





*Es ist mir gerade zum Jahreswechsel  
eine besondere Freude, rückblickend sagen  
zu können, unsere Arbeit war nicht umsonst.  
Ein Jahr mühevoller Kleinarbeit  
und manche Rückschläge liegen hinter uns,  
doch unser VCVD steht wieder würdig  
in den Reihen der anderen, dem VC von  
Europa angeschlossenen VespaLänderclubs.  
So danke ich, auch im Namen des gesamten  
Präsidiums, allen Vespisten,  
die am Wiederaufbau des VCVD geholfen  
haben, und wünsche allen Vespisten  
der ganzen Welt ein*

*FROHES WEIHNACHTEN  
und ein  
GUTES NEUES JAHR*

*Erich Binder*

*Präsident des VCVD*



# Liebe Vespisten

Jetzt naht, inmitten der in Polarluft eingebetteten Störungen, die urgemütliche Zeit, in der unsere Zündkerzen stark verkürzte Arbeitszeit haben und dafür die Weihnachtskerzen mit ausgedehntem Zimmer-Wärmebereich die Situation beherrschen.

Auch innerhalb der Clubs wird das friedliche Fest reichlich gefeiert — sonst allerdings kaum, denn bei größerer Schneehöhe und Straßeneisbahn, findet das Kegeln im Saale statt. Viele Clubvorsitzende sind recht erfinderisch in Sachen Freizeitgestaltung. Bei den Vespisten ist meistens was los und sei es nur, daß die äußere Kälte durch Einnehmen mittelprozentiger Flüssigkeiten von innen her bekämpft wird, während die warm garagierten und natürlich wohlversorgten Maschinen, bei traulichem Benzingespräch zusammenstehen. Sie plaudern dort aus der Fahrschule, wobei einzelne ihre Beulen befühlen und es ist nur gut, daß mancher Besitzer diese Unterhaltungen nicht mit anhören kann — er würde vielleicht garnicht gut dabei wegkommen.

Aber auch am Stammtisch schwelgt man in Turnier- und ganz anderen Erinnerungen, plant gewaltige Dinge für die kommende Fahrseason und schimpft auch gelegentlich über Benzinpreis, fällige Reparaturen und überhaupt. -

Übrigens, da wir gerade beim Schimpfen sind: Das in Dortmund erwählte Präsidium werkelt schon ganz munter um sich herum. Es hat sogar bereits eine ganz brauchbare Idee in die raue Wirklichkeit gesetzt, die garnicht undumm, mit einer echten Sparmaßnahme verknüpft ist. Es wurde nämlich ein ganz schlichtes, geschäftsführendes Präsidium, innerhalb des vollzähligen Präsidiums bestimmt, welches aus vier erwachsenen Personen besteht und zwar aus dem Präsidenten höchstselbst, den beiden Vize's und dem Generalsekretär. — Den letzteren kennen Sie nicht? Den kennen Sie wahrscheinlich doch, denn es ist der wesentliche Herr, der früher als Schatzmeister bezeichnet wurde. Dieser Ausdruck ist für die ausländischen Vespaclubs etwas zu aufregend, weil man dort diesen Begriff nicht kennt (den Schatz an sich, kennen die schon, nur nicht den Meister) und deshalb wurde er, ohne jede innerliche Wandlung, rein äußerlich umbenannt. Aber das nur nebenher. — Also, das große Präsidium wird lediglich zweimal im Jahr tagen und Richtlinien ausstreuen, während das „kleine“ nach diesen Geboten zu viert einen regen Briefwechsel über jene wichtigen Resolutionen und diverse Details unterhält. Briefeschreiben zu acht wäre wohl reine Nervensache und würde u. U. zu Kreislaufstörungen Anlaß geben und die Beteiligten der Managerkrankheit in die Arme treiben. Außerdem kosten eben Zusammenkünfte bekanntermaßen stets einiges Geld und das soll eben treu und bieder gespart werden, um damit in der Praxis, bei Treffen z. B. noch mehr anfangen zu können. Wer sich öfter trifft, hat mehr von Vespaleben.

Und noch eine wichtige Persönlichkeit wurde auserkoren! Es hat lange gedauert, aber nun ist er da, nämlich der Vorsitzende des Ehrenausschusses. Er ist ein sehr wichtiger Mann, dessen Eigenschaft es kurioserweise erheischt, durch sein bloßes Dasein möglichst überhaupt nicht in Erscheinung zu treten. Aber, unter uns gesagt, ich möchte dieses Amt nicht versehen, denn wenn Herr Weinhold aus Krefeld, als oberster Richter und Schlichter, etwas zu tun bekommt, dann ist das gleichbedeutend mit harter Arbeit. Und ich ziehe Be-



schäftigung vor. Außerdem bleibt Herr Weinhold ständig mit der Stellung behaftet, während seine Ausschußmitglieder auswechselbar sind.

Als seinerzeit in Dortmund das neue Präsidium am fortgesetzten Tagen war und die Mitglieder mit gefurchten Mienen am Konferenztisch saßen, ergab sich auch wieder die Fangfrage nach dem Sportreferenten. Berlins Hesselbarth hatte irgendwie, irgendwo an der völlig falschen Stelle auf's Blech gehauen und einen kleineren Sturm im Hauptbremszylinder entfesselt. Sowas sah das Vespavolk garnicht gern. Trotzdem wurde er, unter Einsatz des Präsidiums, mit einer Stimme Vorsprung vor Schaaf Düsseldorf, wieder gewählt. Es schien alles wieder im alten Geleise, als sich plötzlich nach 14 Tagen der sportliche Referent meldete und entschlossen bekanntgab, daß er nun keinesfalls mehr so sportreferentlich eingestellt sei und wegen Arbeitsüberlastung keine Zeit mehr für diesen Posten erübrigen könne. Da muß sich also innerhalb 14 Tagen immerhin einiges (an Mehrarbeit) ergeben haben. Dann dürfte jetzt also, nach Clubermessen, Herr Schaaf in die Sportarena steigen. Ich kenne ihn seit Jahren als unermüdlichen Vespisten und möchte annehmen, daß er seiner nicht ganz einfachen Aufgabe, gerecht wird.

Mit Genugtuung habe ich festgestellt wie viele Clubs sich bereits dem DTC, auf deutsch „Deutscher Touring Club“ angeschlossen haben. Dessen Geschäftsführer, Baron Kutschera, ist übrigens ein recht rühriger Mann. Das ist eine Feststellung und keine Werbung! Wenn Sie ihn kennen, sagen Sie das ebenfalls. Der DTC ermöglicht dem einzelnen Clubmitglied eine Menge Vorteile, die auf anderem Wege kaum zu erreichen, und überdies durch korporativen Anschluß noch außerordentlich preiswert sind. Diesem Angebot ist eifrige Nachfrage zu wünschen.

