

Vespa

DIE ZEITSCHRIFT

FÜR DEN VESPA-FAHRER

TIP

Das Zweirad lebt!

Aus dem Inhalt:

Porträt einer berühmten Familie
Bundestreffen Nürnberg
Allahs Vorbeter fiel in Ohnmacht
Eucharistischer Weltkongreß
Vespa-Werke in Europa und Übersee
Stammbaum des VCVD und
VC Europa
Vespa-Sport
Verkehrsrecht
Aktuelles im Bild
Parkplatz für Fußgänger
Weltnachrichten
Reisenachrichten
Polizei in unserer Stadt
Deutscher Schilderwald
Dies und Das
Unser Kennzeichen-Quiz
Clubteil
Sportnachrichten
Schmunzeltip

★

Besonders für Sie:

Vespa-chic im Vespa-Tip

Besonders für Ihn:

Für den Bordmechaniker

★

Unser Titelbild:

Das Zweirad lebt!

Foto: Glässel

★

Letzte Meldung

Von den 48 Teilnehmern des Meisterschaftslaufes auf dem Hockenheimring am 28. August 1960 qualifizierten sich 10 Fahrer für den Endlauf um die Vespa-Europameisterschaft in London am 18. September.

Den Wanderpokal der Dunlop AG für die beste Mannschaft gewann in Hockenheim der Vespa-Club Augsburg, der Wanderpokal der Dunlop AG für den besten Einzelfahrer fiel an den Vespa-Club Bork-Selm.



Sonderaudienz beim päpstlichen Legaten

Gustavo Kardinal Testa empfing während des Eucharistischen Weltkongresses die Kuriere des Clubs der Münchner Vespa-Freunde (siehe auch Seite 6).



Porträt einer berühmten Fahrzeugfamilie

Die Vespa hat in diesem Jahr Jubiläum. Seit zehn Jahren gehört sie zum deutschen Straßenbild. Mit ihrem Start, der 1950 in den Großstädten begann, wurde in Deutschland „Rollerfahren“ ein Begriff und populär. Die Zeit verlangte nach einem praktischen Kleinfahrzeug, das sich für Nahverkehr und Reise gleichermaßen eignete und in der Verkehrsdichte der Städte überall eine Lücke fand. Dieses Problem wurde weitgehend gelöst. Die VESPA und der Motorroller überhaupt gehören heute „zum Haus“, egal ob dieses in der Stadt, auf dem Dorf, im bergigen oder flachen Land steht.

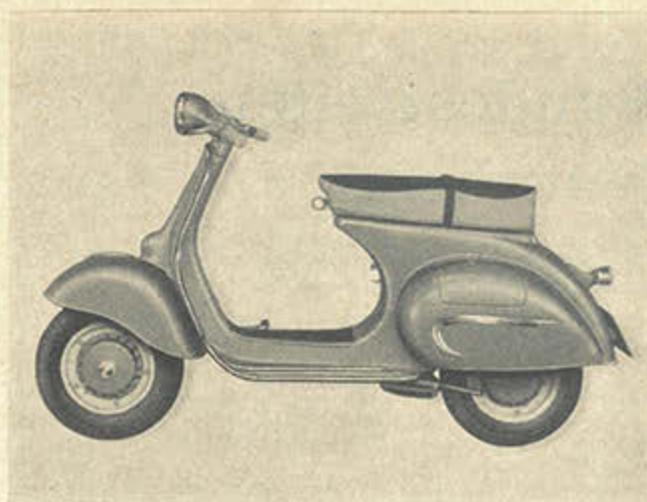
Die Geschichte der VESPA in Deutschland ist ein Teil der Geschichte von der Eroberung der Welt durch den Motorroller. Sie beginnt im Herbst 1945 in Italien. Die Genueser Dr. Enrico und Armando Piaggio hatten eine Idee, und der Ingenieur d'Ascanio verwirklichte sie. Aus einem ursprünglich als Anlaßaggregat für Flugzeuge verwendeten, verblüffend einfachen Einzylindermotor, Gummireifen, einem alten Motorradlenker und anderen zu dieser Zeit greifbaren Materialien entwickelte er einen Motorroller. Sein an einen Insektenleib erinnerndes Hinterende brachte ihm den Namen „VESPA“ — zu deutsch Wespe — ein. Die Kunde von dem neuartigen, „anscheinend“ praktischen und eleganten Fahrzeug eilte durch Europa und die Welt.

Mit deutschen Augen gesehen, war die VESPA ein absolutes Novum. Sie unterschied sich grundsätzlich vom bisher gebräuchlichen motorisierten Zweirad, dem Motorrad. Die Fachleute, von Oberbayern bis Schleswig-Holstein, sagten sich: „Ein ganz nettes Fahrzeug, das sich leicht handhaben läßt, aber kaufen wird so etwas bei uns kein Mensch!“

Ein Motorfahrzeug ohne „Knieschluß“, mit einem freien Durchstieg wie bei einem Damenfahrrad und Rädern unter „Motorradnorm“, war für die meisten jungen Leute und Motorsportler ungewöhnlich. Die VESPA wurde also nicht recht ernst genommen und zu den vielen vorgestellten und wieder vergessenen Typen der Fahrzeuggeschichte gezählt.

Indessen verbreitete sich die VESPA immer mehr. Die VESPA fand unter den Männern in gleicher Weise Liebhaber und Pioniere wie unter den Frauen. Rollerfahren wurde ein Lebensstil, und bald erschienen auch andere Rollerfabrikate auf dem Markt.

Die Vespa wurde in Lizenz nach Deutschland vergeben. Sie



VESPA-Modell 1960

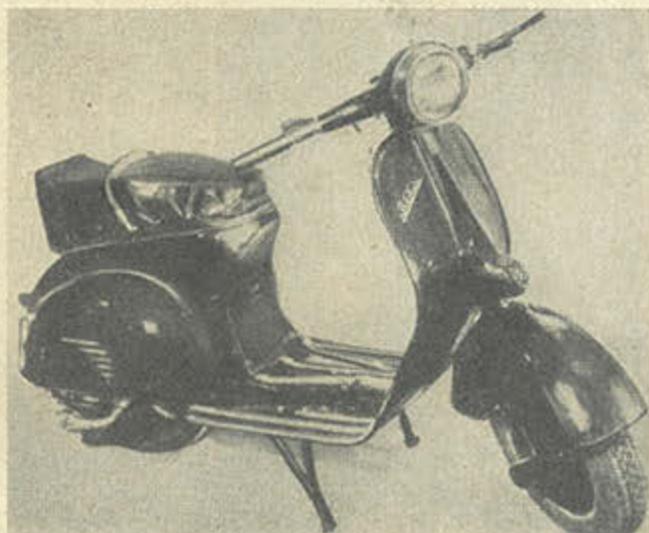
Elegant, schlank und rassig in der Form, die VESPA-Touren 150

wurde anfangs in Lintorf im Rheinland gebaut und kommt seit 1955 aus dem VESPA-Werk Augsburg. Seitdem stieg die jährliche Zulassungsziffer konstant von 3514 VESPAs auf 12 845 VESPAs im Jahre 1959.

Von insgesamt 40 972 in der Bundesrepublik im Jahre 1959 zugelassenen Rollern aller Fabrikate waren 31,3 Prozent VESPA-Modelle. Von Januar bis Juni 1960 waren von 27 277 insgesamt zugelassenen Rollern bereits 10 942 VESPAs. Diese Zahlen sprechen für sich; wie die über zwei Millionen VESPAs, die seit dem Prototyp von allen VESPA-Werken gebaut wurden. Die VESPA ist der erste und meistgefahrte Roller der Welt.

Die russische Vespa, genannt „Vyatka“

Sie wurde der Original-Vespa bis auf die letzte Schraube nachgebaut



Bundestreffen Nürnberg

700 Vespa-Roller in der alten Reichsstadt — Bayerischer Abend und Varieté-Programm für die Teilnehmer

Jedes Jahr veranstaltet der Vespa-Club von Deutschland sein Bundestreffen. Am 13. August war die alte Reichsstadt Nürnberg das Ziel von über 700 Vespa-Fahrern aus der ganzen Bundesrepublik. Genau 104 Vespa-Clubs waren Gäste des Vespa-Clubs Nürnberg.

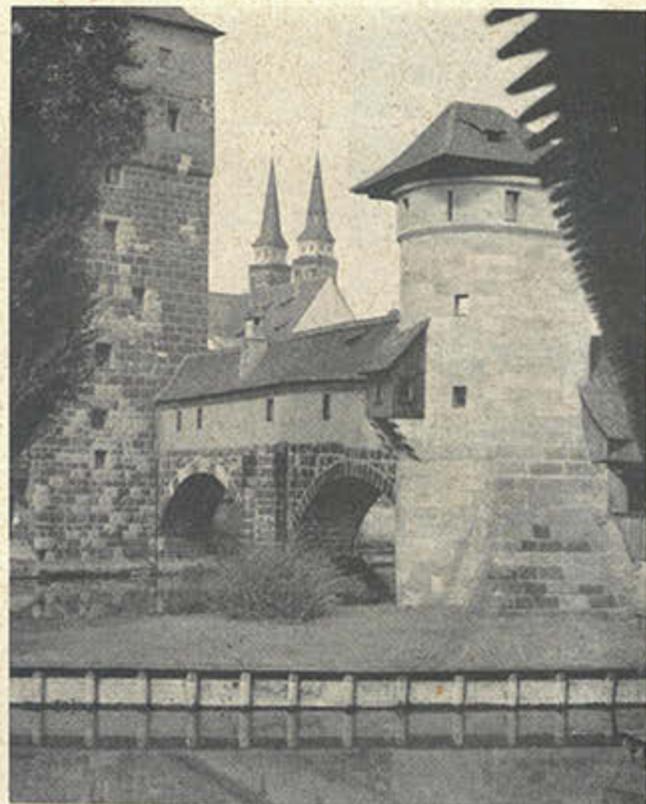
Noch am Morgen des 13. August sah es so aus, als ob die Sonne beim Bundestreffen nicht einmal eine Gastrolle geben wollte. Gegen Mittag jedoch zeigte der Himmel schon ein freundlicheres Gesicht und einige Stunden später waren bei Veranstaltern und Zielfahrtteilnehmern die unfreudliche Witterung vergessen und der Stimmungsbarometer stieg bei allen Beteiligten sprunghaft nach oben.

Auf dem Parkplatz vor der festlich beflaggten Nürnberger Messehalle trafen in ununterbrochener Reihenfolge die Vespa-Clubs aus allen Himmelsrichtungen kommend ein. Hier herrschte ein Betrieb, gemischt aus Motorengerumm, freudigen Begrüßungen und hektischer Geschäftigkeit, so wie ihn die weitgereisten Vespisten von vielen Vespa-Treffen her kennen.

Im Laufe des Nachmittags traf auch der Präsident des VCVD, Hans Stuck, ein, der sofort von vielen Clubmitgliedern umringt wurde und dabei alle Hände voll zu tun hatte, um alte Bekannte von vorangegangenen Vespa-Treffen zu begrüßen.

Am Abend des Eröffnungstages fanden sich die Vespa-Fahrer in der geschmückten Messehalle ein und wurden vom 1. Vorsitzenden des VC Nürnberg, Arthur Eichner, dem 2. Bürgermeister, Willi Haas, und dem Präsidenten des Vespa-Clubs von Deutschland herzlich begrüßt. Der Bürgermeister überreichte bei dieser Gelegenheit dem Vespa-Club Kiel, der die weiteste Entfernung zum Bundestreffen nach Nürnberg zurücklegte, den Ehrenpreis der Stadt.

Nach einem kurzen Festvortrag über das Thema „10 Jahre Vespa-Club“ durch den Generalsekretär des VCVD rollte vor den Zuschauern ein „Bayerisches Programm“ ab. Es wurden von den Veranstaltern keine Kosten gescheut, um den Vespisten durch bekannte Künstler vom Bayerischen Rundfunk und Fernsehen eine farbige bayerische Folklore zu bieten. Lachstürme durchbrausten die Saal, wenn Georg Blädel mit Partnerin seinen hintergründigen Blödsinn servierte oder der Conferencier des Abends, H. Hisel, als Rekrut des Jahrgangs 1922 auftrat. Die Geschwister Fahrenberger sangen und jodel-



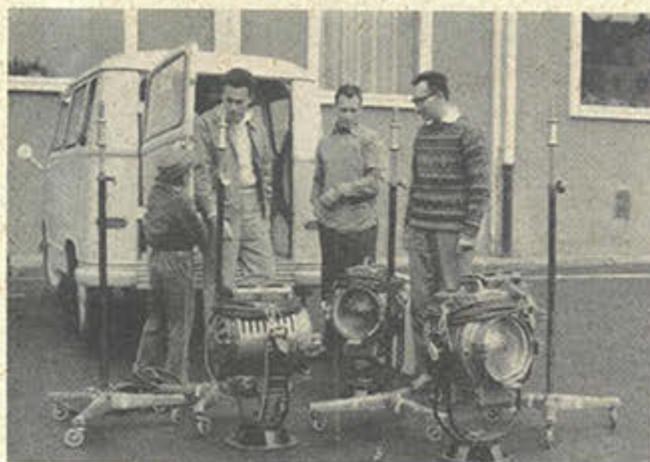
Alt-Nürnberg, im Hintergrund die St.-Lorenz-Kirche

ten, Rudi Knabl zeigte seine Virtuosität auf der Zither und Gerd Fitz beförderte sein Publikum mit zündenden Schlagern auf den Gipfel der guten Laune.

Am Sonntagvormittag besichtigten viele Vespasianer die Schönheiten von Nürnberg und natürlich auch die von den Kriegszerstörungen wiederhergestellte mittelalterliche Burg. Nach dem gemeinsamen Mittagessen in der Messehalle wurde der Corso des diesjährigen Bundestreffens zusammengestellt. Es war für den sachverständigen Zuschauer eine wahre Freude zu sehen, mit welcher Mühe und Liebe viele Clubs Fahrer und Maschine für die Nürnberger Korsofahrt vor-

Links: Vespa-Club-Film, 186. Einstellung, Empfang der Stadt Nürnberg im Hotel „Deutscher Hof“ — Mitte: V.l.n.r. Erich Müller, Pressechef der Vespa GmbH, Hans Lutz, 2. Vors. des VC Nürnberg, Hans Stuck, Präsident des VCVD, Wolfgang Schramm, Generalsekretär des VCVD, Ludwig Kunz, Ehrenmitglied des VCVD, beim Stadtempfang — Rechts: Sicher ist sicher. Gegen das launische Wetter im Sommer 1960 wurde die Kamera in Nürnberg gut abgeschirmt.





Gerd Helm und sein Filmteam bei den Vorbereitungen für die Aufnahmen beim Bündestreffen in Nürnberg



Gruppenabfertigung auf dem Zielplatz vor der Messehalle

bereitet hatten. Leider fehlte einigen Beamten der Nürnberger Polizei das rechte Verständnis, denn sonst hätten sie den schönen Korso nicht in Gruppen auseinandergerissen und außerdem dem Fanfarenzug des VC Stuttgart nicht die Mitwirkung versagt. Der Verkehr am Sonntagnachmittag war in Nürnberg wirklich nicht so stark, daß damit die Zerstückelung des Korso gerechtfertigt gewesen wäre. Aber was hilft es gegen den Stachel der Obrigkeit zu löcken.

Links: Georg Blädel mit Parterin war mit seiner umwerfenden Komik für die Lachsalven im Messehaus verantwortlich – Mitte: Herbert Hisel, Programmgestalter und Conferencier der beiden Unterhaltungsabende im Messehaus, in seiner Glanznummer als Rekrut vom Jahrgang 1922 – Rechts: Die Geschwister Fahrenberger, knusprig, direkt zum Anbeißen, sangen und jodelten sich in die Herzen des Publikums



Am Sonntagabend ging in der Messehalle ein erstklassiges Varieté-Programm über die Bühne. Das Tanzturnierorchester Frank machte den Vespa-Freunden schon zu Beginn des Abends warm und es war deshalb nicht verwunderlich, wenn die Späterkommenden sofort von einer Bombenstimmung mitgerissen wurden.

So gegen 10.30 Uhr, der Halbzeit des Abends, stieg die Spannung auf den Höhepunkt. Die Preisverteilung für die Ziel- und Korsosfahrt wurde angesagt. Arthur Eichner konnte zusammen mit dem 2. Vorsitzenden des VC Nürnberg, Hans Lutz, und Präsident Hans Stuck folgende Preise vergeben:

Zielfahrtwertung

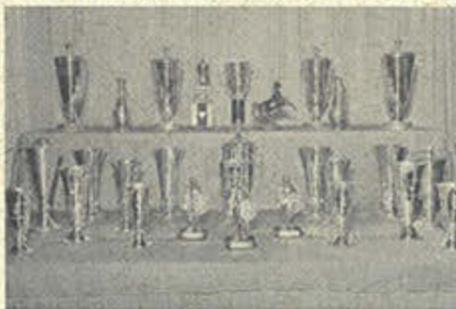
Zone I bis 150 km: 1. Preis VC Würzburg — Zone II bis 300 km: 1. Preis VC Frankfurt — Zone III bis 500 km: 1. Preis Vespa-Freunde Düsseldorf — Zone IV über 500 km: 1. Preis VC Bork-Selm.

