des Ehrenrates

Verständlich ist auch, daß sachliche Differenzen auftreten können, die durch ein mit bestem Willen geführtes Gespräch trotzdem nicht aus der Welt zu schaffen sind. Dann ist dafür der Ehrenrat da, der aus einem Vorsitzenden und zwei Beisitzern besteht und sich schriftlich von beiden Seiten die Argumente geben läßt, um zu ergründen, was recht ist und in welcher Weise die betreffende Angelegenheit in unserem Gesamtinteresse geregelt werden soll.

Leider haben wir festgestellt, daß die Tätigkeit im Ehrenrat nicht nur Anforderungen an das Köpfchen

stellt, sondern auch an die Tränendrüsen und an die Lachmuskeln, denn wenn uns ein Club-Freund schreibt und von sich dann als von „meine Wenigkeit“ spricht, dann ist es nahezu zum Weinen. Welche Veranlassung mag wohl ein Vespa-Fahrer haben gegenüber dem anderen Vespa-Fahrer bei Erwähnung seiner Person als von „meine Wenigkeit“ zu sprechen.

Ich habe das Gefühl, als ob demjenigen leichte Wechselbäder helfen würden.

Ein anderer schreibt: ... wird beschuldigt dem Vorstand eine Bierflasche auf den Kopf gesetzt zu haben.“ Ich kann mir nicht vorstellen, daß es einem Artisten gelingen könnte, eine Bierflasche einem Club-Vorstand, der ja im allgemeinen aus 7 Personen besteht, auf den Kopf zu setzen, ganz abgesehen davon, daß im allgemeinen ein solcher Versuch wohl kaum unternommen wird. Entweder man läßt die Bierflasche stehen oder man schlägt zu. Dann sollte man sich aber vorher noch schnell die Konsequenzen durch den Kopf schießen lassen. Aber das nur nebenbei.

Aus unserer Arbeitsordnung ersehen Sie, daß es ganz bestimmte Regeln für die Durchführung eines Verfahrens gibt. Das ist erforderlich, um 1. gleichmäßige Behandlung aller Anträge zu gewährleisten und 2. den Antragstellern ins Bewußtsein zu rufen, daß die Durchführung eines Verfahrens viel Zeit und Geld kostet und wenn dieses Geld nicht von den Schuldigen zu tragen wäre, dann müßten wir es unserer Clubkasse entnehmen und dies bedeutet, daß uns die entsprechenden Summen für Sport usw. weniger zur Verfügung stehen würden.

Bitte, überlegt Euch deshalb, ob Euer Fall wirklich so ist, daß der Ehrenrat sich mit ihm befassen muß.

Ihr könnt versichert sein, daß wir jede Angelegenheit, die für die Belange des Vespa-Clubs von Deutschland (Ausschluß-Antrag usw.) bzw. seiner Mitglieder wichtig ist, sorgfältig prüfen und uns bemühen nach bestem Wissen und Gewissen eine faire Lösung zu finden.

Wo also keine guten Worte und Bemühungen für eine Verständigung mehr helfen, kann der Ehrenrat des VCVD angerufen werden. Anträge an den Ehrenrat müssen über das Sekretariat des Vespa-Clubs von Deutschland eingereicht werden.

Hans Joachim Lübker
Vorsitzender des Ehrenrates

Denfeld
Die
Sitzbank
für Ihre
Maschine

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



Clubkonferenzen des VCVD

Der Vorstand des VCVD teilt mit, daß die Clubvorstände verpflichtet sind an der für sie zuständigen Clubkonferenz teilzunehmen. Bei unvorhergesehenen Verhinderungen muß sich der Clubvorstand durch ein anderes Vorstandsmitglied vertreten lassen. Das Fernbleiben eines Vespa-Clubs von der Clubkonferenz wird durch den Vorstand des VCVD mit einer Verwarnung geahndet. Alle Vespa-Clubs müssen bereits im Besitz einer Voreinladung zur Clubkonferenz sein. Wer noch keine Voreinladung erhalten hat, muß das sofort dem VCVD mitteilen.

„Tag der Vespa“

In diesem Jahr findet der „Tag der Vespa“ am 15. Mai statt. Alle Clubmitglieder werden gebeten an diesem Tag die vom Clubvorstand angesetzte Clubausfahrt mitzufahren. Der diesjährige „Tag der Vespa“ steht unter dem Motto: Neue Clubgründungen stärken den VCVD! Deshalb ist es schon heute angebracht, alle Vorbereitungen für den „Tag der Vespa“ und die damit verbundenen neuen Clubgründungen zu treffen.

Erfolge bei Sportveranstaltungen melden

Zur Wertung für das VCVD-Sportabzeichen müssen alle Sport-erfolge bei OMK-genehmigungspflichtigen Veranstaltungen in der Vergangenheit auf Grund eines Rundschreibens des Sportkommissars des VCVD an alle Clubvorstände, baldmöglichst beim VCVD gemeldet werden.