Noch kurz möchte ich nicht versäumen, den Vespa-Drahtseilakt auf der IFMA zu erwähnen. Eine ausgewachsene Vespa rollte, sich leicht und majestätisch wiegend, auf einem querbeet gespannten Drahtseil unentwegt vorwärts und wieder zurück. Das war ein Blickfang, von dem schon die Alten sagten, oh, welch ein Blickfang. Die Zuschauer redeten von Atomkraft und Hexerei und waren arg erregt. Und dabei war es nur (!) ein kleiner Kreiseffekt, der große Wellen schlug. Jedenfalls war das garnicht übel ausgedacht. — Sonst geht es, dem Vernehmen nach, im Werk munter voran. Vom Band springen in Augsburg immerhin schon die gleiche Anzahl Vespen wie im italienischen Werk in Pontedera. Jetzt auch in Saharagelb und Korallenrot. Sieht prächtig aus!

Die hübsche Produktion sieht doch ganz zukunftssträftig aus und schließlich muß ja doch mal Frühling werden. In diesem Sinne, Fröhliche Weihnachten und ein recht erfreuliches Neues Jahr!  
Dr. mot. V. T.

Allen Vespisten und natürlich vor allem unseren Abonnenten, wünschen wir ein gesegnetes und fröhliches Weihnachtsfest, einen zünftigen Vespastart ins neue Jahr und ein von Glück strotzendes, an Vespa-Fahrkilometern reiches **1957**

Ihre Redaktion



Bericht vom VC Kempten

## Jetzt rollt der Nikolaus!

Dem Vespa-Club Kempten danken wir bestens für die Einsendung dieses netten Berichtes, der uns durch Eilboten noch bei Redaktionsschluß erreichte.

Er freute uns um so mehr, als es gerade dadurch möglich war, den vorgesehenen Nikolausartikel abzulegen und ihn durch diesen, aus dem Vespaleben stammenden zu ersetzen. Dem VC Kempten, er war der einzige Club, der uns zu dieser Nummer einen weihnachtlichen Beitrag sandte, vielen Dank und die Nachricht, daß ein Scheck unterwegs ist. (Die Redaktion)

Einige Tage vor Nikolaus war in unserer Tageszeitung zu lesen, daß von seiten der Stadt der seit Jahren traditionelle Stadt-Nikolaus, welcher jeweils auf gut geschmückten Pferden durch die Straßen unserer Stadt gezogen ist, und anschließend die Armen und Waisenkinder besuchte, in diesem Jahr abwesend sein wird und die Schaulustigen somit um dieses jährliche Erlebnis kommen.

Mit diesen Zeilen wurde bei verschiedenen Vorstandsmitgliedern unseres Clubs der Gedanke für einen Vespa-Nikolaus-Corso durch die Stadt wachgerufen. Sofort ging es an die Arbeit, denn wir hatten nur noch drei Tage Zeit. Sämtliche Mitglieder, welche noch über eine zugelassene Maschine verfügen, wurden von diesem Vorhaben in Kenntnis gesetzt und zur Teilnahme als Nikolaus verkleidet verpflichtet. Eine Sammlung von Leckereien, Süßigkeiten, Spielzeug usw. wurde durchgeführt, und erst als alles in bester Ordnung war, wurde bei der Stadt die Genehmigung für unser Vorhaben in aller letzter Minute eingereicht. Zu unserer größten Überraschung konnten wir dann feststellen, daß unsere Stadtväter diesmal den Amtsschimmel fallen ließen, und unsere Genehmigung mit folgendem Nachsatz erteilt wurde: „Im Hinblick auf den gemeinnützigen und förderungswürdigen Zweck der Rundfahrt wird keine Gebühr erhoben“.

So stand uns dann nichts mehr im Wege und pünktlich um 19 Uhr trafen sich dann 12 vespa-motorisierte Nikolausen und rollerten unter viel Beifall durch die Straßen unserer Stadt. Unsere Roller, welche teils schwer mit Geschenkpack-

chen behängt waren, fanden erst eine halbe Stunde später eine kleine Erleichterung durch einen Nikolausbesuch im evang. Jugendheim. Als wir dieses Heim verließen, trafen wir vor unseren Rollern eine dichtgedrängte Zuschauermenge und so konnten wir es nicht vermeiden, gelegentlich mit der Rute etwas Platz zu machen. Nachdem dann die schaulustigen Kinder, welche mit den Eltern die Straßen säumten, mit einzelnen Lebkuchen beschenkt wurden, ging unsere Fahrt durch die weihnachtlich-geschmückten Geschäftsstraßen weiter zum Rathaus, wo dann die Stadtpolizei ein kleines Geschenk des Vespa-Clubs, selbstverständlich verbunden mit sehr guten Zureden, in Empfang nehmen konnte. Ein Pressefotograf sorgte dafür, daß verschiedene Szenen im Bilde festgehalten wurden, welche einen Tag darauf bereits in der Tageszeitung zu sehen waren. Erst nach 90 Minuten trafen wir dann mit unserer Nikolaus-Kolonie im kath. Waisenhaus ein, wo uns bereits 60 Kinder gespannt erwarteten. Nach einigen schönen Weihnachtsliedern, welche von den Waisen anlässlich unseres Nikolausbesuches vorgebracht wurden, packten wir unsere Säcke aus und die Freude der Kleinen leuchtete buchstäblich aus den Augen! Als wir dann erzählten, daß wir heuer mit Motorrollern unterwegs sind, konnten wir es nicht mehr vermeiden, daß wir uns auf der Straße verabschieden mußten. Alle waren wir von dieser kurzen Feier, welche von der Oberin des Waisenhauses gut vorbereitet wurde, sehr beeindruckt und wohl jeder von uns freut sich schon auf Nikolaus 1957. Wac.

## der VC europa-kongreß tage in mailand

Der VC Europa-Kongreß besteht aus den Präsidenten der einzelnen dem VC Europa angeschlossenen Länderclubs. Sie tagen einmal im Jahr und besprechen die großen Umriss des Vespalebens. Als entscheidende Maßnahme wurde diesmal verfügt, daß im Jahr pro Länderclub (z.B. Deutschland) nur ein **internationales** Treffen sein darf. Der nächstjährige VC Kongreß wird in London stattfinden.



**Bild oben:**

Der VC Kongreß und weitere Mitarbeiter.

**Bild mitte:**

Von rechts: Siegenthaler (Schweiz, von hinten), Björg (Schweden), Larsen (Dänemark), Kunz (Saar), Binder (Deutschland), Generalsekretär Cabrini (Italien), Francois (Belgien), Präsident des VC Europa Dr. Renato Tassinari (Italien), Chauvell (Frankr.), Bond (England), de Aguilar (Spanien), Speltich (Österreich), de Pombal (Portugal), Laane (Holland); vorn links: Vicepräsident Riva (VC Italia).