Korsosfahrt

1. Preis VC Offenbach, 2. Preis VC Wiesbaden, 3. Preis VC Amberg.

Den Ehrenpreis des ADAC, Gau Nordbayern, erhielt der VC Berlin und den Ehrenpreis der Verkehrswacht Nürnberg der VC Gladbeck. Zum Schluß soll in der kurzen Chronik des Bündestreffens der repräsentative Empfang der Stadt Nürnberg nicht vergessen werden, der am Sonntagvormittag für die Vorstände und Mannschaftsführer der in Nürnberg anwesenden Vespa-Clubs gegeben wurde. Im Hotel „Deutscher Hof“ wurden die Vertreter der Vespa-Clubs zusammen mit dem Präsidium des VCVD von Herrn Stadtrat Thleme herzlich begrüßt. Zu diesem Empfang waren auch die Stadträte Imhof, Dr. Schneider, Wagner und Widmayer erschienen. Ebenso konnte der Präsident des VCVD Vertreter des ADAC, des Nürnberger Automobilclubs und des Motorsportclubs sowie den ehemaligen Präsidenten des VC Saar und Ehrenmitglied des VCVD, Herrn Ludwig Kunz, begrüßen.

Die glänzende Laune und die freudigen Gesichter der Vespien am Sonntagabend waren für den ausrichtenden Club, den VC Nürnberg, allein schon eine ausreichende Bestätigung



Alle Augen waren bis Sonntagabend auf diese Pracht gerichtet. Die Pokalparade für die Sieger der Ziel- und Korsosfahrt

dafür, daß das Bündestreffen 1960 in Nürnberg ein voller Erfolg geworden ist. Alle Mühe und die Fülle der Arbeit hat sich gelohnt. Nürnberg war ein stimmungsvolles Bündestreffen. Herzlichen Dank lieber VC Nürnberg!

Allahs Vorbeter fiel in Ohnmacht

13 000 km Vespa-Fahrt über Kleinasien nach Ägypten — Die rosarote Felsenstadt

Da man mir prophezeite, daß ich auf meiner Fahrt durch gefährliche Wüsten im Sand steckenbleiben und ein Fraß hungriger Geier werde, verteilte ich großzügig mit dem Munde meine Habe unter meine lieben Klassenkameraden und rollere zunächst zur sonnigen Adria, von hier durch Jugoslawien nach Griechenland.

Athen wird ein Erlebnis. Im Rahmen der Athener Festspiele erlebe ich im antiken Herodes-Atticus-Theater ein Beethovenkonzert von künstlerischer Vollendung. Im Hintergrund schwimmen die Akropolis, der Parthenon, das Erechtheion, die Propyläen in zauberhaft wechselnden Farben.

Per Schiff geht es weiter. Es ist die übliche Fahrt mit Kommunisten und Bauern. Freundlich grüßt Poseidon aus seinem Tempel vom Kap Sunion herunter. Hat der Kapitän ihm kein Opfer gebracht? Bald gebärdet sich das Meer und verwandelt das Deck in ein chaotisches Durcheinander. Leichenblaß klettere ich, nachdem ich mich fast dreißig Stunden am Abgrund des düsteren Hades glaubte, bei trübem Hafenlichterschein wieder auf festem Boden: Alexandropolis. Umständlich wird die VESPA über alte Holzbohlen von dem verdammten Kahn gezogen und noch in der Nacht fahre ich nach Edirne.

Bei einem Freund wird dicht an den Ufern des romantisch plätschernden Bosphorus' komfortabel übernachtet. Vom Band plärrende amerikanische Hits, ausgedehnte nächtliche Rennbootfahrten auf dem schwarzblauen, ruhigen Wasser und eisgekühltes Coca-Cola lassen mich vergessen, daß ich gerade durch die Pforten zum Orient gerollt bin. Durch lärmdende Straßenzüge, vorbei an geduldigen Maultieren und uralten Lastträgern werde ich von einer Moschee in die nächste geschleppt, Schuhe an, Schuhe aus, Hagia, Sophia, wundervoll, Topkapi Sarayi, Koran, fünfzig Kurus, Canada Dry, Blaue Moschee, Trinkgeld, Sultan, Fotoapparat, Harem, Aspirin —

Baalbeck: Friesfragment des Jupitertempels



mir brummt der Kopf! Die einzige Rettung: abreisen. Eine Fähre kürzt den Weg um den Golf von Ismit ab. Zwei Minuten zu spät komme ich in Kartal an: das Schiff ist gerade abgedampft. Da traue ich meinen Augen nicht. Es kommt zurück, die Brücke wird noch einmal heruntergelassen, ich kann noch mit. Alles ist anders hier.

Durch versumpfte Baumwollfelder und endlose Olivenhaine bahne ich mir durch strömenden Regen auf lehmig glitschigen Straßen vorsichtig einen Weg in die ehemalige Hauptstadt des Osmanenreiches, nach Bursa. Die Grüne Moschee, eine der schönsten der ganzen Türkei, hängt hinter einem nebligen Gazevorhang — geheimnisvoll, verzaubert.

Izmir. Im rotgoldenen Abend, gleichwie eine Fata Morgana aus 1001 Nacht, liegt das ehemalige Smyrna vor mir. Auch hier treffe ich Freunde, Studenten, die mir die Schönheiten aus ihrer Stadt zeigen, mich in die Pavillons der internationalen Messe führen und zum Schluß in eine richtige Taverne einladen, wo das „Gericht, bei dem der Vorbeter Allahs in Ohnmacht fiel“ zu einem köstlichen Getränk aufgetischt wird.

Auf guter Strecke komm' ich nach Ephesus. Zahlreiche Fließbänder fördern Schutt und Trümmer zutage, manchmal aber auch antike Kostbarkeiten. Guterhaltene Wohnhäuser, gepflasterte Straßen, Bäder, die Agora, das Theater und die Paracelsus-Bibliothek werden flüchtig mit dem Objektiv gestreift, denn es warten die Pyramiden, und mir wird langsam klar, daß zwei Monate Semesterferien für 13 000 Kilometer viel zu kurz sind.

Staub, Sand und Hitze werden ständige Begleiter, Touristen sind hier selten, und die ersten schwerbeladenen Kamelkarawanen schaukeln durch die wenig interessante Landschaft. Spät am Abend erreiche ich Denizli. Ein Architekt fischt mich aus dem Dunkel — ein vornehmes Haus, ein gedeckter Tisch, ein weiches Bett — eine Gastfreundschaft, wie man sie bei uns kaum findet. Eine kalkhaltige Quelle hat hier ein phantastisches Märchenreich aus blendendem Travertin auf einhundert Meter über der Ebene von Curuksu gelegenes Plateau gezaubert. Schon die alten Römer schätzten dieses einzigartige Naturwunder und erstellten hier eine wichtige Stadt, die sie Hierapolis nannten.

Nach einem erholsamen Bad in dem hell sprudelnden, warmen Heilquell, rollere ich vorbei an spiegelglatten, hellblauen Seen nach Konya, dem ehemaligen Sitz der Tanzenden Dervische. Von einem deutschsprachigen Muselmanne werde ich gleich wieder in ein spottbilliges Hotel komplimentiert.

Zuerst glaube ich, ich wäre genau wie einst Nietzsche jenem boshafte Dienstmann, auf einen üblen Scherz hineingefallen, denn außer dem düsteren Eigentümer sehe ich nur eine im hauchdünnen Nachthemd herumsteigende Blondine, die sich genau so gebärdet, wie eben jene Frau, die dem armen Philosophen den kristallklaren Verstand raubte. Aber sie ist völlig ungefährlich, hat auch Kleider und kann einigermaßen Französisch sprechen und mir den kümmerlichen Prospekt, den ich von Konya in Händen halte, übersetzen.

Wenig später bin ich schon im Taurus-Gebirge. Mühsam und ohne Kraft schlängelt sich meine VESPA durch die scharfgekrümmten Serpentin. Umstellt von einer neugierigen Kinderschar, reinige ich den Vergaser und schraube eine neue Zündkerze ein. Umsonst. Mit gemischten Gefühlen mache ich mich schließlich daran, langsam und vorsichtig den Motor zu zerlegen.

Nachdem ich bis zur Lichtmaschine vorgedrungen bin, habe ich schon den Kern des Übels entdeckt: Mit einem Pinsel fege ich gelbgrauen Staubbelag von allen Teilen, setze das Schwungrad wieder auf und mit neuem Elan geht es bei frischem Wind von der See zur syrischen Grenze. Am Sonntagabend bin ich in Beirut. Ein Polizist grüßt mich strahlend mit „Heil Hitler“.

Durch dicke Nebelfelder krieche ich über die steilen, langanhaltenden Pässe des Libanon und des Anti-Libanon. In der großzügig angelegten Gartenstadt Damaskus finde ich abends mein Gepäck neben einem Bett auf dem Flur. Verwundert frage ich den barfüßigen „Hotelboy“, aber er zuckt mit den



Petra: Felsental



Polizei auf Vespa in Griechenland

Schultern. Gewöhnt an solche Zwischenfälle, schlafe ich trotz heulender, sirenenähnlicher Autostraßenmusik ein. Um Mitternacht weckt mich ein geheimnisvolles Murmeln, und ich erkenne im matten Licht einer nackt von der Decke baumelnden Glühbirne eine düstere Gruppe geheimnisvoller Gestalten: ein hagerer Araberscheich, schlaftrunkene Kinder und einige tiefverschleierte Frauen, die sogleich in das Zimmer verschwinden, das ich erst bewohnen sollte. Er und zwei zierliche Knabenkörper schlafen dicht neben mir auf längsgestreiften Seegrasmatratzen, die jämmerlich aus vielen schwarzen Löchern gähnen. Es waren Messebesucher aus dem orthodoxen Märchenland des Königs Saud.

Mit der Hedschas-Eisenbahn fahre ich durch endlos ödes Wüstenland nach Maan, 300 km südlich von Amman. Ab und zu eine Oase oder ein verstaubter Zwölftonner, der sich mühsam durch den Sand quält, manchmal schraubt sich auch eine Windhose fern am Horizont in das satte Blau des Himmels. Um mich herum sitzen nur süßlich riechende Araberbauern,

auf dem Kopf die schutzspendende Kefië und an der Seite reichornamentierte Dolche, die sie mir alle nacheinander vorführen.

Bald ist das Ziel erreicht, umständlich wird der Roller aus dem Waggon gehoben und auf teils guter, teils durchlöcherter Asphaltstraße rollere ich nach Petra, einer feuerglühenden, untergehenden Sonnenscheibe entgegen: Dies ist ein Höhepunkt der Reise. Eine rosarot schimmernde Felsenstadt, die aus weißem Sandstein kunstvoll gemeißelt wurde, eingebettet in ein gewaltiges Tal, nur zugänglich durch einen steinigen, engen Pfad, der sich verschnörkelt mehrere Kilometer durch geheimnisvolle Schluchten windet. Ein arabischer Guide erklärt all die herrlichen Sehenswürdigkeiten — und es sind wenig — indem er mich mit einem fürchterlichen orientalischen Kauderwelsch überschüttet, das er zu allem Überflus auch noch mit theatralischen Gesten wild um sich fuchtelnd unterstreicht. Da ist das Schatzhaus, vielleicht das besterhaltene aller nabatanäischen Bauwerke, die Halle der Königin, die dicht am komfortablen Petra-Hotel liegt. Da sind die Pylongräber, das Versammlungshaus und viele Paläste, die im heißen Mittag ein prächtiges Farbenspiel zusammen mit den reichblühenden Oleanderbüschen und dem azurnen Himmel bilden. Diese aus frühchristlicher Zeit datierten Denkmäler zeigen eine merkwürdige Mischung hellenistischer, römischer und orientalischer Stilelemente — worin vielleicht der geheimnisvolle Zauber dieser Jahrhunderte verborgen gebliebenen Stadt zu suchen ist. Am Spätnachmittag schleppt mich mein besorgter Führer durch das gewundene Steintal wieder in die spärliche Unterkunft der nächsten Oase. Ein aus dem Tierkreis gerutschter Skorpion kreuzt den Weg, aber ich bemerke ihn kaum noch.

Horst Reinemer

Fortsetzung im Vespa Tip Nr. 33

Ein neuer Stern am Schlagerhimmel

Wir sind junge Leute von Heute

Das Vespa-Lied

Idee:

Erich Miller und Wolfgang Schramm

*

Musik:

Ralph Maria Siegel

*

Text:

Kurt Hertha

*

Es singen:

Die Isarspatzen

Das ideale Geschenk für alle Vespa-Fahrer und die, die es werden wollen.

Zu beziehen durch:

Werbe-Foto Vertrieb
Werbe-Ton

L. GLÄSSEL

Augsburg, Bahnhofstraße 24

Telefon 87 96

Plattenpreis DM 2,75 und Nachnahme.
Bei Abnahme von 20 Stück spesenfreier
Versand.



Eucharistischer Weltkongreß

In neun Tagen legen 30 VCVD-Kuriere 28 000 km zurück. Fahrbereitschaftsleiter Pater Kreuser sagte: „Ohne die Vespa-Kuriere wären wir in Aufträgen erstickt.“ Club der Münchner Vespa-Freunde hat seine Aufgabe glänzend gelöst.

Schon Monate vor dem Beginn des Eucharistischen Weltkongresses wurde zwischen dem Generalsekretär des VCVD und der Geschäftsführung des EWK der Einsatz der Vespa-Kuriere vereinbart. Diese Kuriere hatten die Aufgabe, eilige Mitteilungen zu den einzelnen Funktionszentren des Kongresses zu befördern, wichtige Post in die Münchner Residenz, dem Wohnsitz des päpstlichen Legaten, Gustavo Kardinal Testa, zu bringen und Funktionäre sowie auch hohe geistliche Würdenträger auf dem Soziussitz direkt zu den Veranstaltungsorten des Weltkongresses zu fahren.

Bereits vor dem Kongreß ergab eine Probe, daß ein Telefongespräch zwischen den Verwaltungszentren des EWK 35 Mi-

nuten bis zum Zustandekommen benötigte. Ein Kurier der Vespa-Freunde München schaffte mit seiner Vespa die Übermittlung einer schriftlichen Nachricht zwischen den ununterbrochen vergeblich wählenden EWK-Funktionären in zehn Minuten. Die Telefonleitungen waren demnach auch während des Weltkongresses häufig überlastet.

Monsignore Meier, einer der verantwortlichen Organisatoren des Eucharistischen Weltkongresses, lobte den Einsatz der Vespa-Kuriere sehr und dankte den Fahrern der Münchner Vespa-Freunde für ihren Fleiß und ihren nie ermüdenden Arbeitswillen.



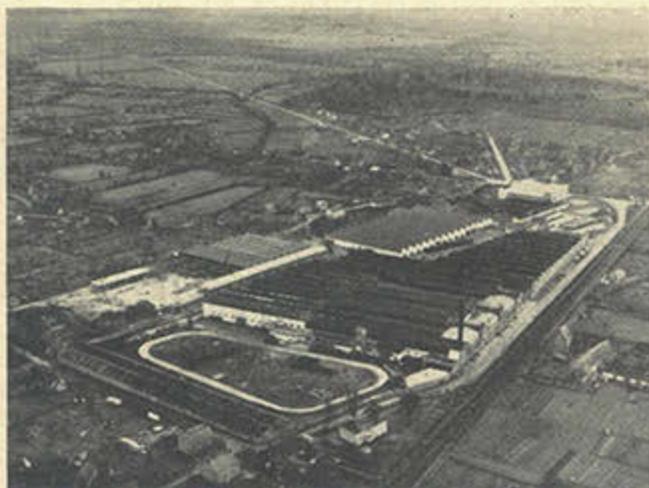
Abbildungen linke Seite

Bild oben: Hochwürdige Patres aus vielen Ländern unterhielten sich während des Weltkongresses mit den Kurier-Fahrern – Bild unten links: Einholung des päpstlichen Legaten zu Beginn des Eucharistischen Weltkongresses vom Flugplatz München-Riem. Neben der Polizei auf Motorrädern wurde die Wagenkolonne auch von den Vespa-Kurieren eskortiert – Bild unten rechts: Große Ehre für die Kuriere des Clubs der Münchner Vespa-Freunde. Der päpstliche Legat, Gustavo Kardinal Testa, empfing die Fahrer in Sonderaudienz

Abbildungen rechte Seite

Bild rechts: Auch der Erzbischof Margregorius von Trirandrim (Indien) wurde von den flinken Kurieren bedient. Überall, wo sie auftauchten, blickten ihnen die Kongreßteilnehmer voll Interesse und Sympathie nach – Bild Mitte links: Offer besuchten die EWK-Kuriere den Münchner Oberbürgermeister Dr. Vogel, um ihm eilige Zustellungen zu übergeben – Bild Mitte rechts: Spanische Pilger brachten eine in ihrem Land hochverehrte Reliquie mit nach München. Die Kuriere begleiteten den feierlichen Einzug – Bild unten links: Eine Gruppe der Kurierfahrer der Vespa-Freunde München im Einsatz – Bild unten rechts: Eine wichtige Post für den 2. Bürgermeister von Berlin, Amrehm, überbracht von den EWK-Kurieren des Vespa-Clubs. Rechts der Münchner Oberbürgermeister Dr. Vogel





Gesamtansicht der A.C.M.A.-Produktionsstätte der Vespa in Frankreich



Spanien ist ein Rollerland. Die Moto Vespa S.A. ist die Geburtsstätte der spanischen Vespas



Vespa-Werk, Rio de Janeiro – Santa Cruz



Motor Industry S.A., die Vespa-Fabrik in Belgien



Vespa-Werk Augsburg, Verladehof



Die königlich englischen Vespas werden von Douglas (Kingswood LTD) gebaut

Vespa-Werke in Europa und Übersee



Vespa-Club von Europa

Präsident: Dr. Tassinari (Italien)



Vespa-Club von Deutschland

Präsidium:

Hans Stuck von Villiez, Präsident
Bernhard Wesche, Vizepräsident — Walte Toennes, Vizepräsident
Wolfgang Schramm, Generalsekretär

Ehrenausschuß:

Hans Joachim Lübker, Vorsitzender des Ehrenausschusses

VCVD-Sekretariat

Augsburg-Haunstetten, Siebenbrunner Straße 30

Hans Stuck von Villiez, Präsident Augsburg-Haunstetten, Siebenbrunner Straße 30

Bernhard Wesche, Vizepräsident Gießen (Lahn), Ludwigsplatz 5

Walter Toennes, Vizepräsident Osnabrück, Am Riedenbach 35

Hans Joachim Lübker, Vors. des Ehrenausschusses Hamburg-Lurrup, Achtern Styg 19

Wolfgang Schramm, Generalsekretär, Augsburg-Haunstetten, Siebenbrunner Straße 30

Dr. Renato Tassinari, Präsident des Vespa-Clubs Europa, Milano, Via Trebazio 5 (Italien)



Belgien



Dänemark



England



Frankreich



Holland



Italien



Luxemburg



USA



Schweden



Schweiz



Spanien



Portugal



Osterreich



Vespa-Sport

1. Vespa-Zuverlässigkeitsfahrt Gießen

Die Vorhersage, daß am Tage der 1. Vespa-Zuverlässigkeitsfahrt in Gießen diese Strecke die schwierigste werden würde, wenn es regnet, bewahrheitete sich insofern, daß die Strecke Tage vorher schon durch Regen entsprechend aufgeweicht war.