Anderung der Zielfahrtwertung

Alle Vespa-Clubs werden darauf hingewiesen, daß 1960 eine andere Wertung für Zielfahrten in Kraft getreten ist. Diese Mitteilung wurde im VCVD-Rundschreiben Nr. 1/60 veröffentlicht. Diese Wertung ist für alle Zielfahrten bei nationalen, internationalen, regionalen und Freundschaftstreffen gültig.

Ausschreibungen aus Belgien und Frankreich

Der VC Belgien und der VC Frankreich teilen mit, daß sie die Ausschreibungen für die belgischen und französischen Vespa-Treffen direkt an den VCVD senden werden. Von dort werden sie dann an alle Vespa-Clubs im Bundesgebiet weitergeleitet.

Clubbänder

Clubbänder im Siebdruckverfahren aus Plastikmaterial stellt seit Jahren die Firma **Siebdruck Carina**, München, Leonrodstraße 48b, her.



Clubreporter fotografierten für Sie



VC Lörrach vor dem Start zum Karnevalszug



VC Rüsselsheim – Die Klatschweiber (Verein der unverständenen Frauen)



VC Krefeld beim Rosenmontagszug

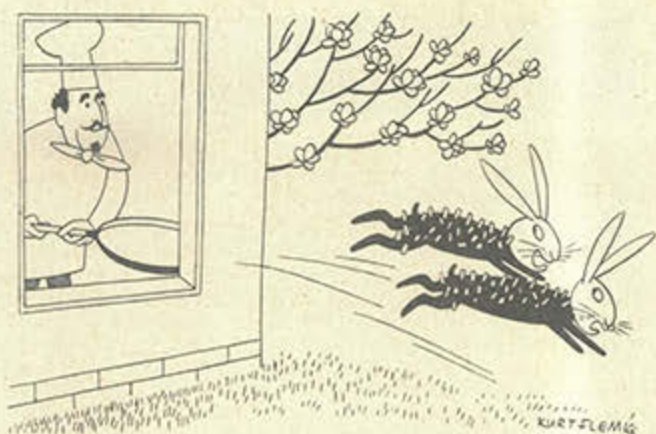


Gebr. Sins (Vespa-Club Mainz) als Jöholinós beim Karneval in Rüsselsheim

Schmunzel-Tip



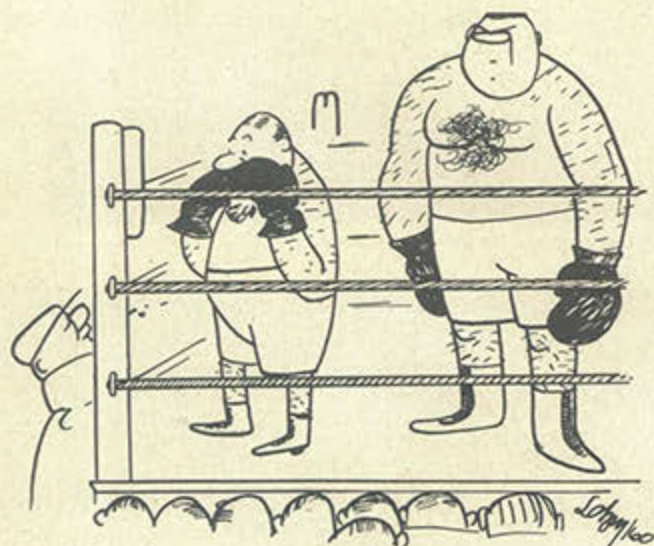
▲ „Hallo, Fräulein, sind Sie die neue Bienenkönigin?“



▲ Frohe Ostern:
„Wir sind noch einmal davon gekommen!“



▲ Schau mal, was es heute für tolle Fahrzeuge gibt!



▲ Steht meine Vespa noch draußen?



▲ Wirkliche Ruhezone

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

Foto: Schneider, Pressefoto, Mertens, Schwarzer, Croner, Eschen, Kindermann, Schefer, Schwabe, Carlevaro, Andresen, Lautenbacher, Stollsteimer, Schweisheimer, Haase, Archiv, Clubfoto.

Die berühmten Geschwister:

Vespa 125

DIE NEUE VESPA 125 ist in Normalausführung und als „de Luxe“-Modell lieferbar. Preis Normalausführung DM 1190,—, „de Luxe“-Modell DM 1250,—.

Kleiner Steckbrief:
125 ccm, 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, 5,7 PS, neuentwickelter VESPA-Motor für Gemisch 1:50 (!), Leichtmetallbremsen m. Kühlrippen, Normverbrauch 2,2 Ltr., Spitze ca. 80 km/h, 10-Zoll-Räder. Preis:
Normalausführung DM 1425,—
„de Luxe“-Modell DM 1485,—

Große Abb.: „de Luxe“-Modell.
Kleine Abb.: Normalausführung mit abgenommener Motorhaube.



▼ Verlangen Sie die Farbprospektserie B/1 - VESPA GMBH AUGSBURG ▲



der meistgefahrenere Roller der Welt



Auch in den Bergen wird es Frühling