**Bild unten:**

Dr. Tassinari, der Präsident des VC Europa, begrüßt unseren Präsidenten Erich Binder.



Einem Teil unserer Ausgabe liegt ein Prospekt der Fa. „Motor-Presse-Verlag GmbH.“, Stuttgart, bei. Wir bitten um freundliche Beachtung.



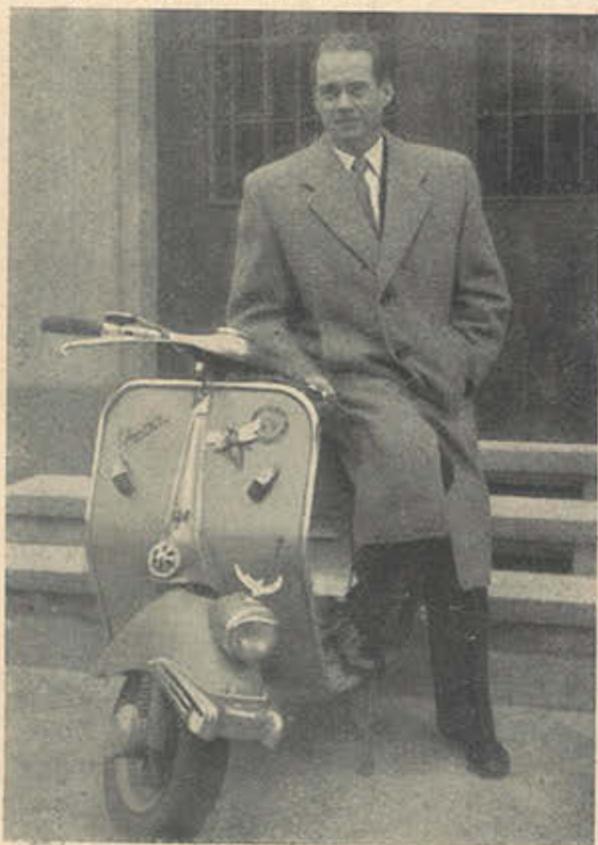
## Unsere Landesclubvorsitzenden

### **Erich Binder**

Präsident des VC von Deutschland  
Mitglied des VC Kongresses von Europa  
Vorsitzender des VLC West  
Vorsitzender des VC Gladbeck

### **Bernh. Wesche**

Vizepräsident des VCVD  
Vorsitzender des VLC Südwest  
Vorsitzender des VC Gießen



### **Wolfgang Schramm**

Vizepräsident des VCVD  
Vorsitzender des VLC Bayern  
Vorsitzender des VC Münchner Vespa-Freunde





**Gerhard Rahn**  
Vorsitzender des VLC Nord



**Helmut Reiter**  
Vorsitzender des VLC Schwáb. Vespa-Ring

**Hajo Koslowski**  
Vorsitzender des VLC Schwarzwald  
Vorsitzender des VC Freiburg



**Dr. Werner Rottenberg**  
Vorsitzender des VLC und VC Berlin



# Westfalen - Fahrt 1956

Die Westfalen-Fahrt des ADAC Gau Westfalen wurde in diesem Jahr in Soest gestartet. Sie bestand aus einer Nacht-Fahrt über 320 km und einer Tag-Fahrt über 200 km. Für den Gau Westfalen ist sie wohl eine der größten Veranstaltungen und alle dem Gau angeschlossenen Clubs waren zur Mitorganisation engagiert. Es waren in diesem Jahr in der Klasse für Motorräder und Wagen über 800 Nennungen eingegangen, von denen allerdings nur 300 an den Start gingen. Zugelassen zur Westfalen-Fahrt waren Ausweis- und Lizenzfahrer.

In der Roller-Klasse über 125 ccm meldeten 5 GS-Fahrer des Düsseldorfer Vespa-Club 1952, die sich bei der Nacht- und Tagfahrt sowie bei den eingelegten Slalom-Fahrten und Gelände-Gleichmäßigkeitsprüfungen dominierend in ihrer Klasse durchsetzen konnten.

Der Start erfolgte in Gladbeck/Westf. zur Nachtfahrt und verlief von dort über Autobahn Wiedenbrück, durch das Paderborner Land, Sauerland bis an die Grenzen des Regierungsbezirkes Düsseldorf. Unser Präsident Herr Erich B i n d e r nebst Gattin ließen es sich nicht nehmen, die Startenden in Gladbeck zu begrüßen, sie moralisch zu unterstützen und Marschverpflegung zu verteilen.

Die Tagesfahrt begann nach einem kurzen Aufenthalt in Soest mit einem Slalom sowie einigen verkehrstechnischen Fragen und führte fast über dieselbe Strecke wie die Nachtfahrt. Sie hatte allerdings im Gegensatz zu dieser eine 40 km lange, sehr schwer zu fahrende Geländestrecke. Hierbei ist besonders zu erwähnen, daß die GS eine vorzügliche Gelände-Straßen-Lage hat. Ende der Fahrt war am Spätnachmittag zwischen 17 und 18 Uhr. Die Siegerehrung fand gegen 20.30 Uhr statt, wobei die Fahrer

Clemens Schaaf, Klassensieger und Goldmedaille,  
Alfred Herdick, Silbermedaille,  
Heinz Hentschel, Silbermedaille,  
Franz Meeuvissen, Bronzemedaille,

in Empfang nehmen konnten. Es kamen also von 5 gestarteten Maschinen 4 zu Preisen.

Am gleichen Sonntag konnte Herr Edi Ditze (Düsseldorfer Vespa-Club 52) auf einer Veranstaltung des Motorsportclubs Köln eine Silber-Medaille erringen.

Clemens Schaaf

Die Redaktion wünscht den erfolgreichen Fahrern, Herrn Schaaf, Herdick, Hentschel und Meeuvissen recht herzlichen Glückwunsch.

## Das war'ne Wucht

Zwanzig Vespaclubs mit insgesamt 83 Maschinen und 22 Sozias steuerten die „heimliche Hauptstadt Deutschlands“ an. Von 15 Uhr an war am Sonnabend die Zielkontrolle im Mercedessturm besetzt. Ohne Unfall, ohne jeden Zwischenfall bei den Grenzübergängen trafen hier am Ende der Autobahn Club auf Club, Maschine auf Maschine ein, aus Norddeutschland und aus Bayern, aus dem Ruhrgebiet und dem Rheinland, aus allen Teilen des Bundesgebietes, ja sogar aus dem Saarland und der Schweiz.