27 aktive Sportfahrer aus dem Bezirk Südwest starteten am Sonntagmorgen bei strömenden Regen auf einen Kurs von 130 Kilometer durch Wald- und Feldwege, die an Schwierigkeiten nichts zu wünschen übrig ließen. Daß so mancher Fahrer sich dann auch mal in diesem Dreck wälzte, war unvermeidlich, aber es blieb doch bei harmlosen Stürzen. Denn wie gesagt, war die Unterlage „weich“.

Daß viele Favoriten bei dieser Fahrt Pech hatten, konnte man wohl allein diesen Schwierigkeiten zuschreiben. So trafen die ersten Fahrer an der Zeitkontrolle Nr. 3 erst nach zwanzig Minuten Verspätung vereinzelt ein. Und doch gelang es wenigen die Zeit genau einzuhalten. Nach der Zuverlässigkeitsfahrt war noch eine kurze Geländesonderprüfung zu bestehen und hier konnte mancher sein Strafpunktsoll durch ungeschicktes Fahren noch um einiges erhöhen.

Im Ganzen gesehen eine anstrengende Fahrt, die viel Idealismus von den einzelnen Fahrern erwartet.

Den 1. Platz und damit Sieger wurde Wolfgang Heine, Vespa-Club Gießen, den 2. Platz errang Edgar Reuter, Vespa-Club Völklingen (Saar), der 3. Platz fiel an Hans Krüger, Vespa-Club Nord-West, Frankfurt am Main.

Peter Andresen

Links: Der Sieger Wolfgang Heine, Gießen, während der Bergsonderprüfung. – Mitte: An der 3. Zeitkontrolle, die Gesichter zeigen die Anstrengungen der Fahrt. – Rechts: Streckenkarte und Chronometer am Sichttablett auf dem Lenker montiert erleichtert die Prüfungen der Zuverlässigkeitsfahrt.

Vespa-Rollertrial in Ingolstadt

Am Samstag, dem 9. Juli 1960, standen auf allen Zufahrtsstraßen Ingolstadts Lotsen des VCI. Der Grund dafür: Der Vespa-Club Ingolstadt hat zu einem Freundschaftstreffen mit Vespa-Geländeturnier eingeladen. So standen Sie nun in ihren blütenweißen Fahreranzügen, und warteten auf die Clubkameraden der zehn eingeladenen Vespa-Clubs. Einige Regengüsse konnten sie nicht von ihren Plätzen vertreiben, und endlich um 4 Uhr nachmittags kamen die ersten Maschinen an. Sie wurden durch die Stadt, zum Schaffbrauhaus, dem Clublokal des VCI, gelotst. Der Vorsitzende des VCI durfte in einer kleinen Begrüßungsansprache Frau Gisela Birkner als Vertreterin des VCVD, Mitglieder des Motor-Clubs Ingolstadt, sowie verschiedene Ehrengäste herzlich willkommen heißen. Eine schmissige Tanzkapelle spielte zum Tanz, und bald schwangen die Vespa-Fahrer eifrig ihr Tanzbein.

Am Sonntag rollten ab 7 Uhr viele Vespas in Richtung Moto-Cross-Gelände. Im Fahrerlager wurden noch Geländereifen montiert, Bremsen nachgestellt usw. Aus dem Lautsprecher tönte Musik und schon bald herrschte richtige Rennstimmung. Kein Wunder, auch Petrus schickte strahlenden Sonnenschein und mit großer Zuversicht schoben die Fahrer ihre Maschinen zur Abnahme. Es wurde keine Maschine beanstandet. Die Fahrer bekamen ihre Startnummern und wurden dann zu Fuß um die 1200 m lange Strecke geführt. Die ersten Zuschauer trafen ein, unter verschiedenen Ehrengästen auch der Sportkommissar des VCVD, Herr Husel. Von den 26 an den Start gehenden Fahrern wurde der erste um 10 Uhr auf die Strecke geschickt. Nach einer Startprüfung wurde der Fahrer sofort in einen schwierigen Slalom mit anschließender Gerölldurchfahrt gestartet. Die ersten Strafpunkte waren schon fällig. Über mehr oder weniger schwieriges Gelände ging es zur Sektion 2, einer Steilabfahrt, bei der am Ende der Abfahrt Ölbüchsen quer zur Fahrbahn standen, die nicht berührt werden durften. Hier konnte jeder zeigen, wie er seine





Nur ein schmaler Steg führt über den Graben. Wehe wenn er wackelt

Maschine beherrscht. Nach einer langen Steilauffahrt ging es ins Karussell, einen nicht gerade leichten Abschnitt; auch diese Sektion wurde manchem zum Verhängnis. Über zwei Sprunghügel ging es in die Wasserdurchfahrt, der wohl schwersten Sektion, die einige als „gemein“ bezeichneten, hier kamen vor allen Dingen die Zuschauer auf ihre Rechnung. Nach einer gefährlichen Steilabfahrt mußte jeder seine Vespa durch eine Sanddurchfahrt jagen, mehrere hatten hier Strafpunkte kassiert. Dann mußte ein steiler Berg im engen Bogen angefahren werden. Nach zwei schwierigen Slaloms kam als letzte Sektion eine Langsamfahrt, bei der nach Sekunden gestoppt wurde.

Jeder Fahrer durfte zwei Runden fahren, wobei die beste bewertet wurde. Es gab zwar einige Stürze, aber zum Glück waren es nur einige Kratzer an den Maschinen. Die Vespa-Gäste stärkten sich in der Zwischenzeit mit einem kräftigen Mittagessen, während die Funktionäre eifrig an den Ergebnissen rechneten. Als um 2 Uhr nachmittags die Siegerehrung stattfand, gab es einige Überraschungen. In der Klasse der Grand-Sport-Maschinen siegte Hans Huber, München, mit nur 4 Strafpunkten, eine wirklich großartige Leistung. 2. wurde Werner Pretsch, Augsburg, mit 8 Strafpunkten, 3. Heinrich Bauer, Nürnberg, mit 11 Strafpunkten, 4. Fred Hascher, Augsburg, mit 13 Strafpunkten.

In der Klasse der Touren-Maschinen siegte Heinrich Bauer, Nürnberg, mit 11 Strafpunkten (er startete in jeder Klasse), 2. Hans Weinzierl, Regensburg, mit 20 Strafpunkten, 3. Hans Schmid, Regensburg, mit 20 Strafpunkten.

Die ersten drei in jeder Klasse bekamen schöne Pokale sowie für die einzige teilnehmende Dame einen Ehrenpreis und einen wertvollen Anzugstoff.

§ Paragrafen § Verkehrsrecht

Abgefahrene Reifen kein Versicherungsschutz

Auf ein Urteil des Landgerichts Bremen, Aktenzeichen 30551/58, weisen die VEITH-Gummiwerke AG., Höchst (Odenwald), alle Kraftfahrzeughalter hin.

Dem Urteil lag folgender Sachverhalt zugrunde:

Auf der Rückfahrt von einem Spanienurlaub geriet der Besitzer eines Personenkraftwagens auf regennasser Straße mit seinem Fahrzeug wegen des schlechten Zustandes der Reifen ins Schleudern und stieß dabei mit einem anderen Wagen zusammen. Eine Insassin seines Autos wurde getötet, zwei andere schwer verletzt.

Das Landgericht Bremen entschied, daß die Versicherungsgesellschaft von ihrer Verpflichtung zur Zahlung entbunden sei, wenn der versicherte Kraftfahrzeughalter nach dem Abschluß des Versicherungsvertrages eine „Erhöhung der Gefahr“ herbeiführe und dadurch der Versicherungsfall eintrete.

Die Weiterbenutzung eines Kraftfahrzeuges mit verkehrswidriger Bereifung sei als „Gefahrenerhöhung“ anzusehen, für die die Versicherungsgesellschaft nicht aufkomme.

Die Versicherungsgesellschaft wird wohl den Schaden regulieren, jedoch die verauslagten Beträge von dem Versicherungsnehmer zurückverlangen.

Als Richtlinie für abgefahrene Reifen kann der Erlaß des Bundesverkehrsministers vom 7. 3. 1956 (VKBL 1956/170) gelten. Danach ist die untere Grenze der Verkehrssicherheit erreicht, wenn die Profilhöhe des Laufstreifens nur noch etwa 1 mm beträgt.

VEITH-PRESSEDIENST

Niedrigere Prämien für Antialkoholiker? Möglicherweise wird es mit dem Inkrafttreten des freien Wettbewerbs in der Kraftfahrtversicherung 1962 nach schwedischem Vorbild eine Haftpflicht-Sonderprämie für abstinenten Kraftfahrer im Bundesgebiet geben. Darum ist der unlängst gegründete „Bund abstinenten Kraftfahrer“, eine Unterorganisation des Guttemplerordens, bemüht, der in Hamburg mit Vertretern eines skandinavischen Versicherungsunternehmens Gespräche über Einzelheiten eines solchen Plans führte.

kb

Nur noch Standlicht in der Stadt? An Stelle des Abblendlichts solle in den Städten aus Sicherheitsgründen nur noch Standlicht zugelassen sein. Eine solche Regelung schlägt der Automobilclub von Deutschland dem Bundesverkehrsministerium in einer Eingabe vor. Ein Ausschuß des Verbandes der Automobilindustrie hatte sich unlängst in gleichem Sinne geäußert.

kb

Alkohol führte 11 250mal zum Unfall. Um 20 Prozent ist im vergangenen Jahr in Nordrhein-Westfalen die Zahl der Unfälle gestiegen, als deren Ursache „Fahrer unter Alkoholeinfluß“ ermittelt wurde. Insgesamt 11 268mal wurde diese Unfallursache registriert.

kb

Kleine Strafe auf dem kurzen Weg. Für eine Vereinfachung des Verkehrsstrafrechts setzt sich der nordrhein-westfälische Justizminister Dr. Flehinghaus ein. Bagateltsachen sollten die Gerichte nicht mehr belasten, sondern als einfache Ordnungswidrigkeiten von den Verwaltungsbehörden geahndet werden können. Der Minister begründet seinen Vorschlag mit der bewährten Einführung der gebührenpflichtigen Verwarnung durch die Verkehrspolizisten. Sie ist nach seiner Meinung die Ursache dafür, daß in Nordrhein-Westfalen im Jahre 1959 die Zahl der Verkehrsstrafverfahren und der rechtskräftigen Verurteilungen um 14 Prozent gegenüber den beiden Vorjahren zurückgegangen sind. Gleichzeitig möchte Dr. Flehinghaus aber auch eine schärfere Bestrafung bei Trunkenheit im Verkehr durchgeführt sehen. In Nordrhein-Westfalen haben sich die Trunkenheitsdelikte während der letzten vier Jahre nahezu verdoppelt.

kb

Mehr Versicherungsschutz. Der Unfallschutz in der Kaskoversicherung ist jetzt ausgedehnt worden. Nach dem Einheits-tarif werden künftig bei Voll- und bei Teilkaskoversicherung auch reine Glasbruchschäden ersetzt, ohne daß der Schaden von außen her verursacht sein muß. Die Teilkasko deckt jetzt auch die unmittelbare Einwirkung von Sturm, Hagel, Blitzschlag und Überschwemmung. Ferner ist der Zeitpunkt, von dem ab ein Abzug neu für alt vorgenommen wird, vom zweiten auf das vierte Jahr nach dem Baujahr verlegt worden.

kb

Verwarnung und Versicherung. Ist die Annahme einer gebührenpflichtigen Verwarnung auch ein Schuldanerkenntnis bei der Regelung eines Kfz-Haftpflichtschadensfalles?

Grundsätzlich gilt auch für die Regelung von Haftpflichtschäden der Grundsatz, daß Strafrecht und Privatrecht zweierlei Dinge sind. Darüber hinaus wird eine Versicherungsgesellschaft die Zahlung der vom Verkehrspolizisten zu kassierenden Buße, auch darum nicht als Schuldanerkenntnis werten, weil fast jeder Kraftfahrer die gebührenpflichtige Verwarnung akzeptiert, um neben der weiteren Strafverfolgung auch weitere Scherereien auszuschalten, die in vielen Fällen sicher dessen Unschuld Anerkennung verschaffen würden. — Bei Schadensberichten ziehen die Versicherungsgesellschaften allerdings fast immer die Tatbestandsaufnahme der Polizei mit heran. Im Falle der gebührenpflichtigen Verwarnung können Unterlagen über den Unfallhergang allenfalls dem Rapport des Polizisten entnommen werden.

kb

Aktuelles im Bild



▲ International verständlicher Hinweis für eilige Fälle



▲ Dänische Seeleute fahren mit der Vespa an Bord



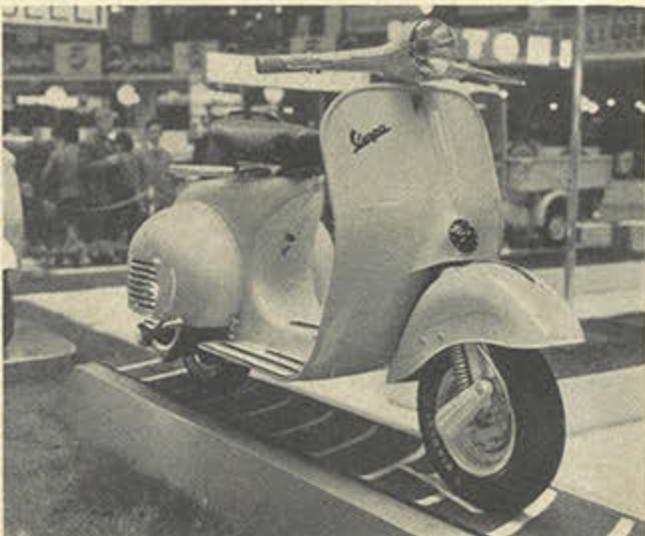
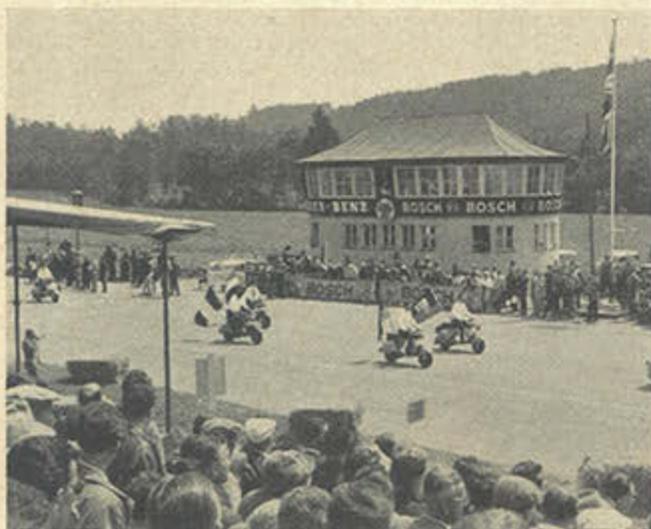
◀ Die Polizei von San Salvador fährt auf Vespa Grand Sport

Bild links unten:

Korso des Vespa-Clubs Stuttgart anlässlich des großen Autorennens auf der Solitude

Bild unten:

Auf dem VESPA-Stand, Halle 3, Stand 205, auf der IFMA ist auch dieses Jahr wieder eine technische Attraktion zu sehen. Die VESPA auf dem rollenden Teppich. „Wie balanciert die VESPA?“, darum geht das große Rätselraten. Denn sie rollt völlig freistehend auf dem Teppich und auch über untergeschobene Papierbogen hinweg



Parkplatz für Fußgänger

von Jaques Rose Garden

Um dem immer größer werdenden Verkehrschaos unserer Straßen auch auf den Bürgersteigen zu begegnen, ist vom Rat der Stadt unter dem heutigen Datum folgender Entschluß einstimmig gefaßt und mit Gesetzeskraft vom Tage der Verkündung an beschlossen worden:

a) Das zwanglose Herumstehen auf den Bürgersteigen und vor den Haustoren wird hiermit untersagt. Die Fußgänger haben sich bei längerem Stehenbleiben (Warten auf die Ehefrau, Verabredungen, Gespräche, Rendezvous) auf die neu geschaffenen Parkplätze für Fußgänger zu begeben.

b) Die Benutzung der mit dem Schild FP (blaues Schild mit weißer Schrift) bezeichneten Parkplätze für Fußgänger bleibt vorerst ohne Gebühr.



c) Nächtliche Passantinnen und Straßenbenutzerinnen erhalten besondere Parkplätze zugewiesen. Es ist ihnen nicht erlaubt, andere Fußgänger durch Anrufe auf einen freien Parkplatz neben sich aufmerksam zu machen.

d) Es ist in Zukunft streng verboten, bei etwaigen zufälligen Begegnungen oder überraschenden freudigen Wiedersehen auf den Gehsteigen stehen zu bleiben. Die betreffenden Personen haben sich auf kürzestem Weg zu dem nächsten Fußgängerparkplatz zu begeben und dürfen erst dort ihrer Freude und Überraschung Ausdruck verleihen.

e) Das Stehenbleiben vor den Schaufenstern und dekorierten Auslagen wird in Zukunft mit Geldstrafen belegt. Um den berechtigten Wünschen des Einzelhandels gerecht zu werden, sollen tunlichst in den Hauptgeschäftsstraßen günstig gelegene Fußgängerparkplätze geschaffen werden, die es den Interessenten ermöglichen, durch ein Fernglas die Gegenstände in den Schaufenstern zu betrachten.

f) Die bisher oft längere Zeit währende Verabschiedung vor der Haustür (Heimbringen einer Dame) hat in Zukunft auf dem nächstgelegenen Fußgängerparkplatz zu erfolgen. Zuwiderhandlungen werden durch Abschleppen der verkehrsbehindernden Fußgängerpaare unterbunden.



g) Bettlern und ehrenamtlich Mitwirkenden bei Straßensammlungen für soziale Zwecke ist ihre Tätigkeit nur auf den durch ein Schild bezeichneten Fußgängerparkplätzen gestattet. Ein Ansprechen fremder oder bekannter Personen außerhalb der Parkplätze ist auch dann nicht gestattet, wenn es sich nur um die Frage nach einem Weg oder einer Hausnummer handelt.

h) Von außerhalb und vom Land in die Stadt zu Einkäufen oder Besichtigungen mitgenommene Familienmitglieder (Kinder und alte, gebrechliche Personen) können bis zu ihrer Benutzung auf den Fußgängerparkplätzen abgegeben und später dort wieder abgeholt werden.

i) Die Parkzeit beträgt zwei Stunden. Bei längeren Gesprächen (politische Meinungsverschiedenheiten, Heiratsanträgen, Jammern über die Fleischpreise oder über das Verhalten des eigenen Ehemannes) sind Landparkplätze (LFP) aufzusuchen.

k) Ist ein Fußgängerparkplatz überfüllt, so kann er durch eine heruntergelassene Barriere oder durch ein Schild für weitere Fußgänger gesperrt werden. Ein auch nur kurzes Verweilen vor den Zugängen zum überfüllten FP ist nicht gestattet.

l) Für die Ordnung und Sauberkeit auf den FPs sorgt ein Parkwächter. Seinen Anordnungen über den Standplatz des einzelnen Fußgängers ist unbedingt Folge zu leisten. Die Fußgänger haben sich auf den Parkplätzen so aufzustellen, daß Späterkommende ungehindert hinein und andere ebenso ungehindert herausgehen können.

m) Während im Allgemeinen auf den Bürgersteigen kurzes Stehenbleiben zur Verrichtung einer Tätigkeit (Blick auf die Hausnummer, Briefeinwerfen in einen Briefkasten, Aufheben eines Gegenstandes, Niesen, Herzinfarkt) gestattet ist, werden an verkehrsanfälligen Punkten (Straßenecken) Verbotstafeln aufgestellt die auch ein kurzes Anhalten verbieten.



Diese Stellen sind von den Fußgängern schnell und ohne Unterbrechung ihrer Vorwärtsbewegungen zu passieren.

Gegeben, gelesen, genehmigt und zum Gesetz erhoben

Der Lachistat der Stadt

Wo fehlt ein Vespa-Club?

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

Vespa-Club von Deutschland e.V.

Haunstetten bei Augsburg

Siebenbrunner Straße 30

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

12. Lektion

Verschiedenes über die neue Vespa 125

Diesmal wollen wir mit der neuen Vespa 125 unsere 12. Lektion für den Bordmechaniker fortsetzen. Die Maschine ist äußerlich dieselbe als die T 150/4 Touren, nur hat sie nicht 10-Zoll- sondern 8-Zoll-Räder. Was gerade bei Damen mit etwas zierlichem Ausmaß sehr anspricht. Wir beginnen jetzt mit dem Einziehen des Kupplungszugs sowie mit dem Radwechsel der neuen Vespa 125.

Das benötigte Werkzeug:

1 Schraubenzieher Größe 1	1 Gabelschlüssel Größe 14
1 Schraubenzieher Größe 3	1 Kombizange mittlerer Größe
1 Gabelschlüssel Größe 10	1 Original-Kupplungsseil für diesen Typ

Als erstes lösen Sie die Klemmschraube am Kupplungsdruckhebel (Abb. 1) und ziehen denselben herunter. Anschließend wird der Kupplungshebel am Lenker abgeschraubt und mit dem Seil nach außen gezogen (Abb. 2). Somit haben Sie die Demontage bereits vorgenommen. Das neue Seil müssen Sie etwas einfetten oder einölen, mit irgendeinem Ende in die Spirale einführen, am besten am Lenker oben beginnen und durchschieben bis es unten ca. 5 cm hervorsteht. Als nächstes setzen Sie den Rundnippel in den Kupplungshebel ein und befestigen denselben wieder am Lenker. Das untere Ende des Seiles führen Sie durch die Stellschraube am Kupplungsdruckhebel und ziehen den Klemmnippel auf das Seil. Mit der Kombizange nehmen Sie das Ende des Kupplungsseiles, ziehen es stramm nach hinten, den Klemmnippel schieben Sie dagegen bis zum Anschlag der Stellschraube und ziehen denselben kräftig fest. Nun kommt die Einstellung des Kupplungsspiels. Sollte der Kupplungshebel mehr als 5 mm Luftspiel haben, so müssen Sie solange die Nachstellschraube (Abb. 1) nach außen drehen, bis Sie das vorgeschriebene Spiel mit 3 mm erreicht haben. Anschließend die Klemmschraube wieder fest anziehen. Gemeint ist die Kontermutter auf der Nachstellschraube.

Radwechsel der neuen Vespa 125

Hierzu benötigen Sie folgendes Werkzeug:

- 1 Schraubenzieher Größe 2
- 1 Steckschlüssel Größe 19
(liegt dem Bordwerkzeug bei)

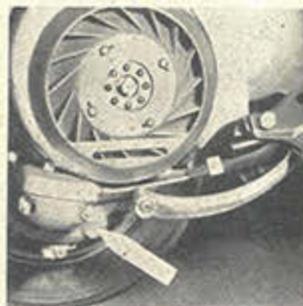
Auch die neue Vespa 125 hat im Gegensatz zu alten Vespa-Typen eine Steckachse. Die Abb. Nr. 3 zeigt Ihnen das komplett montierte Vorderrad. Zur Demontage nehmen Sie den Schraubenzieher der Größe 2 und drücken denselben zwischen den Staubdeckel und der Nabe und heben den Deckel

ab (Abb. 4). Anschließend entfernen Sie den Sicherungsstift mit der Kombizange und lösen die Kronenmutter mit dem Steckschlüssel (Abb. 5). Den Sicherungsstift bitte aufheben. Nun brauchen Sie nur mehr das Rad mit der Hand abdrücken. Dasselbe ist auch mit dem Hinterrad zu machen.

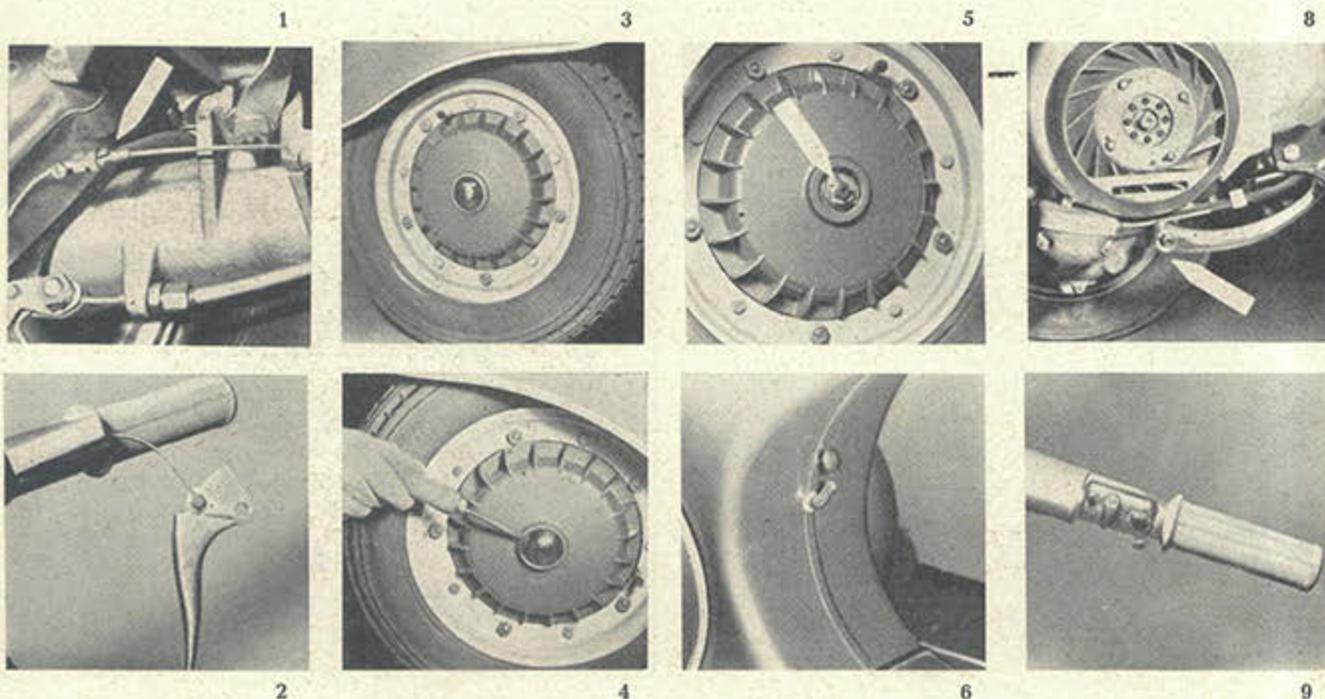
Montieren des Rades

Das Rad wieder auf die Steckachse aufdrücken, anschließend die Kronenmutter aufschrauben und fest mit dem Steckschlüssel anziehen. Beachten Sie bitte das Splintloch auf der Achse. Sollte sich der Schlitz der Mutter mit der Bohrung in der Achse nicht abgleichen, so müssen Sie die Mutter solange festziehen bis die Bohrung zur Mutter übereinstimmt. Niemals die Mutter lösen, um auf die richtige Stellung zu kommen. Den Sicherungsstift in die Bohrung stecken und umbiegen. Zum Schluß den Staubdeckel wieder aufdrücken. Sehen Sie, so einfach ist das Radwechseln bei der neuen Vespa. Das kann wirklich auch das zarteste Mädchen ausführen.

Zum Schluß unserer heutigen Lektion zeigen wir Ihnen mit Bildern die wichtigsten Veränderungen der neuen Vespa 125 zur alten Vespa 125. Abb. 6 zeigt Ihnen die neue Innenseite der Vespa 125. Es ist nur der Benzinhahn sowie der Schockzug (Luftklappe) sichtbar. Bei den alten Typen ist an derselben Stelle die Vergaserklappe angebracht. Auch ein wesentlicher Fortschritt ist die Verlagerung des



7



Kickstarterhebels. Das vollkommen eingekapselte Schaltsegment ist eine beachtliche Änderung der Vespa 125 (Abb. 7 und 8). Neu ist auch noch der Lichtschalter, kombiniert mit Hupknopf, Abblendlicht, Scheinwerfer und Zündungsschlußknopf (Abb. 9).

Mit dieser Lektion haben wir Ihnen wieder einen kleinen Einblick in die neue Vespa 125 gegeben. Wir setzen unsere Lektion das nächstemal auch über diese Maschine fort. Voraussichtlich bringen wir Ihnen das Einziehen der beiden Bremsseile sowie das Reinigen des Vergasers. Bis zum nächstenmal recht gute Fahrt, wünscht Ihnen Ihr Walter.

Hinweis

Auf den Artikel unseres Lesers H. W. Mertens im Vespa Tip Nr. 31 über den Einbau einer Lichtlupe in die Vespa erreichten uns viele Briefe und Anrufe, in denen wir nach der Bezugsquelle der benötigten Materialien gefragt wurden.

Hier ist die Anschrift des Lieferanten:

Raimond Finsterhölzer, Ravensburg, Tel. 07 51/21 75. D. Red.

Weltnachrichten:

INDIEN

In Bombay (Indien) wurde von der Firma Bajaj Auto die VESPA-Herstellerlizenz erworben. Das neue Werk wurde inzwischen eröffnet und außerdem VESPA-Salons in Delhi, Madras und Kalkutta errichtet. Damit bestehen jetzt VESPA-Werke in Italien, Deutschland, Frankreich, Spanien, England, Belgien, Brasilien und Indien. Das VESPA-Kundendienstnetz, das in Deutschland etwa 1000 Vertretungen umfaßt, erstreckt sich über 120 Länder der Erde.

ENGLAND

Der englische Schauspieler Laurence Harvey hat seinen Rolls Royce verkauft und sich eine VESPA zugelegt. Der bekannte und begütete Bühnenstar unterscheidet sich von den anderen VESPA-Fahrern allerdings noch dadurch, daß er sich einen Chauffeur mit Livree hält, der den Roller steuert.

ITALIEN

Den Missionschef der Teilnehmernationen an den Olympischen Spielen in Rom wurden vom italienischen VESPA-Werk 100 VESPAs und VESPA-Rikschas (eine besondere Ausführung des Lastenrollers) zur Verfügung gestellt.

DEUTSCHLAND

Während des Eucharistischen Weltkongresses in München betreuten 30 Lotsen des VESPA-Clubs von Deutschland Kardinalä und hohe Würdenträger.

ROM

50 deutsche VESPA-Fahrer wurden vom VESPA-Club Italien zum VESPA-Treffen von Europa, das während der Olympischen Spiele in Rom stattfindet, eingeladen. Die VESPA-Fahrer haben Plätze für die Eröffnungsfeier der Spiele und andere Veranstaltungen reserviert erhalten.

Reisenachrichten

Von der Autobahn ins Wasser. Mit dem Bau des seit langem geplanten ersten Autobahnschwimmbads der Bundesrepublik in Kirchheim, Krs. Hersfeld, unmittelbar an der Strecke durch das hessische Bergland, ist nunmehr begonnen worden. Bereits im nächsten Sommer soll man in die Fluten steigen können. kb

SOS-Signal für Kraftfahrer. Durch gelbe Flaggen sollen künftig auch in der Bundesrepublik Kraftfahrer mit havarierten Fahrzeugen „Kollegen“ um Hilfe bitten und gleichzeitig andere warnen. Der Automobilclub von Deutschland will noch in diesem Monat seinen Mitgliedern nahelegen, ihrem Wagenzubehör ein solches Notzeichen anzufügen. kb

Krankenschutz für Auslandsreisende verbessert. Bessere Versicherungsbedingungen sind von verschiedenen Krankenversicherungsgesellschaften für Reisen ins Ausland ausgearbeitet worden, da der bisherige Versicherungsschutz, den die privaten oder gesetzlichen Krankenversicherer bieten, oft nicht ausreicht, um die hohen Krankenkosten zu decken. Nach den neuen Versicherungsbedingungen werden bei Erkrankung eines Versicherten im Ausland nicht nur die Behandlungs-, Arznei- und Krankenhauskosten gedeckt, sondern auch die erhöhten Ausgaben für Rückführung eines Erkrankten und die Überführungskosten verstorbener Mitglieder getragen. rb

Autobahn-Rastplätze erhalten WC. Vielbenutzte Rastplätze an den Autobahnen sollen mit Toilettenwagen mit Spülwasserbehältern und Propangasbeleuchtung ausgestattet werden. Dieses Vorhaben des Bundesverkehrsministeriums teilte der bayerische Innenminister Goppel auf eine Anfrage eines Abgeordneten mit, der auf die zunehmende Verschmutzung in der Umgebung der Raststellen hingewiesen hatte. kb

600 000 Intourist-Gäste? Mit über 600 000 Besuchern der UdSSR rechnet der Direktor des staatlichen sowjetischen Reisebüros Intourist, Ankudinow, in diesem Jahr. rb

Camping in Norwegen. Über 400 Campingplätze bestehen jetzt in Norwegen. Im ganzen Land gab es Mitte vorigen Jahres genau 439 Hotels mit rund 24 000 Betten. rb

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“!





Vespa-chic im Vespa-Tip

Der Sommer war leider, leider nicht sehr vielversprechend und der größte Teil aller Urlauber kam enttäuscht und statt braun verfroren aus dem Urlaub zurück, vielleicht ausgenommen, die Reisenden, die die südlichen Gefilde aufgesucht hatten.