Am Abend stieg im modernen Mosaiksaal des Restaurants „Schultheiß“ am Fehrbelliner Platz ein großes Festessen, das Gäste und Gastgeber für einige fröhliche Stunden vereinte. Mit herzlichen Worten begrüßte Dr. Werner R o t t e n b e r g als 1. Vorsitzender des VC Berlin die Teilnehmer der ersten Vespa-Zielfahrt Berlin. Im Namen aller Berliner Vespa-Freunde versprach er, ihnen die Tage in Berlin zu einem Erlebnis zu gestalten, nachdem er zuvor noch als Ehrengäste den Vertreter des Herrn Senators Theuner, Herrn Senatsdirektor R a h n von der Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe, Herrn T e i c h m a n n, den Geschäftsführer des ADAC Gau Berlin und den ADAC-Gausportleiter, Herrn Herrn Dr. M a u e r e r, willkommen geheißen hatte.

Sieger und mit silbernen Pokalen ausgezeichnet wurden:

- |                                   |           |
|-----------------------------------|-----------|
| 1. Vespa-Freunde 1956 Saarbrücken | (7420 km) |
| 2. VC Kiel                        | (4081 km) |
| 3. Münchener Vespa-Freunde        | (2700 km) |
| 4. VC Essen                       | (2660 km) |
| 5. VC Hilden                      | (2284 km) |
| 6. VC Homburg/Saar                | (2133 km) |
| 7. VC Bochum                      | (2068 km) |
| 8. VC Recklinghausen              | (2061 km) |

Es folgten in der Wertung als 9. der VC Limmat/Zürich (1852 km), vor den Clubs VC Wülfrath, VC Wuppertal, VC Bremen, VC Moers, VC Völklingen/Saar, VC Pforzheim, VC Pinneberg, VC Hamburg, VC Bayreuth, VC Unna und VC Neumünster.

Als Vespaclub mit dem weitesten Anmarschweg (742 km) konnten die „Vespa-Freunde Saarbrücken“ einen zweiten Siegerpokal nach Hause fahren. Der VC Kiel erhielt einen Silberpokal als Vespaclub mit den meisten Maschinen (11) und der für den Vespa-Landesclub mit der höchsten Beteiligung ausgeschriebene Preispokal fiel an den VLC West, der mit insgesamt 36 Fahrern und Beifahrern Berlin angesteuert hatte. In der Wertung der Damen gingen die Preise an:

- Christa Solbach (752,7 km),
- Berthel Bauer (742 km),
- 6. Friedel Geiger, Elisabeth Weigel, Heidi Sauermilch und Liesel Schweger.

Mit originellen Geschenken brachten dann die Gäste ihren Dank und ihre Verbundenheit dem VC Berlin gegenüber zum Ausdruck.

„Berlin bei Nacht“ — ein gemeinsamer Bummel über Kurfürstendamm und Tauentzien, die neonlichtstrahlenden Boulevards der Weltstadt Berlin, vorbei an der Gedächtniskirche und dem Zoo, schloß den ersten Tag.

Am Sonntagmorgen dann rasch einen Blick zum Himmel: Strahlendes Blau, hellster Sonnenschein, keine Regenwolke in Sicht! Strahlend wie das Wetter war die Laune. Auf ging's zur Omnibusrundfahrt durch die zweigeteilte Stadt. Nachdem am späten Vormittag die Omnibusse den Fehrbelliner Platz erreicht hatten, vertauschten die Vespisten den Sessel wieder mit dem Sattel, und geleitet von „weißen Mäusen“, Kradfahrern der Berliner Verkehrspolizei, ging es in drei verschiedenen Gruppen (etwa je 40 Maschinen stark) zu Sehenswürdigkeiten West-Berlins.

Ein gemeinsames Mittagessen schloß den offiziellen Teil der diesjährigen Zielfahrt Berlin.

Hg. Thebis VDM



sein  
Glück  
SCHÜTZT  
EINE  
LEBENSVERSICHERUNG



## ERICH BINDER IN MÜNCHEN



Der Vorsitzende der Münchner Vespa-Freunde, Wolfgang Schramm, überreichte einen Maßkrug mit Münchner Bier und ein Püppchen im Dirndl.

Auf dem Rückflug aus Mailand machte unser Präsident in München Station, um im Sekretariat Besprechungen über das Vespaleben zu führen. Er wurde schon auf dem Flugplatz von Mitgliedern des VC München Vespa-Freunde empfangen und im Triumph durch die Stadt geführt. Die weißen Kombinationen schafften auch im dichten Verkehr Platz und zügige Fahrt.

Noch grenzenlos überrascht, daß die weißen Vespisten bis zum Flugzeug durften, bedankt sich Erich Binder in launigen Worten.

Wie schon oft regelt der gerngesehene Gast der Münchner Vespisten, Paikert, der Schelm aus Düsseldorf, den Verkehr.



# Unfall nach Maß

Günther war Geschäftsmann. Etwas jung zwar noch und trotzdem mit einem guten Schuß Romantik im Blut. Außerdem fuhr Günther eine fast neue Vespa und wurde deshalb von seinen Kameraden manchmal sehr beneidet. Und noch öfter zum Baden an einen See eingeladen. Er trug dies alles mit Gleichmut. Nichts brachte ihn aus der Fassung. Er spielte tadellos Tennis, war leidlicher Skifahrer, passionierter Pfeifenraucher und glühender Vespa-Liebhaber. Oft war er in Begleitung charmanter junger Damen zu sehen, mit denen er sich anscheinend prächtig unterhielt. Fragte man aber etwas eindringlicher, so winkte er ab und meinte: „Also, das sag ich Dir, wenn ich jemals die Frau treffe, dann hörst Du sofort von mir...“. Dabei legte er auf das Wort „die“ eine ganz unmißverständliche Betonung. Dabei war Günther erst 26 Jahre alt und hatte somit noch etwas Zeit zum Heiraten... Ja, und neulich rief er mich dann plötzlich ganz unmotiviert an. Es sei dringend, meinte er, und er hätte einen Zusammenstoß gehabt. „Mit Deiner Vespa — ??“, konnte ich noch fragen. Ein undeutliches „Das auch —“ war die Antwort, dann hingte er ein. Noch am gleichen Abend saßen wir in seiner Bude beisammen: Günther, ich und — „sie“. Sie wurde mit „Petra“ vorgestellt, hatte schwarze Locken und lustige Augen und war einfach bezaubernd. Ich gab ihr die Hand. Mein Freund Günther wiederum gab mir anschließend mit einem verstohlenen Blick zu verstehen, daß dieses süße Mädchen mit dem entzückenden Gesicht und dem schelmischen Lächeln — „sie“ sei. Und ich sollte mich dementsprechend aufführen!