Hoffen wir auf einen etwas besseren Spätsommer oder Herbst. Holen Sie den Urlaub ein wenig nach und veranstalten Sie doch mal ein Gartenfest, und wenn Sie selbst keinen Garten haben, dann lassen Sie sich einfach zu einem solchen Gartenfest einladen. Ich kann Ihnen sagen, daß ich bei einem abendlichen Spaziergang Zaungast eines solch bunten Abends war. Mit wenig Geld finden die Gärtfeste bei Lampions und Girlanden, Batterien vollgefüllter Flaschen, Platten mit appetitlichen Häppchen, sowie Musik, allseits großen Anklang. Sie sehen, ich habe ganz gut Detektiv gespielt, nachdem jetzt ich genau weiß, was sich bei solchen Festen alles tut. Meist ist das Resultat eines solchen Abends, der sich gerade nach Urlaub und Ferien im Spätsommer allgemeiner Beliebtheit erfreut, der Wunsch, im nächsten Jahr wieder das gleiche Zusammenkommen zu veranstalten.

Nun aber noch einen Blick zur Mode! Früher zur filmischen Glanzzeit ihres Taufpatens bezeichnete man eine Art von Hosen die „Luis-Trenker-Hose“ und sie war dann ein typisch männliches Requisite, sagen wir, die Hose war weit und aus Cord, eben ein Privileg von Bergsteigern und Jägern.

Und was sagt man heute, die Mode habe die Kniehose entdeckt, die nun schmal und aus feinem Material, schlanke Frauenbeine erobert.

In Tuch oder Loden machen sie zunächst bei „Waldläuferinnen“ und „Sonntagsjägerinnen“ Karriere. Inzwischen brauchen aber weibliche Hosenfans auch zur warmen Jahreszeit nicht mehr auf die geliebte „Halblange“ zu verzichten. In allen Farben oder bunt bedruckt und aus elastischem Material kann dieser Hose sogar ein besonders enger Schnitt verliehen werden, ohne die Bewegungsfreiheit einzuschränken.

Wenn nun auch diese „Hoppla-Hose“ nicht gerade sehr damenhaft wirkt, sondern eher frech und keß, so wollen wir doch den praktischen, wie auch sportlichen Charakter nicht übersehen, denn wir sind ja Rollerfahrer! Doch bitte, auf Ihren Geschmack kommt es an, darum betrachten Sie bitte nebenstehendes Modell.

Nach dem Regen im Sommer wünscht Ihnen einen sonnigen Herbst

Ihre

Gisela

Bild 1

Für alle Gelegenheiten passend kann man dieses bezaubernde Hemdblusenkleid mit schwingendem Rock und tiefgezogenem Reverskragen empfehlen. Ein Kleid für jede Jahreszeit zu jeder Tageszeit!
Modell: Lissner & Rössner Foto: service/Leonard

Bild 2

Leichte bequeme Hosen sind bei den Herren immer beliebt und natürlich je heller diese sind, um so eleganter ihre Wirkung. Als Kontrast ein einfarbiges dunkles oder auch gestreiftes Wollhemd.
Modell: Hörchens & Göttges s-p-foto: Lautenbacher

Bild 3

Mit „Ihr“ kann man Pferde stehlen – mit dem fröhlichen jungen Mädchen und ihrer chicen, frechen Kniehose, dazu das Temperament, eben alles in allem!
Modell: Fausel Foto: service/Relang



Polizei in unserer Stadt

von Jo Hanns Rösler

In den Straßen unserer großen Stadt patroullierten früher tagsüber zwanzig Polizisten. Es geschah wenig Kriminelles. Die Täter wurden schnell gefaßt. In den Straßen unserer großen Stadt patroullierten seit zwei Jahren vierzig Polizisten. Es geschah allerhand Kriminelles. Die Täter wurden selten gefaßt.

Die Verbrechen nahmen überhand.

Man nennt unsere Stadt bereits Klein-Chikago.

„Wir sind zu wenige“, sagte der Polizeichef.

„Wieviele Mann Polizei haben wir im Außendienst?“

„Seit Jahresbeginn fünfzig Aktive.“

„Wieviele sollten wir neu einstellen?“

„Mindestens noch einmal die Hälfte.“



In den Straßen unserer großen Stadt patroullierten jetzt tagsüber 75 Polizisten.

Mitten im Zentrum wurde am helllichten Tage ein Mann ermordet. Im Stadtpark, am Kinderspielplatz, wurde ein vierjähriges Kind geraubt. Am Stadtrand hetzten zwei Jugendliche eine Frau ins Gebüsch. Aus dem Fenster im vierten Stock der neuen Dombauwohnsiedlung schrie ein Mensch in Todesnot um Hilfe.

Kein Polizist weit und breit.

„Wir sind noch immer zu wenige“, klagte der Polizeichef.

„Stellen Sie noch einmal fünfundzwanzig Bewerber ein.“

Es geschah. Durch die Straßen unserer großen Stadt patroullierten jetzt 100 Polizisten.

In der belebten Bahnhofstraße, der Hauptgeschäftsstraße unserer Stadt, wurde in den Mittagsstunden das Schaufenster eines Juweliers mit einem Stemmeisen eingeschlagen. Die Beute war beträchtlich.

Vor den Schaltern des Hauptpostamtes erschienen in den Nachmittagsstunden drei maskierte Männer und zwangen unter Waffengewalt die Beamten zur Herausgabe der Gelder. Ein Beamter, der sich zur Wehr setzte, wurde niedergeschossen. Die Täter entkamen unerkant.

Im Volksgarten, nahe dem Goethedenkmal, während vom Hauptrestaurant die Musik vom Tanztee herüberklang, wurde einem jungen Mädchen Gewalt angetan. Vor dem Polizeipräsidium schrie ein Überfallener um Hilfe. Kein Polizist war zu sehen.

„Wir können nicht überall zugleich sein“, entschuldigte sich der Polizeichef, „unsere Beamten sind Tag und Nacht unterwegs. Wir sind noch zu wenige. Wir brauchen die doppelte Zahl, um unserer verantwortungsvollen Aufgabe gerecht zu werden.“

Daraufhin wurden weitere 100 Polizisten eingestellt, dem Verbrechen Einhalt zu gebieten. In unserer großen Stadt

patroullierten jetzt tagsüber 200 Polizisten. Man begegnet ihnen auf Schritt und Tritt.

Auf dem Marktplatz, unmittelbar vor dem Rathaus, wurde am helllichten Tag ein Mann erstochen. Der Täter entkam unerkant.

Aus dem Weinstadt, neben dem Polizeirevier 14 gelegen, torkelte nachmittags drei Uhr ein Betrunkener heraus und bestieg seinen Wagen. Passanten wollten ihn daran hindern und riefen vergeblich nach der Polizei. Der Betrunkene fuhr los und überfuhr wenige Meter weiter auf dem Fußgängersteig ein Kind. In der Hypopassage wurde in der fünften Nachmittagsstunde ein Kassenbote von zwei Männern überfallen. 30 000 Mark Bargeld fielen in die Hände der Räuber. Von den Tätern fehlt jede Spur. Vor dem Hauptbahnhof sprachen zwei Ausländer eine Frau an, die zwei Koffer und einen Nerzmantel trug, und nötigten sie, einen Wagen zu besteigen. Der Wagen, mit einem Ausländer am Steuer, fuhr stadtauswärts. Aus einem Photo, das ein Amateur zufällig machte, erkannte man, daß es sich um zwei steckbrieflich gesuchte Zuchthäusler handelt, die bei ihrem Ausbruch zwei Wärter niedergeschlagen hatten.

„Wo waren Ihre 200 Polizisten?“ fragte man empört den Polizeichef.

„Alle im Straßendienst.“

„Und nicht einer konnte eines der Verbrechen verhindern?“

„Sie waren alle, Mann für Mann, voll beschäftigt.“

„Womit?“

Der Polizeichef sagte stolz

„Die Parkuhren zu kontrollieren und die Parksünder aufzuschreiben.“



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

Deutscher Schilderwald

Die Blechstanzen hämmern und die Emailöfen der „Vereinigten Schilderwerke — Seebohm & Co.“ spucken tagtäglich ungeheure Mengen an neuen Verkehrsschildern aus. Der deutsche Schilderwald wächst ins uferlose. Bald braucht jeder Kraftfahrer einen Berater, damit er sich im Gestrüpp der Gebote, Verbote und Verkehrsgesetze nicht rettungslos verfährt. Wann wird endlich damit begonnen den Schilderwald auszuholzen?



1. VSW-Streich



2. VSW-Streich



3. VSW-Streich



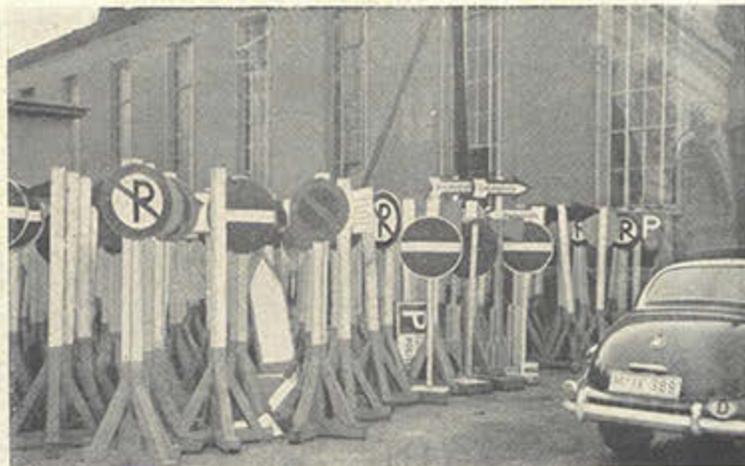
4. VSW-Streich

Geht Till Eulenspiegel noch durch das Land und verübt VSW (Verkehrsschilderwald)-Streiche?

An diesen prächtigen Schilderbäumen kann der geeignete Zeitgenosse die Auswüchse der Bürokratie im Straßenverkehr erkennen und nur mehr resigniert den Kopf schütteln.



5. VSW-Streich



6. VSW-Streich, Reserveverkehrsschilderarmee



7. VSW-Streich



8. VSW-Streich



9. VSW-Streich



10. VSW-Streich

DIES und DAS

Zehn Jahre VESPA-Club

Eine Reihe von VESPA-Clubs, die im VESPA-Club von Deutschland zusammengefaßt sind, können ebenfalls schon auf ein zehnjähriges Bestehen zurückblicken. Der VESPA-Club von Deutschland, dessen Präsident der bekannte Sportsmann Hans Stuck ist, vereinigt 250 Ortsclubs mit insgesamt 8000 aktiven Mitgliedern zu einer sportlichen und geselligen Gemeinschaft. Eine eigene Clubzeitschrift, der „VESPA TIP“, berichtet aus Deutschland und aller Welt, was VESPA- und Rollerfahrer interessiert.

Die einzelnen Länderclubs in Europa sind wiederum im VESPA-Club von Europa zusammengefaßt. Außer in Europa gibt es VESPA-Clubs auch in den anderen Erdteilen. So bilden die VESPA-Clubs überhaupt die größte Zweiradvereinigung der Welt.

VESPA-Stand auf der IFMA

Während der IFMA ist auf dem VESPA-Stand eine Phonobar eingerichtet, an der an mehreren Anschlüssen der neue VESPA-Schläger abgehört werden kann, der nach Abschluß der IFMA als Platte herauskommt. Der Titel heißt „Junge Leute von heute“. Die Musik ist von Ralph Maria Siegel. Es singen dazu die „Isarspatzen“.

Fast ein Drittel der Kredite für Kfz. Auf 27 Prozent ist der Anteil der Kredite für Kraftfahrzeuge des privaten Bedarfs am Jahresumsatz der westdeutschen Teilzahlungsbanken 1959 gestiegen. Das wurde auf der Jahrestagung des Wirtschaftsverbandes Teilzahlungsbanken in Baden-Baden bekannt. kb

Sturzbügel empfohlen. Durch Anbringung von Sturzbügeln an ihren Maschinen mehr für die eigene Sicherheit zu tun, hat der Heidelberger Unfall-Chirurg Dr. Vollmar auf dem Deutschen Chirurgen-Kongreß in München allen Motorradfahrern empfohlen. kb

11 Länder besichtigen IFMA. Einen Querschnitt durch die Zweiradindustrie in 11 Ländern wird die vom 7. bis 11. September in Frankfurt am Main stattfindende 4. Internationale Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung bieten. Über ein Viertel der Ausstellungsfläche ist durch ausländische Zweiradhersteller belegt. kb

1966: 103,5 oktaniges Benzin? Die Kraftwagen von 1966 werden nach zwei voneinander unabhängigen amerikanischen Prognosen Benzine mit 103,5 Oktan und mehr benötigen. kb

Kfz-Steuer-Zweckbindung gefordert. Die Kraftfahrzeug-Steuer auch in Nordrhein-Westfalen restlos zweckgebunden zu verwenden, fordert der Allgemeine Deutsche Automobil-Club von der Landesregierung. Auf 400 Millionen DM wird das Gesamtaufkommen an Kraftfahrzeugsteuern in diesem Jahr in NRW geschätzt. kb

Zweiradproduktion nahm wieder zu. Im ersten Halbjahr 1960 hat die westdeutsche Zweiradindustrie über eine halbe Million (552 000) Fahrräder hergestellt, während es im vergleichbaren Zeitraum des Vorjahres nur 475 000 Stück waren. Gleichzeitig stieg auch die Produktion der Mopeds von 190 000 auf 242 000 in 1960. Die relativ größten Gewinne hatten die Motorräder, von denen wieder 41 000 gegenüber 15 200 Stück hergestellt worden sind. Die Produktion von Motorrollern erreichte 41 500 Einheiten (32 400). kb

Studium menschlicher Schwächen. Um die tieferen Ursachen für menschliches Versagen im Straßenverkehr zu ergründen, erforscht jetzt eine Beobachtergruppe des „Forschungsinstituts für Arbeitspsychologie“ im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums im Raum Braunschweig-Hannover das Verhalten der einzelnen Verkehrsteilnehmergruppen. Auf menschliche Versagen werden 80 bis 90 Prozent aller Verkehrsunfälle zurückgeführt. kb

IFMA 1960 mit großem Fahrrad-Angebot. Ein umfangreiches Fahrrad-Angebot wird für die 4. Internationale Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung vom 7. bis 11. September in Frankfurt angekündigt. Fast alle westeuropäischen Länder werden vertreten sein. Westeuropa produziert mehr als sechs Millionen Fahrräder im Jahr. Die jährliche Fahrradproduktion der ganzen Welt wird mit über 20 Millionen Zweirädern veranschlagt. kb

Schwarzer Freitag. Freitags ereignen sich die meisten Verkehrsunfälle. Das hat die Verkehrswacht Essen in einer Untersuchung festgestellt. Der Grund wird darin vermutet, daß vor dem in vielen Betrieben arbeitsfreien Samstag zahlreiche Kraftfahrer noch rasch etwas erledigen wollen. Die große Zahl der Unfälle an Montagen wird auf falsche Entspannung am Wochenende zurückgeführt. kb

Main-Neckar-Autobahn. Eine von der jetzigen Autobahn Köln-Frankfurt nördlich von Rüsselsheim abzweigende Entlastungsautobahn, die die Frankfurt-Mannheimer-Strecke bei Darmstadt kreuzen und im Raum Heidelberg-Mannheim darauf zurückgeführt werden soll, wird ab Beginn des kommenden Jahres entstehen. Das hat das hessische Verkehrsministerium in Wiesbaden bekanntgegeben. kb

VC Gießen zum zweiten Mal geehrt

Auch in diesem Jahr wurde dem VC Gießen bei der öffentlichen Feierstunde für die Sportler und Sportvereine durch die Stadt Gießen als einer der vier erfolgreichsten Vereine mit einer Ehrenurkunde und einem Geldgeschenk geehrt. Stadtrat Paul überreichte die Ehrung dem 1. Vorsitzenden des VC Gießen, Dieter Mootz, und wünschte dem Club auch für 1960 viel Erfolg.

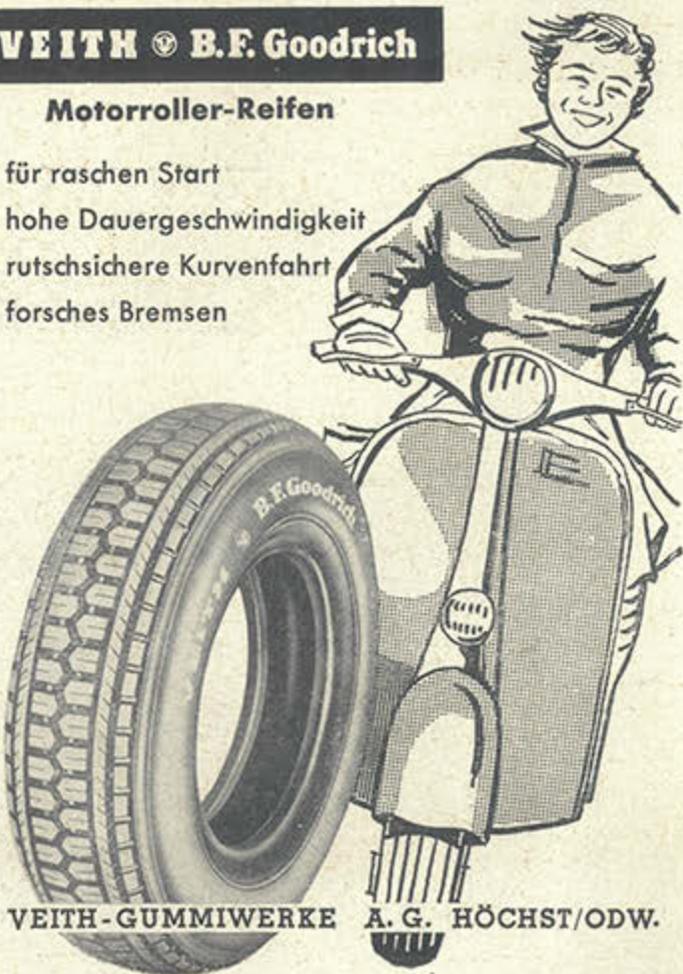
Werden auch Sie Abonnent des VESPA TIP

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.

VEITH B.F. Goodrich

Motorroller-Reifen

für raschen Start
hohe Dauergeschwindigkeit
rutschsichere Kurvenfahrt
forsches Bremsen

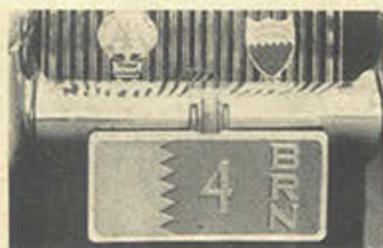


VEITH-GUMMIWERKE A. G. HÖCHST/ODW.

„Unser Kennzeichen-Quiz“ (2. Teil)

An den Nationalitätszeichen sollten Sie die Fahrzeuge erkennen, denen Sie täglich auf den Autobahnen, Landstraßen und Parkplätzen begegnen.

Versuchen Sie es bitte einmal (aber ohne nachzuschlagen), die internationalen Kennzeichen richtig festzustellen. Unten auf den Kopfgestellt, ist die Auflösung.



1



4



7



2



5



8



3



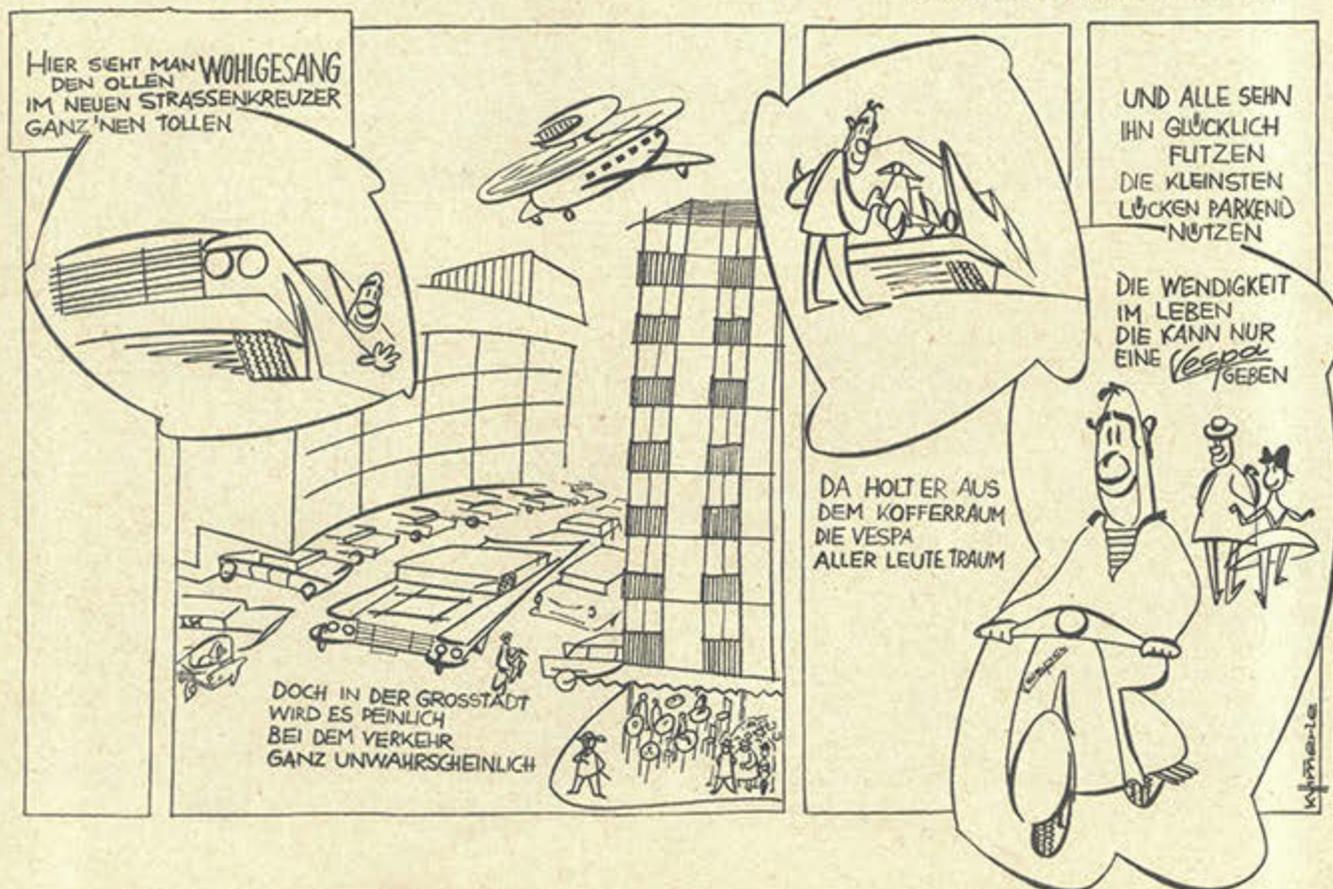
6



9

1. Indien, 2. Finnland, 3. England, 4. Amerika, 5. San Sebastian, 6. Bagdad, 7. Irak, 8. Nördliche Antillen, 9. Lybien

Dümmheiten in 4 Akten





Liebe Clubkameraden!

Ein Sommer, der nur im Kalender stand, geht zu Ende. Hoffen wir auf einen langen und milden Herbst. Das Regensoll wurde gleich für zwei Sommer auf einmal erfüllt. Die Rollerfahrer aber können sich trösten, denn auch diejenigen, die mit einem vierräderigen Dach über dem Kopf in den Urlaub fahren, bekamen im Ferienort den gleichen Regen serviert wie die Zweiradfahrer. Bei der Urlaubsfahrt selbst wurden die Automobilisten zwar äußerlich nicht naß, müssen aber dafür erheblich mehr Geld für den Unterhalt der vierräderigen Trokkanhaube pro Jahr aufwenden als zum Beispiel ein Vespa-Fahrer.

Es ist recht interessant an Sonn- und Feiertagen in den Ausflugsgaststätten zu beobachten, was die motorisierten Zeitgenossen so im allgemeinen verzehren. Ich habe immer wieder selbst festgestellt, daß zahlreiche Autobesitzer auf Wechselkredit in den Raststätten sehr magere Brotzeiten zu sich nehmen und dabei oft mit der ganzen Familie an einem Cola herummuggeln. Dagegen die Zweiradfahrer, speziell die Rollerfahrer, gönnen sich meistens einen guten Trunk und ein reichliches Essen. Kein Wunder, kostet doch ein Roller im Unterhalt durchschnittlich nur ein Drittel, von dem was ein Kleinwagenbesitzer für seinen fahrbaren Untersatz aufwenden muß. Wenn da oft die vielzitierte Schwiegermutter nicht das Benzin für die Ausflugsfahrt mitbezahlt, sieht der Sonntagsausflugtrip meistens sauer aus. Nicht so beim Rollerfahrer. Dafür wird er aber naß, höre ich manche sagen. Natürlich, aber für 1400 bis 1600 DM kann man eben kein Dach über dem Kopf bekommen, jedenfalls kein rentables.

In Nürnberg, beim Bundestreffen des VCVD, hatten wir wieder einmal Glück mit dem Wetter und wie ich höre auch bei den meisten anderen Vespa-Treffen. Offenbar haben die Vespisten bei Petrus doch einen Stein im Brett. Kurz gesagt, war das diesjährige Bundestreffen wieder für alle Teilnehmer eine schöne Sache. Arthur Eichner und seine Nürnberger Clubkameraden haben sich bestimmt viel Mühe gegeben, es ihren Gästen in Nürnberg so angenehm wie möglich zu machen. Welches gewaltige Stück Arbeit in der Vorbereitung und Durchführung eines großen Vespa-Treffens steckt, wissen nur jene genau zu würdigen, die schon einmal eine solche Aufgabe zu bewältigen hatten.

Die Nürnberger jedenfalls haben ihre Sache wirklich gut gemacht.

Jetzt ist wieder die Zeit der Clubfeste und Freundschaftstreffen gekommen. Viele Fuchssuchfahrten, Orientierungsfahrten, Roller-Trials usw. stehen im Programm der Vespa-Clubs. Die Urlaubszeit ist vorbei, die großen Fahrten sind beendet. Jetzt wendet sich jeder Club den vielen Möglichkeiten zur Festigung der Clubkameradschaft zu, die in diesem Sommer sich bei vielen Reisen zu weitentfernten Vespa-Treffen bewähren mußte. Die erwähnten kleinen Treffen sind gerade für den engen Kontakt der Nachbarclubs untereinander das beste Mittel.

Zum Schluß möchte ich Ihnen noch mitteilen, daß der Vespa-Club von Deutschland in diesem Jahr einen sehr beachtlichen Aufschwung genommen hat. Die Zahl der Vespa-Clubs im VCVD ist von 226 am Jahresanfang auf inzwischen über 270 Vespa-Clubs angestiegen. Ohne zu prahlen können wir heute alle mit Stolz sagen: Unser VCVD ist ein Begriff in der Öffentlichkeit geworden.

Ihnen allen wünsche ich noch viele herbstliche Clubausfahrten und Freundschaftsbesuche bei den Clubnachbarn und mir selbst einen ruhigen, sonnigen Urlaub.

Ihr
Wolfgang Schramm

Regionale Vespa-Treffen

Lüneburg — 17., 18. September

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 Frankreich: 10., 11. September Nat. Treffen m. int. Beteiligung, VC Rouen, Teilnehmerbegrenzung 31. Okt. bis 2. Nov. Nat. Treffen m. int. Beteiligung, VC Menton

Anschrift: VC Frankreich, Rue Carnot, Paris 17e

VC Holland: 3., 4. September Rallye „Twentse Ros“, VC Hengelo

Anschrift: VC Holland, Ter Hoffsteedeweg 9, Overveen

VC Österreich: Nationale und Grenzlandtreffen 3., 4. September in Salzburg, Vespa-Treffen Dornbirn am 11. September in Dornbirn (Vorarlberg)

Adresse: VC Austria, Wien IV, Argentinierstraße 53

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)



Der Fanfarenzug des Vespa-Clubs Stuttgart mit der Miss Vespa des Clubs

Mitteilungen unserer Mitglieder



Buchstabensuchfahrt des VC Wilhelmshaven

„Wenn einer eine Reise macht, dann kann er was erzählen.“ Nun, der VC Wilhelmshaven unternahm am „Tage der Vespa“ zwar keine geschlossene Fahrt, sondern jeder einzelne durfte von einem gemeinsamen Startort aus eine Reise nach Belieben antreten. Das von unserem einfallreichen Tourenwart wunderbar ausgeklügelte System dieser Fahrten sorgte dafür, daß jeder mit dem Kopf voller Erlebnisse an den Startort zurückkehrte.

Bewaffnet mit den uns zum „Tage der Vespa“ vom VCVD zugeschickten Fähnchen und Luftballons fanden wir uns am Startort ein und erhielten dort unsere Ausschreibungsformulare zum 1. Lauf zur Club-Meisterschaft 1960. Die Bedingungen waren folgende: Es mußten Orte in beliebiger Reihenfolge angefahren werden, deren Anfangsbuchstaben zusammen den Text „Tag der Vespa“ ergaben. Die Ortschaften durften hierfür nur einmal verwertet werden. Die Startkarte mußte durch Stempelaufruf, auf dem der Name des Ortes ersichtlich war, gekennzeichnet werden. Die Siegermittlung sollte nach kürzester benötigter Wegstrecke erfolgen.

Nachdem die Tachometerstände notiert worden waren, legte jeder an Hand von Karten noch schnell seine Fahrtroute fest, die ihm seiner Meinung nach die wenigsten Kilometer einbringen würde, und die Reise konnte losgehen.

Das Gute an dieser sternförmigen Fahrt war unserer Meinung nach, daß wir mit unseren Vespen einen Umkreis von 30 bis 40 km von Wilhelmshaven aus, bis in die kleinsten und abgelegensten Ortschaften Ostfrieslands und Oldenburgs durchkämmen und somit gerade wegen des Meisterschaftslaufs eine Werbung für den VCVD auf idealste und breiteste Weise durchführen konnten. In den Ortschaften verteilte jeder seine Vespa-Fähnchen und -Luftballons, die wohl gerade wegen der uns zugeschickten geringen Anzahl sich nur allzugroßer Beliebtheit erfreuten.

Die Aussicht, einen Stempel in den angefahrenen Orten zu bekommen, bereitete jedem von vornherein große Schwierigkeiten: woher in einem Ort von drei Häusern, dessen Anfangsbuchstaben zu unserem „Rätsel“ gehörte, einen Stempelabdruck erhalten und noch dazu am Sonntag? Nun, bis auf wenige Ausnahmen wußte sich jeder zu helfen. So mußte ein Vespist fast eine Stunde vor einer Kirche auf den Pfarrer warten, der den einzigen Stempel im Ort besaß. Sogar ein Volksschullehrer konnte nicht umhin, seine Diensträume in der Schule am Sonntag (!) aufzusuchen, um einen Stempelabdruck auf die Startkarte zu drücken. Fleischbeschauer, Apotheken, Poststellen und Bahnhöfe blieben auch nicht von der Stempeljagd verschont. — Zu entschuldigen war durchaus der auf dem Kopf stehende Stempelabdruck eines Landpolizeipostens: er wurde mit der aufheulenden Vespa unsanft aus dem Mittagsschlaf geweckt. Gaststätten, die von eh und je zu Anziehungspunkten gehören, waren natürlich die dankbarsten Objekte.

Da einige Orte von mehreren Vespen unabhängig angefahren wurden, passierte es dem Verfasser, daß er bei einem Bauern, der mit seiner Familie gerade zu Mittag saß, mit den Worten empfangen wurde: „Wull Du ock en Stempel hebben; na, dann set Di erst mal dol und eet wat; und dann vettell us mal wat von de Vespa“. (Für die Süddeutschen: Willst Du auch einen Stempel haben; na, dann setz' Dich erst einmal hin und iß was; und dann erzähle uns einmal etwas über die Vespa.) Ein Gratis-Mittagessen war der Dank dafür, daß ich von diesem Bauern ein „Autogramm vom Stempelkissen“ angenommen habe.

Nach beendeter Fahrt konnte natürlich jeder viel von seinen Erlebnissen berichten, den Freuden und den überstandenen Ärgernissen. Über all dem aber stand das gute Gelingen der einzelnen Fahrten, die den „Tag der Vespa“ zu einem wahren Erlebnis für Fahrer und Bevölkerung werden ließen.

Wolfdieter Stahl

VC Unna

Die sportfreudigen Fahrer der umliegenden Vespa-Clubs trafen sich am 22. Mai in Unna zu einer Vespa-Freundschaftsveranstaltung in Form einer Gleichmäßigkeitsfahrt.

Für diese Gleichmäßigkeitsfahrt über eine Kurslänge von 94 km sandten 64 Vespa-Fahrer ihre Nennung, jedoch nur 42 Fahrer trotzten dem regendrohenden Himmel und erschienen am Start.

Die Strecke war gut gewählt, zeigte teilweise gute Straßen, aber auch schlechte Wegestrecken. Nicht vergessen wurden die landschaftlichen Reize mit dem waldreichen und bergigen Hönnetal bei Mende (Sauerland).

Jeder Fahrer erhielt am Start eine Streckenbeschreibung an Hand von Ortsangaben und mußte sich seinen Weg selbst suchen. Dem Fahrer war weder die Streckenlänge noch die Durchfahrts- und Zeitkontrollen bekannt. Von jeder neuen ZK an mußte ein neuer Schnitt gefahren werden. Die Schwierigkeit bestand darin, auf jeden Fall immer genau den angegebenen Schnitt zu fahren.

Alle 2 Minuten wurde ein Fahrer auf die Strecke geschickt und durch den Einsatz von Funksprechgeräten des Technischen Hilfswerkes war zu jeder Zeit eine Überwachung der Strecke möglich. In der Strecke selbst waren 2 DK und 4 ZK aufgestellt. Nach Beendigung des eigentlichen Kurses mußte anschließend noch eine Sonderprüfung absolviert werden. Die Fahrer hatten in einer kurvenreichen Büschengasse die schnellste Zeit zu fahren, ohne jedoch die Begrenzung umzuwerfen oder zu fußen.

Alle Fahrer zeigten sich ihrer Aufgabe gewachsen, denn es war nur der Ausfall einer Maschine durch Motorschaden zu beklagen.

Als bester Fahrer mit 3,8 Strafpunkten klassifizierte sich Friedrich Haak vom VC Ruhrtal. Er errang die Goldplakette und einen Vespa-Geländereifen.

Weitere Goldplaketten konnten vergeben werden an die Fahrer Gerd Stieglitz, VC Hagen; Bernd Schlüter, VC Bork-Selm; Klaus Wiethoff, VC Ruhrtal; Klaus D. Heinz, VC Ruhrtal.