Günther sagte zwar nichts von „hübsch“ und „entzückend“, aber sein Blick sprach Bände. Ich hatte gerade noch Zeit, die Unterlippe anerkennend nach oben zu ziehen und leicht mit dem Kopf zu nicken, da wurde ich gefragt — von Petra: „Sagen Sie, kennen Sie den Herrn schon länger —?“ Ich war ihr gegenüber sofort zu jeder Auskunft über Günther bereit, allerdings verschwiegen ich die Stellen in seinem bisherigen Lebensweg, die mir zwar bekannt waren, aber bei dieser Unterhaltung überflüssig erschienen. Als ich eben Günthers enorme Fahrkünste auf der Vespa ins rechte Licht rücken wollte, da winkte das schwarzgelockte Mädchen energisch ab: „Nein, in diesem Punkt muß ich Ihnen energisch widersprechen...“ Weiter kam sie nicht, denn Günther legte rasch die Pfeife aus der Hand und gab dem Mädchen einen Kuß. Was mich etwas überraschte, denn schließlich...

Und dann kam die große Erklärung. Zunächst erzählte Petra, dann widersprach Günther und schließlich fragte ich die beiden aus. „Sie“ hatte ihren Wuschelkopf an Günthers Schultern gelegt. Ich spielte solange mit einer Zigarette, bis ich mir die Finger und Günther die Tischdecke leicht anbrannte. Aber ich erfuhr die Geschichte — allerdings dauerte es etwas lange. Aber da mögen die paar Gläser Cognac schuld sein, die wir zwischendurch immer wieder nachfüllten, denn schließlich mußte das Ganze gebührend gefeiert werden: Petra war 23 Jahre alt (das hat sie mir zwar nicht selbst gesagt, das erfuhr ich von Günther erst am anderen Tag per Telefon!) und in einem chemischen Labor beschäftigt. Jeden Tag fuhr sie mit ihrem Moped — das sie aus unerfindlichen Gründen „Motte“ nannte — in die „Giftküche“. Daß mein Freund Günther schon seit Wochen sein vespafahrerisches Temperament ausgerechnet an der Kreuzung Müllerstraße zügelte und außerdem ganze fünfzehn Minuten früher als gewöhnlich von zu Hause wegfuhr, das ergab sich so nebenbei — denn Günther hatte „sie“ gesehen. Ganz flüchtig an besagter Kreuzung. In der ersten Woche sah er sie dreimal und jedesmal kam er etwas zu spät — im dichten Verkehrsgewimmel war das flinke Mädchen nicht so leicht zu erwischen. Aber dann stand er eben früher auf und diesmal — sahen sich die beiden schon etwas näher. Dann fuhren sie noch zweimal aneinander vorbei und dann — ging Günther zum Angriff über. Er kam

nämlich ganze 15 Minuten zu früh, parkte in einer Seitenstraße und wartete. Sie kam — Grünlicht! — winkte, und fuhr an Günther vorbei. Letzterer war selig (dieses Wort fiel allerdings nicht bei unserer Unterhaltung, denn Günther ist ein Mann!) und versuchte das gleiche Manöver nochmal. Ohne Erfolg. Petra kam nicht. Und dann passierte es: Günther gab von dem Vorgang zunächst zwei Versionen, eine offizielle und eine private. Offiziell schrieb er an seine Versicherungsgesellschaft, daß er mit seiner Vespa an dem Moped von Fräulein Petra X. durch eigenes Verschulden einen kleinen Schaden verursacht habe, weil er zu spät gebremst habe. Personen seien dabei nicht verletzt worden und auch die Polizei habe sich nicht eingeschaltet. Außerdem bitte er nun die Versicherung, die Angelegenheit so bald wie möglich in Ordnung zu bringen...

Die inoffizielle Lesart aber bekannte Günther freimütig an jenem Abend: Wieder war er ganze zehn Minuten zu früh dran und wollte eben vor der Kreuzung seine Maschine abstellen, da sah er „sie“. Und sie überholte ihn und — bremste dann scharf, weil plötzlich Rotlicht die Fahrbahn sperrte. Günther gab nun an, aus „plötzlicher freudiger Erregung“ heraus etwas zu viel am Gas gedreht zu haben, um das Mädchen noch einzuholen. Anschließend habe er sich dann wohl „etwas verschaut“ und erst zu spät bemerkt, daß ein leichter Zusammenstoß wohl unvermeidlich sein werde. (Mir gegenüber äußerte Günther die dritte Version: „Ein ganz leichter Zusammenstoß, verstehst Du — das war geplant und

## Zeugen gesucht:

Ort: Essen-Steele, Dahlhauser Straße

Zeit: 1. 5. 54, ca. 18.30 Uhr

Bei dem Unfall wurde eine Dame von einem Motorradfahrer mit Beiwagenmaschine von hinten angefahren, der kurz vorher einen aus etwa 20—30 Maschinen bestehenden Roller-Club (Vespa?) überholt hat. Der Roller-Club fuhr richtig, doch werden Teilnehmer dieser Fahrt als Zeugen gesucht.

Meldungen bitte an:

Hans Kujath, Essen-Rellinghausen, Gottfried-Wilhelm-Str. 11.

alles ganz genau berechnet. Du weißt doch, daß ich haargenau fahren kann!“ Das sagte er ganze leise zu mir, als wir in der Küche den Korkzieher suchten.) Jedenfalls ließ Günther seine Vespa ganz leicht auf das unschuldige Moped nebst Mädchen aufrollen und — richtete damit den oben erwähnten „Sachschaden“ an. Günther soll — so berichtet wenigstens Petra — über das ganze Gesicht gestrahlt und sich sofort erboten haben, Mädchen und Moped in die nächste Werkstatt zu begleiten. Obwohl dies abgelehnt wurde, gelang es Günther doch, auf dem ganz offiziellen Weg Name und Adresse seiner Unbekannten zu erfahren. Und dann durfte der „Trottel“ sogar noch helfen, die etwas zerknautschte Maschine von Petra in Ordnung zu bringen. Kurz — drei Tage später gingen die beiden miteinander in ein Espresso und nach einer weiteren Woche rief Günther mich dann an, er hätte einen Unfall gehabt (siehe oben). Daß er eine Woche vor dem „Unfall“ etwas zerstreut bei der Skat-Runde war, fiel mir schon auf, aber wer dachte schon gleich an so etwas Schwerwiegendes... Übrigens wollen die beiden an Weihnachten eine ganz tolle Reise festlegen. „Hochzeitsreise“ sagte Günther leichthin, „wir werden uns am heiligen Abend verloben!“ — Jedenfalls werde ich wohl im kommenden Sommer wieder mit der Bahn zum Baden fahren müssen, denn der Soziussitz auf Günthers treuer Vespa dürfte wohl jetzt dauernd reserviert sein...

PATT VDM

## Ein Mantel, der nie »arbeitslos« wird

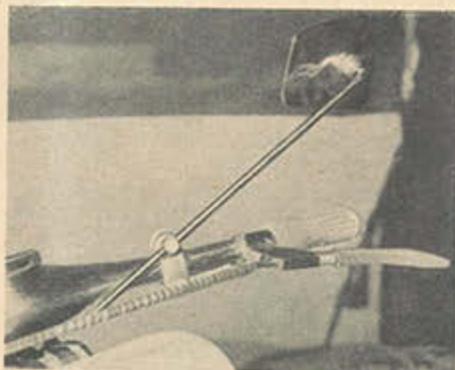
das ist der Kleppermantel; der einzige wasserdichte Mantel der ganzen Welt, der die patentierte Rillo-Lüftung besitzt. Mit dem einknöpfbaren Teddy-Wollfutter wird er zum idealen Ganzjahresmantel. An milden Tagen packt man den Kleppermantel in die Aktentasche und ist damit gegen „Regenüberfälle“ gesichert. An kalten Tagen hat man im Handumdrehen das Teddy-Wollfutter eingeknüpft und dadurch einen vollwertigen Wintermantel. — Näheres sagt Ihnen der neue Mantelkatalog M 103, der auch viele praktische Loden- u. Gabardinemodelle zeigt. Verlangen Sie ihn bitte von den Klepper-Werken Rosenheim.



## Rückspiegeleien

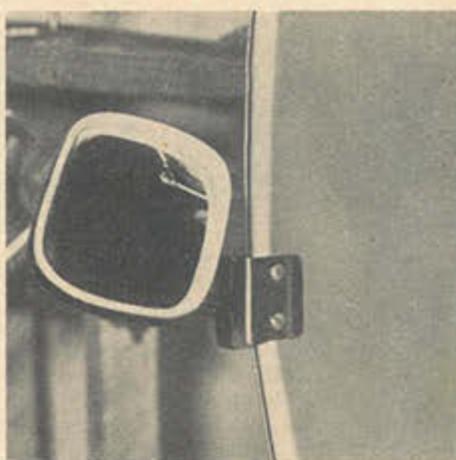
Ein Rückspiegel, zu dem man Zutrauen haben kann. Allerdings kann er nur bei älteren Vespa-Modellen verwendet werden.

Sage, Du habest uns rückspiegeln sehen, wie es das Gesetz befahl, könnte man ein altes griechisches Wort abwandeln. Was in beiden Fällen bliebe, wäre ein leichter bitterer Beigeschmack. In der Tat wurde uns durch dieses Gesetz kein großer genereller Dienst erwiesen, denn vor allem verfehlt es seinen Zweck. Schließlich kann man zwar jedermann zwingen, ein solches Instrument an seinem Fahrzeug anzubringen, kein Gesetz der Welt könnte es aber ermöglichen, daß dieses auch tatsächlich benützt wird. Zugegeben, daß es nicht wenige Vespa-Fahrer gibt, denen ein Rückspiegel geradezu unentbehrlich geworden ist, sicherlich werden auch viele nach der Zwangsanbringung hinzukommen, die sich für den Rückspiegel begeistern, es wird aber wahrscheinlich ebenso viele geben, die nichts mit ihm anzufangen wissen, die von ihm im Gegenteil erheblich gestört werden. Für sie stellt der Rückspiegel sogar im gewissen Sinne eine Gefährdung dar. Die Begründung dieser Behauptung ist einfach: Der Rückspiegel verändert die Gesamtbreite der Vespa nach einer Seite hin. Es gibt Fahrer, die im dichten Stadtverkehr dadurch etwas unsicher werden, haben sie doch nunmehr nicht das richtige Gefühl für die Breite ihres Fahrzeuges. Dazu kommt noch: Der Rückspiegel muß zwangsläufig den Betrachtungsmaßstab verkleinern, um möglichst viel von der Straße wiedergeben zu können. Es gibt aber nicht wenige Fahrer, die sich dem veränderten Maßstab nicht anpassen können, sie sehen zwar im Rückspiegel, daß hinter ihnen etwas passiert; um beurteilen zu können, was die jeweilige Verkehrslage von ihnen fordert, müssen sie aber doch den Kopf drehen. Durch den Rückspiegel, der zwangsläufig beobachtet wird, geschieht dieses Umdrehen nun aber viel öfter als üblich, was sich natürlich ebenfalls in einer gewissen Verkehrsunsicherheit auswirkt.



Hier haben wir eine klassische Ausführung mit beweglichem Arm.

Früher hätte man zu einem solchen Fahrer ganz einfach gesagt: Schraub dir doch kein solches Ding an den Roller! Das geht nun leider nicht mehr, man muß versuchen mit dem Problem so oder so fertig zu werden. Leider wird durch das Gesetz wahrscheinlich ein weiterer Minuspunkt heraufbeschworen. Durch die Pflichteinführung steigt der Bedarf an Rückspiegeln enorm und die Zubehör-Industrie hat eine leichte Absatzmöglichkeit. Da aber nicht alles gut und schön ist, was da Zubehör heißt, steht zu befürchten, daß mancher Kurpfuscher hier ein leichtes Geld zu verdienen sucht und uns mit mehr oder weniger unbrauchbarem Material beglücken wird. Grundsätzlich gibt es zwei Möglichkeiten, einen Rückspiegel an der Vespa zu befestigen. So kann man dem Rückspiegel einmal am Lenker und zum anderen an der Karosserie, ge-

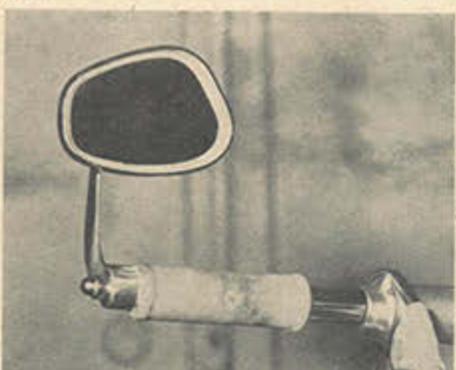


Dieser Rückspiegel wurde seitlich am Beinschild verschraubt.

nauer gesagt an dem Frontschutzschild, anschrauben. Die Befestigung am Lenker ist die weitaus häufigere, und es ist auch dagegen wenig einzuwenden, wenn erstens der richtige Spiegel dazu verwendet wird und zweitens dieser fleißig benützt werden soll. Die Besitzer einer Vespa T 56 haben kaum Sorgen dabei, gibt es doch durch die Lenkergestaltung der neuen Vespa für sie praktisch nur die Möglichkeit, den Spiegel im Lenkerende zu befestigen. Da diese Lösung mit zu den besten überhaupt zählt, gibt es kaum etwas dazu zu sagen. Höchstens daß der Spiegel etwas die Linienführung der Vespa stört. Naturgemäß gilt das soeben Gesagte auch für die Vespa GS.