Die Silberplakette errangen 8 Fahrer, die Bronzeplakette 12 Fahrer, die restlichen Fahrer erhielten in Wertung die Erinnerungsplakette.

Den Mannschaftspreis in Gold erfuhr sich die Mannschaft des VC Ruhrtal. Die Mannschaften des VC Bork-Selm und VC Düsseldorf-Eller erhielten den Mannschaftspreis in Bronze.

Die Freundschaftsveranstaltung wurde in dem Sinn aufgezogen, den sportlich interessierten Vespa-Fahrer eine Möglichkeit zur Vorbereitung für den Vespa-Ausscheidungslauf zu geben.

Nachlese vom Regionaltreffen in Heidenheim/Brenz

Am 30. April und 1. Mai durften wir vom VC Heidenheim erstmals ein Treffen durchführen. Um es gleich vorweg zu sagen: Es war ein voller Erfolg, wir waren sehr zufrieden und wir hoffen, daß es unseren Gästen recht gut gefallen hat.

Trotz des kalten Wetters konnten wir am Samstag 220 Vespa-Freunde, die mit 140 Maschinen nach Heidenheim gekommen waren, begrüßen. Dem Heidenheimer Verkehrsverein gelang es, allerdings mit viel Mühe, alle unsere Gäste bestens unterzubringen. Nach dem Treffen sagte uns der Verkehrsdirektor: „Als ihr 200 Betten bestellt habt, dachte ich, die Vespa-Fahrer haben den Größenwahn. Nun aber muß ich sagen, bis ihr das nächste Treffen durchführt müssen wir noch ein Motel bauen.“ Dieser Ausspruch sagt wohl deutlich: Alle Vespa-Freunde, die uns besuchten, haben viel dazu beigetragen, uns in Heidenheim Ansehen zu verschaffen.

Um 19.30 Uhr stellten sich die Vespa-Fahrer zur Korsofahrt auf. Es ging, angeführt von der Polizei, durch ganz Heidenheim. Von den Zuschauern bekamen die Vespa-Fahrer für die schöne Aufmachung und die gute Fahrdisziplin viel Beifall.

In der Turn- und Festhalle in Schnaitheim wurden unsere Gäste vom Bürgermeister der Stadt Heidenheim, vom Generalsekretär des VCVD, Herrn Schramm und vom VC Heidenheim, begrüßt. Dann sorgte die Brenz-Kapelle für den nötigen Schwung und eine prima Stimmung. Abgerundet wurde

der Vespa-Ball von einer reichhaltigen Tombola und von den guten Darbietungen, der um den Geselligkeitspokal kämpfenden Clubs.

Am Sonntagmorgen starteten die Sportfahrer zu einer Bildersuchfahrt mit Regelmäßigkeitsprüfung. Unseren übrigen Gästen zeigten wir die Charlottenhöhle, diese ist mit 681 m die längste Tropfsteinhöhle Süddeutschlands.

Nach dem Mittagessen konnten wir noch nachstehenden Clubs einen Pokal überreichen:

- Zielfahrt: 1. Preis VC Erding
- Zielfahrt: 2. Preis VC Mindelheim
- Korso-Wertung 1. Preis VC Villingen
- Geselligkeits-Wettbewerb 1. Preis VC Ludwigsburg
- Bildersuchfahrt 1. Preis 0 Strafpunkte VC Augsburg

Nun möchten wir nochmals allen Vespa-Freunden, die uns besuchten, ein herzliches „Danke schön“ sagen.

Hans Hermann Baur

10. Stiftungsfest des VC Lörrach

Sicher hat keiner der Lörracher Vespa-Fahrer, die sich im Jahre 1950 zu gemeinsamen Ausfahrten zusammenfanden und einen Vespa-Club gründeten, daran gedacht, daß 10 Jahre später 1960 ein großes Freundschaftstreffen anlässlich des 10jährigen Bestehens des Vespa-Clubs Lörrach abgehalten würde.

Was ist doch in diesen 10 Jahren alles geschehen!

Schon ein halbes Jahr nach der Gründung unternahmen wir eine größere Fahrt nach Italien, um einmal die Piaggio-Werke in Genua, den Ursprungsort der Vespa, zu besichtigen, wo wir als erster deutscher Vespa-Club recht herzlich empfangen wurden.

1953 erlebte der Club mit der Teilnahme am 1000-km-Rennen von Brescia sein bis dahin größtes sportliches Ereignis, wobei sich drei unserer Fahrer erfolgreich placieren konnten.

1955 wagten wir uns an die Durchführung einer Schwarzwald-Zuverlässigkeitsfahrt, die dank des großen Erfolges zwei Jahre später 1957 in größerem Rahmen und mit internationaler Beteiligung von uns durchgeführt werden durfte.

Auch die vielen Angel-, Kegel-, Minigolf-, Bade- und Nacht-orientierungsfahrten, Geschicklichkeitsturniere und Fuchsjagden sowie unsere alljährliche Teilnahme an der Spitze des Lörracher Fasnachtzuges sind zu erwähnen, dazu kommen noch die vielen Freundschaftstreffen und Rallyes im In- und Ausland und die Teilnahme an den motorsportlichen Veranstaltungen der benachbarten Automobil- und Motorsportclubs. Die Krönung dieser 10 Jahre aktiven Clublebens bildete ohne Zweifel das am 25., 26. Juni 1960 stattgefundene Freundschaftstreffen anlässlich unseres 10jährigen Bestehens. Es begann Samstagmittag mit dem Empfang der angemeldeten Clubs.

Pünktlich um 20 Uhr begann dann der große bunte Abend in der Stadthalle, die von unseren Clubmitgliedern festlich hergerichtet worden war.

Nach der Begrüßung der Gäste — auch aus der nahen Schweiz — überreichte unser 1. Vorstand den Vertretern der erschienenen Clubs ein Erinnerungsgeschenk in Form einer Plakette.

Anschließend wurden unsere zwei „Zehnjährigen“ Herr Josef Weigner und Herr Albert Grässlin für ihre aktive Mitarbeit bei der Gestaltung des Clublebens geehrt und mit einem Präsentkorb überrascht, gleichzeitig wurden sie zu Ehrenmitgliedern ernannt.

Nach diesem offiziellen Teil wurde der große bunte Abend, bei dem die Gäste von Künstlern von Funk und Fernsehen aufs Beste unterhalten wurden, eröffnet.

Unsere bewährte Kapelle, die Samoa Hawaiians, sorgten mit ihren feurigen Rhythmen für Jubel, Trubel und Heiterkeit bis in die frühen Morgenstunden.

Trotz der kurzen Nachtruhe ließen es sich unsere Gäste nicht nehmen, am nächsten Morgen an der vereinbarten Ausfahrt auf die bekannte Burgruine Roetteln teilzunehmen. Nach einer Besichtigung dieser imposanten Burgruine genossen wir bei einem gemütlichen Frühstücken die Aussicht in das Tal der Wiese und die nahen Schweizer Berge.

Wir hoffen dank der Einsatzfreudigkeit unserer Mitglieder, unseren Gästen ein paar frohe und unbeschwerte Stunden bereitet zu haben.

K. H. Ruoff



Preisrätsel: Um welchen Vespa-Club handelt es sich hier?
Auf dem Foto stand kein Hinweis vermerkt

Sportnachrichten

Anlässlich des Seifenkisten-Derbys in Duisburg (Opel-Preis von Deutschland) veranstaltete der ADAC eine Zielfahrt mit Wendepunkt.

An der Zielfahrt nahm der VC Oberhausen erfolgreich teil. Von sechs ausgesetzten Preisen für Roller gewann der VC Oberhausen 6 Pokale.

1. Preis (Einzelfahrer) Gunter Kuhn, VC Oberhausen, Startort Oberhausen, Wendepunkt Rom (Italien). Gunter Kuhn ist bei der Bundeswehr und hat seinen Urlaub für die Zielfahrt benutzt. Im vergangenen Jahr fuhr er nach Schweden und gewann auch den 1. Preis.

2. Preis (Einzelfahrer) Siegfried Klotz, VC Oberhausen, Startort Oberhausen, Wendepunkt (Italien).

3. Preis (Einzelfahrer) Franz Rummel, VC Oberhausen.

1. Clubpreis Georg Henke, VC Oberhausen, Startort Oberhausen, Wendepunkt Vaduz (Lichtenstein).

2. Clubpreis 3 Maschinen VC Oberhausen, Startort Oberhausen, Wendepunkt Emmerich.

3. Clubpreis 3 Maschinen VC Oberhausen, Startort Oberhausen, Wendepunkt bei Venlo (Holland).

Georg Henke fuhr mit einem Vespa-Gespann und zwei Clubkameraden.

Internationales Motorrollertreffen Ludwigsfelde

Dem Vespa-Club Berlin ist es in diesem Jahre gelungen den Tag der Vespa in fast der gleichen Form zu begehen, wie es viele andere Vespa-Clubs jederzeit tun können. Liebe Leser, vielleicht finden Sie diese Einleitung etwas sonderbar. Überlegen Sie als westdeutscher Vespa-Fahrer doch bitte einmal wie oft Sie zu einer Ausfahrt in die Umgebung Ihrer Heimatstadt starten. Um Berlin herum liegt nun leider die Ostzone, die zwar auf dem Wege nach der Bundesrepublik durchfahren werden kann, jedoch finden Sie ansonsten keinerlei Gelegenheit die wunderbare Umgebung von Berlin sich mit eigenen Augen anzusehen.

In diesem Jahre öffnete sich der so oft zitierte „Eiserne Vorhang“ für den Vespa-Club Berlin um einen Spalt. Am 15. Mai veranstaltete der Motorsportclub Industriewerke Ludwigsfelde eine Sportveranstaltung für Motorroller. Hinzuzufügen wäre noch, daß die IWL dort den ostzonalen Motorroller „Berlin“ herstellen. Buchstäblich im letzten Moment erreichten uns die Einladung und die Passierscheine, um die die Vorsitzenden von Ludwigsfelde sich sehr bemüht hatten. In aller Herrgottsfrühe des 15. Mai trafen sich unsere elf Teilnehmer mit ihren Sozias mehr oder weniger pünktlich an der Berliner Avus. Die Grenzabfertigung klappte recht zufriedenstellend. Unsere Fahrt führte uns, unter der Leitung der Ludwigsfelder Lotsen, durch das stark zerstörte Potsdam über Werder, den früheren Obstgarten Berlins. Wir hatten Glück, die Bäume zeigten sich uns in aller Schönheit ihrer Blütenpracht. Vor der Teilung Deutschlands gehörte es zur lieben Gewohnheit der

Berliner zur Baublüte nach Werder zu fahren, dort den bekannten Werderschen Obstwein zu trinken und abends nicht mehr ganz standfest nach Hause zurückzukommen. Uns war leider, in Hinblick auf unsere Fahrzeuge, dieser Genuß nicht vergönnt.

Zwischen Brandenburg und Werder befand sich in Jeserich der Start zur Zuverlässigkeitsfahrt, die ca. zwanzig Kilometer lang war, man hatte hierbei noch eine Baublüte abzupflücken und mitzunehmen. Die Zeit war sehr reichlich bemessen, so daß wir einen sehr schönen Korso durch die am Wege liegenden Dörfer fahren konnten. Die Fahrdisziplin war so gut, daß, als das Führungsfahrzeug durch ein tiefes Schlagloch fuhr, alle hinteren Fahrer das gleiche taten. Der Verfasser fuhr am Schluß der Kolonne und konnte beobachten, wie ein Sturzhelm nach dem anderen einen Moment etwas tiefer tauchte, dann wieder hochkam, und ehe er sich darüber richtig wundern konnte, saß er auch schon drin. An der Autobahnauffahrt Lehnin angekommen, wurden die Teilnehmer zu einer Gleichmäßigkeitsprüfung mit einem Stundenmittel von fünfundsiebzig Kilometer auf der Autobahn gestartet. Hier wurden viele Hoffnungen auf eine „Goldene“ begraben. In Ludwigsfelde schloß die Zielfahrt mit einer sehr hübsch durchgeführten Startschnelligkeitsprüfung. Ein kurzer Empfangsbiß wurde eingenommen, dann ging es wieder weiter nach Potsdam zur Besichtigung des Schlosses Sanssouci. Es ist wohl nicht übertrieben zu sagen, daß unsere Vespen gegenüber den polnischen „Osa“, den tschechischen „Cezetta“ und den ostzonalen „Berlin“ eine Attraktion besonderer Art darstellten. Immer wieder wurden unsere Fahrer nach Motor, Fahrgestell, Leistung und vielem anderen gefragt, daß die „GS“ über siebentausend Touren macht, wurde allgemein mit ungläubigem Staunen quittiert. Ein für unsere Fahrzeuge relativ einfaches Geschicklichkeitsturnier beschloß den sportlichen Teil der III. Internationalen Motorroller-Sternfahrt. Die Auswertung brachte manche Überraschung an den Tag. Dr. Rottenberg, der 1. Vorsitzende unseres Clubs, hatte mit seiner „Ahnenvespe“, Baujahr 1952, in der Klasse bis 125 ccm die einzige goldene Plakette unserer Mannschaft. Sie können sich vielleicht die Frotzelei darüber vorstellen. Doch 3 silberne und 5 bronzene Plaketten von den Clubkameraden Stenzel, Pötzsch, Wese und Kubiessa, Hinkelmann, Raum, Bock, Ziegler zusammengetragen, befriedigten unseren Ehrgeiz. In der Wertung des Geschicklichkeitsturniers belegte unser Florian Beyer den ersten Platz vor den Teilnehmern aus Polen und der CSR. Der Preis bestand in einer sehr guten goldenen Armbanduhr. Die Preisverteilung fand nach opulentem Abendmahl im netten Rahmen, unter Mitwirkung bekannter ostdeutscher Künstler statt. Am anschließenden geselligen Teil konnten wir leider nicht mehr teilnehmen, da unsere Passierscheine um 24 Uhr abliefen und wir bis dahin die Grenze passiert haben mußten. Ein schöner und erlebnisreicher Tag lag hinter uns, der uns das Schöne des gemeinsamen Erlebens im Vespa-Club wieder vor Augen führte. Unseren Dank möchten wir an dieser Stelle noch den Sportkameraden vom Motorsportclub Ludwigsfelde ausdrücken, für die einwandfreie Organisation und das Bemühen, diese Veranstaltung für alle zu einem Erlebnis zu gestalten.

hagezet



Berliner Vespen beim internationalen Motorrollertreffen in Ludwigsfelde (Ostzone)

Tieferschüttert teilen wir allen Freunden mit, daß unser 2. Vorsitzender und von uns allen geschätzter Clubkamerad

HANNO NEUMAIR

während seines Einsatzes für den Eucharistischen Weltkongreß einem tragischen Verkehrsunfall zum Opfer fiel.

Gemeinsam haben wir ihn zur letzten Ruhe gebettet. Sein Andenken wird durch uns bewahrt werden.

Club der Münchner Vespa-Freunde

Hinweise für unsere Mitglieder

Plaketten des Bundestreffens in Nürnberg können noch über den VC Nürnberg, Arthur Eichner, Nürnberg, Alberichstr. 6, zum Preis von DM 7,— pro Stück bestellt werden.

Mitteilungen des VCVD



Generalsekretär in Urlaub

Der Generalsekretär des VCVD geht vom 14. 9. bis 1. 10. 1960 in Urlaub. Die Clubvorsitzenden werden gebeten bei allen Anfragen und Wünschen an das VCVD-Sekretariat zu berücksichtigen, daß in der Urlaubszeit nur die Angelegenheiten bearbeitet werden können, die nicht der Stellungnahme des Generalsekretärs bedürfen.

Anträge für VCVD-Ehrendadeln

Wie bereits durch Rundschreiben bekanntgegeben wurde, müssen alle Anträge für die Verleihung der VCVD-Ehrendadnel im Jahr 1960 auf den vom VCVD versandten Formularen bis 30. 9. 1960 (Poststempel) beim VCVD-Sekretariat eingereicht sein. Später eingehende Anträge können nicht mehr berücksichtigt werden.

Delegiertenversammlung des VCVD

Die Delegiertenversammlung des VCVD 1960 findet am 29. und 30. Oktober in Gießen statt. Anträge für die Delegiertenversammlung müssen bis 17. 10. 1960 in Augsburg eintreffend eingehen. Es erfolgen noch weitere Bekanntmachungen und Einladungen durch Rundschreiben.

Zur IFMA
Frankfurt/M.,
vom 7.
bis 11. 9. 1960,
Halle 3,
Stand Nr. 106



Westdeutsches Vespa-Treffen in Schwerte

Der Vespa-Club Ruhrtal-Schwerte hatte in seiner Vorankündigung versprochen: „Alle Vespa-Fahrer sollen sich wohlfühlen im schönen Ruhrtal!“

Gleich einem „Vespenschwarm“ waren sie in die alte Ruhrstadt Schwerte eingeflogen, gleich emsigen „Vespen“ wimmelten und brummen sie durch die Straßen Schwertes, diszipliniert und strikt den Anweisungen der Lotsen folgend.

724 Vespa aus dem Rhein- und Ruhrgebiet, von der Lippe und der Weser dazu einige durchreisende Gäste aus Holland, Belgien, der Schweiz und Österreich gaben dieser Veranstaltung das bunte Bild der großen Vespa-Familie.