Bei älteren Vespa-Modellen kann der Rückspiegel nun auch durch eine Schelle am Lenkerarm befestigt werden. Selbstverständlich kann daneben auch der oben beschriebene am Lenkerende befestigte Spiegel verwendet werden. Bei den mit Schellen befestigten Spiegeln ist nun etwas Vorsicht beim Einkauf geboten. Vor allem muß der Arm des Spiegels steif genug sein, daß er durch die Vibrationen nicht brechen kann. Weiter darf ein berechtigtes Mißtrauen gegen Ausführungen bestehen, bei denen der Spiegelarm durch eine Führung in der Schelle verschoben wird. Lockert sich hier nämlich die Klemmschraube, und dies ist durch das ständige Schütteln am Lenker leicht möglich, so rutscht der Arm nach unten, klemmt dabei womöglich noch den Lenker am Schutzschild und schon ist der schönste Sturz fällig. Wer also trotzdem eine solche Ausführung verwendet, muß ständig darauf achten, daß die Klemmschraube gut angezogen ist. Die Befestigung eines Rückspiegels am Lenker oder Lenkerende hat den Vorteil, daß er ausgezeichnet im Blickfeld liegt, allerdings wird durch diese Befestigungsart das Gefühl für die Breite des Rollers am leichtesten gestört.

So sieht der Spiegel aus, der in das Lenkerende geschoben wird.



Anders die Anbringung des Spiegels an der Karosserie: Hier stört der Rückspiegel das Fahrgefühl kaum, es ist aber dafür etwas umständlicher, einen Blick in den Spiegel zu werfen, da man dabei den Kopf drehen muß. Die Befestigung am Beinschild muß sehr sorgfältig vorgenommen werden, da sonst die Gefahr besteht, daß an dieser Stelle das Blech ausreißt. An Rückspiegeln, die an der Karosserie angeschraubt werden, gibt es noch wenig Auswahl und damit auch wenig Aussicht, einen falschen zu erwischen.

Ob man nun einen runden oder eckigen Spiegel wählt, spielt kaum eine Rolle. Wer aber ganz und gar nicht weiß, welche Art von Spiegel er sich kaufen soll, der gehe zu seinem Vespa-Händler, dieser verkauft ihm bestimmt das Richtige, vor allem aber trägt er Sorge für richtige Befestigung.

## Karl Weinhold

In Dortmund wählte die Delegiertenversammlung Herrn Weinhold aus Krefeld zum Vorsitzenden des Ehrenausschusses des VCVD.

Wir wünschen ihm für diese schwierige Aufgabe alles Gute.

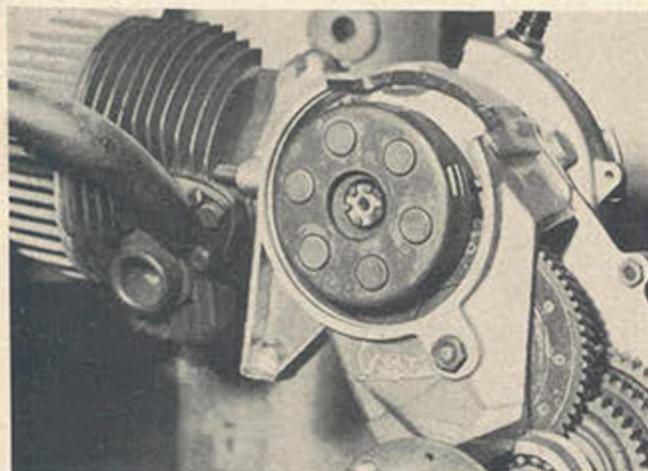
Auf unseren Wunsch erzählt er kurz von sich:

... Fahre Vespa seit Ende 1949 auf einer der ersten Maschinen, die in Deutschland (noch mit ital. Motor) gebaut worden sind. Mit dieser Vespa habe ich insgesamt rund 130 000 km gefahren (Goldene Plakette), davon ca. 50 000 mit Seitenwagen. Mit Frau, Kind und Gepäck habe ich im Laufe der Jahre unzählige Treffen in ganz Europa angefahren.

Mit anderen Maschinen, teils getrimmten Werksmaschinen, habe ich alle möglichen Turniere, Zuverlässigkeitsfahrten und Rennen gefahren und erhielt eine ganze Reihe Gold-Silber-Bronceplaketten.

Ich gehöre zu den Gründern des VC Krefeld, dessen 1. Vorsitzender ich seit 1951 bin. Als Präsidialbeisitzer des alten VCVD hatte ich leider keinen Einfluß auf die Geschicke, da bekanntlich dort alles „auf kaltem Wege“ gemacht wurde, ohne uns zu fragen, daher dauernd in Opposition.

Ansonsten von Beruf Dipl.-Kfm. (Presse, Verlagswesen) und jetzt fast 42 Jahre alt. Scheide daher langsam aber sicher aus den Reihen der aktiven Sportfahrer aus und werde mich bemühen, auf andere Art und Weise den Vespa-Gedanken zu stützen.



An einem Schnittmodell ist am besten zu ersehen, wie das Kupplungsaggregat in dem Motor liegt.

Bevor hier auf die Eigenheiten der Vespakupplung eingegangen werden soll, ist es zuerst einmal nötig, sich mit dem Aufgabengebiet und der Arbeitsweise einer Kupplung zu befassen. Jeder, der schon Vespa gefahren ist und dabei den Kupplungshebel gezogen hat, machte die Feststellung, daß durch Ziehen der Kupplung die Antriebskraft des Motors nicht mehr auf das Hinterrad wirkt. Die zweite Feststellung macht man beim Schalten. Wenn man nämlich vom einen Gang in den anderen schalten will, so muß ebenfalls die Kupplung betätigt werden, wenn der Schaltvorgang reibungslos vonstatten gehen soll. Als letztes sei noch das Anfahren erwähnt, das überhaupt nur durch eine entsprechende Bedienung der Kupplung zu bewerkstelligen ist.

Die Kupplung liegt als Zwischenglied zwischen Motor und Getriebe und hat die Aufgabe, den Kraftfluß vom Motor zum Getriebe und zum Hinterrad je nach Bedarf zu trennen oder zu schließen. Weiter ermöglicht die Kupplung durch Schleifenlassen eine Feinanpassung über die verschiedenen Übersetzungsverhältnisse des Getriebes hinaus an das günstigste Drehmoment.