Der Schirmherr der Veranstaltung, Herr Landrat Höpfe, hatte es sich nicht nehmen lassen, selbst zu erscheinen und unter brausenden Beifallsrufen — ein dreifaches Vespa-Roll — eröffnete der Herr Landrat das Treffen im festgeschmückten, Festsaal der Schwerter Freischützen.

Als „goldene“ Anerkennung für die reibungslose Organisation zum Regional-Treffen in Schwerte erhielt der 1. Vorsitzende des VC Ruhrtal, Willy Bussmann, im Verlaufe des Festabends im Freischütz aus der Hand des Herrn Landrats einen Anerkennungspreis der Landesregierung.

Durch das schöne Wetter angelockt hatten sich zum Festessen schließlich 884 Vespa-Freunde eingefunden. Begrüßt wurden sie vom Vizepräsidenten Walter Toennes, der schmunzelnd kommentierte: „Na, wenn Engel (denke Vespisten) reisen, dann lacht der Himmel.“ (Vorher hatte es tagelang geregnet!)

Ein großer Erfolg, erstmalig in der Geschichte des VCVD, wurde das angekündigte VCVD-Schlager-Festival.

Unterstützt durch das zwölf Solisten starke Tanzorchester der Stadt Castrop-Rauxel traten die Vespa-Freunde vor „ihr“ Publikum. Die Vespisten unterhielten sich selbst mit ihren einfallreichen, netten „gags“ und ihre Zuhörer erlebten einen ungekünstelten, beschwingten Abend.

Der Beifall der Vespa-Freunde entschied den Sieg.

1. Sieger wurde H. Schneider, VC Berlin.
2. Sieger wurde W. Heister mit seiner Chromonika vom VC Münster.
3. Sieger wurden die „Stieglitze“ vom VC Gladbeck, der sich damit zugleich zum erstenmal wieder dem VCVD vorstellte.

Auch die Düsseldorf Vespisten unter der Leitung von Herrn Honné wußten zu begeistern.

Den größten Beifall erhielt Werner Platenius, der ohne Konkurrenz war, aber für den VC Ruhrtal auftrat.

Die Zeit bis 2 Uhr verging im Fluge und nur mit Mühe konnten die Vespa-Fahrer bewegt werden ihre Quartiere aufzusuchen.

300 Gäste schliefen in Gemeinschaftsquartieren, 200 in Hotels und der Rest auf einem Campingplatz in einer der schönsten Gegenden Westfalens in der Nähe der Hohensyburg und des Hengsteysees.

Auch hier wurde von allen Seiten das mustergültige Verhalten der Vespa-Fahrer gelobt. Ruhrtaler Wachlotsen kontrollierten während der ganzen Nacht alle Schlafplätze.

Der Sonntagmorgen vereinte alle Vespa-Fahrer erneut im Freischütz zum gemeinsamen Frühstück.

Tosender Beifall brauste auf als der Chef der Schwerter Polizei, Herr Kommissar Steinhage, selbst zum Frühstück erschien. Die Polizei war dank ihres Chefs zum Liebling der Vespisten geworden.

Alle Clubvorsitzenden versammelten sich dann zum Empfang durch die Stadtverwaltung, wo die Organisatoren der Veranstaltung, Willy Bussmann und besonders auch der 1. Vorsitzende des Kreissportbundes, Herr Helmut Reininghaus, der wochenlang den VC Ruhrtal unterstützt hatte, geehrt wurden. Willy Bussmann bedankte sich im Namen aller VC-Ruhrta-Mitglieder, die ihren Teil zum Gelingen der Veranstaltung beigetragen hatten.

Zur gleichen Zeit starteten 100 Vespa-Fahrer zum Geschicklichkeitsturnier, während alle anderen Vespisten den Westfalenpark in Dortmund besuchten.

Der Vizepräsident des VCVD, Walter Toennes, nahm anschließend gemeinsam mit dem Leiter des Turniers, Clubkamerad Heinz vom VC Ruhrtal, die Siegerehrung vor:



Opa Geuder war mit 75 Jahren auf einer Vespa Baujahr 1952 der älteste Teilnehmer in Schwerte



Dicht gedrängt standen die Zuschauer in Schwerte um den Turnierplatz des westdeutschen Vespa-Treffens



V.v.n.l.: VCVD-Vizepräsident Walter Toennes mit dem 1. Vors. des VC Ruhrtal, Willy Bussmann im Gespräch mit einem Teilnehmer am Geschicklichkeitsturnier in Schwerte

Zielfahrtwertung:

- | | |
|--------|--|
| Zone 1 | 1. Sieger VC Bork-Selm mit 1075 Pkt. = 23 Vespas |
| | 2. Sieger VC Hagen |
| | 3. Sieger VC Bergischer Vespa-Club |
| Zone 2 | 1. Sieger VC Herford |
| | 2. Sieger VC Oedt |
| | 3. Sieger VC Krefeld |
| Zone 3 | 1. Sieger VC Wiesbaden |
| | 2. Sieger VC Oldenburg |
| | 3. Sieger VC Hamburg-Wandsbeck |

Für den Club mit den meisten Maschinen (38 Vespas!) erhielt der VC Hagen den Ehrenpreis des VC Ruhrtal.

Eine besondere Freude bereitete man dem ältesten Vespa-Fahrer, dem „Opa“ Geuder vom VC Recklinghausen, der mit seinen 74 Jahren und 59jähriger Fahrpraxis das Treffen angefahren hatte. Er erhielt den Ehrenpreis des Schwerter Automobilclubs im ADAC.

Beim Geschicklichkeitsturnier gab es folgende Sieger:

1. Sieger W. Hieke, VC Bork-Selm
2. Sieger W. Wilmhorof, VC Werl
3. Sieger Möller, VC Bork-Selm
4. Sieger Steckel, VC Recklinghausen
5. Sieger Kahn, VC Duisburg-Hamb.
6. Sieger Kraft, VC Lintorf

Hiermit war das Ende des Treffens gekommen, alle bestätigten: Wir kommen gern wieder, es war schön bei euch. — „Wir fühlten uns wohl!“

Ein fröhlicher Kehraus im Clublokal des VC Ruhrtal sah dann noch die, welche sich nicht entschließen konnten, die Heimreise anzutreten.

Der VC Ruhrtal hat weitere Freunde gefunden und dankt auch an dieser Stelle allen Helfern und Teilnehmern.

Vom ganzen Treffen wurde ein Film gedreht.



Das jüngste Clubmitglied des VC Lingen

Otto Lukaschewski, der 1. Vors. des Clubs, wurde Vater (im Bild Frau Lukaschewski mit Töchterchen)

Besuch bei unserem Präsidenten Hans Stuck

Bei sonnig blauem Himmel trafen sich am Rande der Stadt 45 Münchner Vespisten zu einer Fahrt nach Gralnau bei Garmisch. Gegen Starnberg zu schien der Ausfahrt das Wetter nicht mehr hold zu sein, denn langsam überzog sich der Himmel mit dichten Wolken. Vor Garmisch wurde dann eine Zwangspause eingelegt, um schnell alle wasserdichte Kleidung anzuziehen, denn Petrus öffnete nun seine Schleusen. Wer glaubte, Regen könnte den Vespisten ihre Fahrt vergällen, der täuschte sich schwer. In Gralnau wurden wir am Dorfplatz von Herrn Stuck, trotz Regen, empfangen, und schnell in ein Gasthaus gelotst. Nachdem die nasse Kleidung abgestreift war und die Gäste Platz genommen hatten, wurde von Herrn Stuck ein Imbiß in Form von zwei Paar Weißwürsten mit Bier gereicht. Im Nu war all der Regen vergessen und der Altmeister von interessierten Vespa-Fahrern umringt. Nachdem sich auch die Gattin des Gastgebers zu uns gesellte, wurde ihr der mitgebrachte Nelkenstrauß nebst Pralinen überreicht. Der eifrig um das Wohl der Gäste besorgte Sohn von Herrn Stuck, wurde ebenfalls mit Konfekt bedacht. Da ja bekanntlich unser Präsident Pfeifensammler ist, wurde seine Sammlung in Form einer geschnitzten Pfeife bereichert. Da es nicht aufhören wollte zu regnen, wurden wir mit Wagen zu dem überaus hübsch gelegenen Besitz von Hans Stuck gebracht. Herr Stuck gab einige seiner Autorennenlebnisse zum Besten und die Münchner Vespa-Freunde sorgten aus ihrem Erinnerungsschatz für das gesellige Beisammensein. Nachdem man Pokale und Plaketten gebührend besichtigt hatte, verloren auch die letzten Vespa-Fahrer ihre Scheu vor dem Idol der motorsportbegeisterten Jugend. Herr Stuck mußte auf alle möglichen und unmöglichen Fragen Antwort geben und nach einer kurzen Ansprache wurde von Hans Stuck der Wunsch geäußert, die Münchner Vespa-Freunde möchten ihren Besuch doch bei schönerem Wetter wiederholen, um auch von dem Schwimmbecken in seinem Garten Gebrauch machen zu können.

VC Nordwest (Frankfurt) sucht seine Clubfahne

Beim Festabend anlässlich des internationalen Vespa-Treffens am 28. Mai 1956 im Zoo-Gesellschaftshaus ging die Clubfahne des VC Nordwest verloren. Der Club bittet alle Clubkameraden des VCVD, die etwas über den Verbleib der

Fahne sagen können, sich mit der VC Nordwest (Frankfurt), Frankfurt am Main-Eckenheim, Eckenheimer Landstraße 288a (Rheinpreußen-Tankstelle), in Verbindung zu setzen.

Neue Clubanschriften

VC Nürnberg: 1. Vors. Arthur Eichner, 2. Vors. Hans Lutz, Schriftführer Heidi Eyrich, 1. Kassier Helmut Markelstorfer, 2. Kassier Inge Markelstorfer, Sportwart Heinrich Bauer, Tourenwart Peter Ortel.

VC Salzuflen: 1. Vors. Wolfgang Schaller, 2. Vors. Rudolf Jäschke, Kassenwart Heinz Raab, Schriftführer Walter Pankoke, Sport- und Tourenwart Gerd Heidemeier, Kassier Paul Laumann. Clubabend jeden Dienstag 20.15 Uhr im Hotel Luisenhof, Bad Salzuflen.

VC Lörrach: Adressenänderung. VC Lörrach, Lothar Schrader, Lörrach (Baden), Grabenstraße 9.

VC Emmendingen: 1. Vors. Gernot Wiebel, 2. Vors. Werner Larsch, Tourenwart Heinz Vogel, Sportwart Gerhard Weiner, Schriftführer Helmut Oesterle, Kassier Hans Hienzler.

VC Erding: 1. Vors. Richard Wiesheu, 2. Vors. Ludwig Wellhammer, Tourenwart Herbert Renz. Anschrift: VC Erding, Richard Wiesheu, Klettham bei Erding, Aufkirchner Weg 71.

VC Wilhelmshaven: 1. Vors. Wolfdieter Stahl, 2. Vors. Hartmut Klaube, Kassenwart Herbert Lemm, Schriftführer Ilse Otten, Tourenwart Jürgen Pietsch. Clubanschrift: VC Wilhelmshaven, Wolfdieter Stahl, Wilhelmshaven 8, Lubbeweg 34. Clubheim: Gaststätte am „Kreuzelwerk“, Wilhelmshaven-Rüstersiel.

VC Minden (Westf.): Neue Clubanschrift, Manfred Schuck, Dankersen bei Minden, Meissenerstraße 14.

VC Nordwest (Frankfurt): 1. Vors. Herbert Eberhardt, 2. Vors. Wilhelm Kintzel, Kassierer Klaus Müller, Schriftführerin Christel Rothe, Sportwart Hans Krüger, Tourenwart Peter Schmitt. Neue Clubanschrift: VC Nordwest, Rheinpreußen-Tankstelle, Frankfurt am Main-Eckenheim, Eckenheimer Landstraße 288a.

VC Marburg (Lahn): 1. Vors. K. H. Tietz, Kassierer Kl. D. Becher, Schriftführer Willfried Heuser, Tourenwart Hermann Gräser. Clubanschrift: Karl Hans Tietz, Marbach-Marburg, Emil-von-Behring-Straße 31.

Römer-Helme

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

HANS RÖMER · NEU-ULM (DONAU)
Helme und Ausrüstungen · Telefon 7 84 52-54 · Fx. 0712 894



Clubreporter fotografierten für Sie



L. Schrader, Vors. des VC Lörrach nimmt die Glückwünsche zur Hochzeit entgegen



Herr Heynemann, VC Stuttgart, seine Vespa bockt, und das Ponny auch.



VC Recklinghausen am Tag der Vespa



VC Höchst beteiligte sich mit einem großen Schauwagen an dem Volksfestzug in Höchst bei Frankfurt



Start zum Luftballon-Wettfliegen des VC Lingen am Tag der Vespa

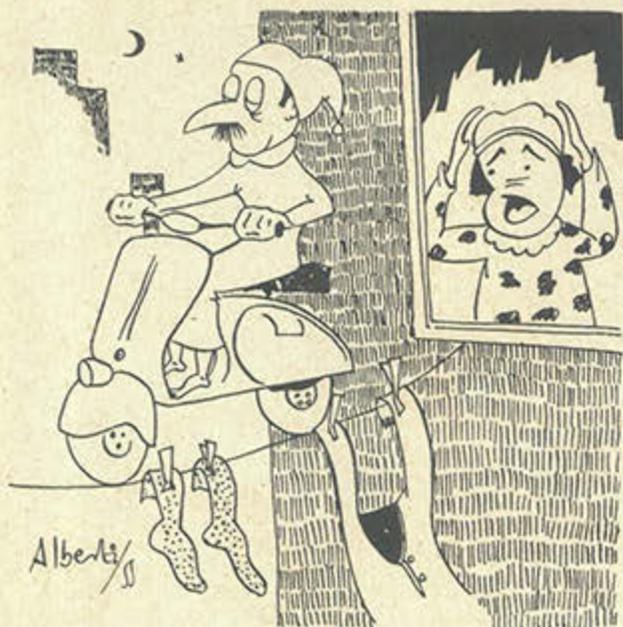


Clubhochzeit mit Hochzeitskutsche und zahlreichem Rollergeleit beim VC Moers

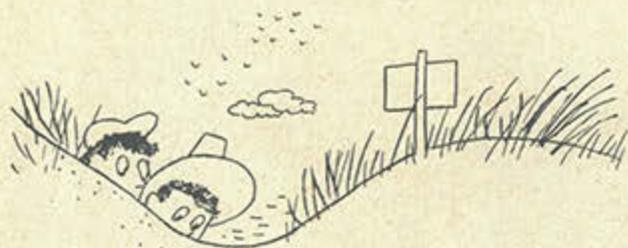


Großer Hochzeitszug in Frack und Zylinder des Freisinger Vespa-Clubs für seinen Vorstand Siegfried Pelloth

Schmunzel-Tip

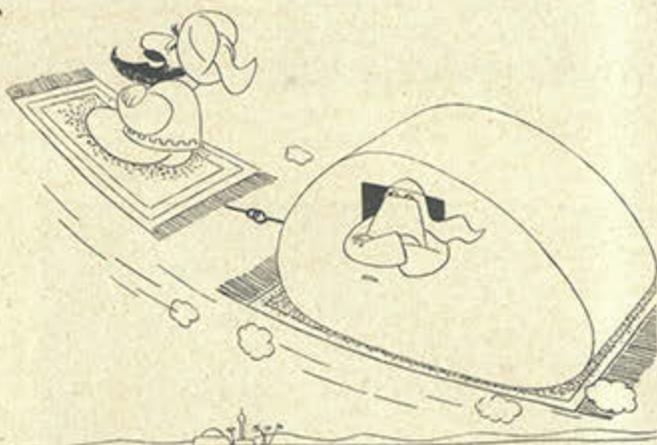


▲ Don Alfonso als Nachtwandler



▲ „Deine große Schwester hat ihren Badeanzug verloren!“

►
„Ihr Vater war wohl
Architekt,
Fräulein Mia!“
„Wieso denn?“
„Na, weil Sie so gut
gebaut sind!“



▲ Ali fährt zum Camping



►
Der Blumenfreund

Herausgeber und Verlag: Vespa-Club von Deutschland e.V. (VCVD) Sekretariat, Augsburg-Haunstetten · Druck: Schön-Druck, München, Holzstraße 7 · Für den Inhalt und die Herausgabe verantwortlich: Wolfgang Schramm · Graphische Gestaltung: Ernst Strom, München
Für unverlangt eingesandte Manuskripte keine Gewähr · Der Vespa Tip erscheint sechsmal jährlich · Das Jahres-Abonnement 1960 kostet 1,80 DM · Einzelpreis 40 Pfennig · Alle Ausgaben des Jahres 1960 können über die Post nachbestellt werden · Bestellungen bei Ihrem Briefträger oder zuständigen Postamt · Zur Zeit gültig Anzeigenpreisliste Nr. 3.

Foto: Schauler, Baldus, Vespa-Werkfoto, Haine, White, Pardo, Schefer, Glässel, Schwab, Mertens, Carlevaro, Bayer, Bild GmbH., Hasse, Andresen, 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, 4,8 PS, 3 Gänge, Original-VESPA-Motor, Fallstromvergaser, Normverbrauch 1,8 Ltr., Höchstgeschwindigkeit ca. 70 km/h, Sitzhöhe 780 mm, 8-Zoll-Räder; leicht, handlich und leistungsfähig. Zugelassen für 2 Personen.

Mischung 1: 50 (!)

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



*Noch etwas schüchtern sind die Beiden.
Kein Wunder, der Damensitz ist hierzulande verboten.*