Grundsätzlich besteht eine Kupplung aus zwei oder mehreren Scheiben, die durch Federn zusammengedrückt werden. Durch Betätigen des Kupplungshebels werden die Scheiben getrennt. Diese Trennung der Scheiben bewirkt auch die Unterbrechung des Kraftflusses, da die eine Scheibe vom Motor angetrieben wird, während die andere Scheibe mit dem Getriebe verbunden ist. Solange die Scheiben also zusammengedrückt sind, wird die Kraft vom Motor über die Kupplung zum Getriebe

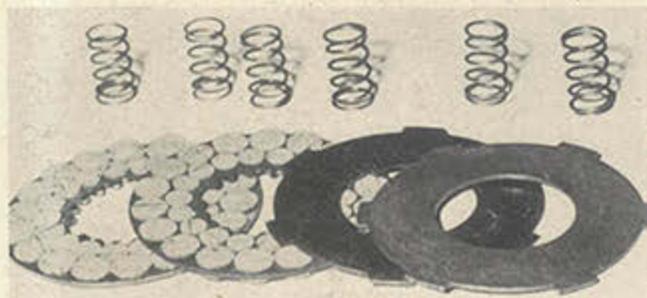
## Kleiner Lehrgang über die Vespa-Kupplung

und weiter zum Hinterrad übertragen. Trennt man nun die Scheiben durch Ziehen der Kupplung, so wird das Getriebe nicht mehr angetrieben.

Es gibt verschiedene Kupplungskonstruktionen, so zum Beispiel im Ölbad laufende und Trockenkupplungen. Das interessiert aber an dieser Stelle kaum, da hier speziell von der Vespakupplung die Rede ist. Die Vespakupplung ist eine trocken laufende Mehrscheibenkupplung mit Korklamellen, doch werden neuerdings auch Juridlamellen eingebaut.

Das Kupplungsaggregat unterliegt zwangsläufig Abnutzungserscheinungen, da ja durch das Schleifenlassen und das Antriebsmoment ein Abrieb der Kupplungsscheiben unvermeidlich ist. Die Lebensdauer der Kupplung hängt weitgehend von der Fahrweise eines Fahrers ab; es ist also sehr schwer, eine Angabe über die Lebensdauer der Kupplung zu machen. Grundsätzlich kann man dazu sagen: Wenn eine Vespakupplung bereits zwischen 10 000 km und 20 000 km überholt werden muß, so wurde sie vom Fahrer weit über das Normale beansprucht. Wenn nach 30 000 km die Kupplung überholt werden muß, so darf der Fahrer mit seiner Fahrweise zufrieden sein.

Hiermit taucht auch gleich die Frage auf, welche Teile eigentlich bei einer Kupplungsüberholung erneuert werden. Da kommen in erster Linie die Kupplungslamellen, beziehungsweise die kompletten Kupplungsscheiben in Frage. Dabei sollten auch gleich die Kupplungsfedern ausgewechselt werden, die im Laufe der Zeit ihre Federspannung verlieren. Als zweites nützt sich das Kupplungslager ab. Über den Aufwand und die Kosten einer Kupplungsreparatur sind sich die meisten Vespafahrer im unklaren, sie überschätzen die Schwierigkeiten meistens um ein beträchtliches. Die anfallenden Ersatzteilkosten liegen in der Größenordnung eines Zehn-

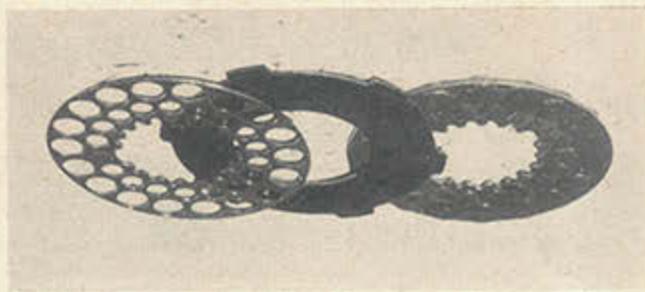
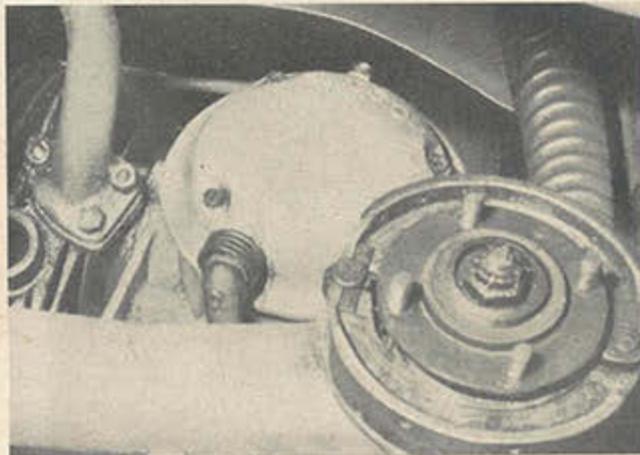


So sehen einwandfreie Kupplungsbeläge aus. Links im Bild die beiden Korklamellen, darüber die sechs Kupplungsfedern.

höchstens Zwanzigmarkscheines, und der Arbeitslohn liegt noch unter diesen Werten. Von der Selbstreparatur des Kupplungsaggregates muß im allgemeinen abgeraten werden, nur ganz versierte Bastler sollten sich an den Ausbau und Einbau der Kupplung wagen. Die Demontage der Kupplung ist an sich gar nicht so schwer, es wird neben dem Bordwerkzeug lediglich ein Spezialschlüssel benötigt, den man sich aber leicht selbst herstellen kann, indem man eine gleiche Kronenmutter, wie sie zur Kupplungsmutter verwendet wird, an einen passenden Griff anschweißt. Um an die Kupplung heranzukommen, muß zuerst das Hinterrad ausgebaut werden, der Kupplungsdeckel liegt dann frei. Sein Abnehmen mit dem Bordwerkzeug macht keine Schwierigkeiten. Ist so der Kupplungskorb freigelegt, so kann mit dem obenerwähnten Spezialschlüssel die Kupplung vollständig auseinandergenommen werden. Zur Beurteilung des Zustandes einer Kupplung gehören Fachkenntnisse, über die der Vespafahrer im allgemeinen nicht verfügt, und wer sich seiner Sache nicht ganz sicher ist, sollte die Arbeiten an der Kupplung auf jeden Fall der Vespafachwerkstätte überlassen. Der Zusammenbau der Kupplung erfolgt in umgekehrter Reihenfolge. Um die Kupplungsmutter aufzuschrauben zu können, wird die Kupplung im Schraubstock zusammengepreßt.

Was aber den Vespafahrer am meisten interessieren dürfte, ist die Frage, wie er zu fahren hat, um der Kupplung zu einer möglichst langen Lebensdauer zu verhelfen. Allgemein wäre dazu Folgendes zu sagen: Eine Trockenkupplung, wie sie in der Vespa verwendet wird, hat den Vorteil, sehr weich zu greifen, und ist weiter sehr elastisch. Weiterhin löst eine Kupplung dieser Bauart auch bei starker Kälte gut aus, man hat also auch beim Anfahren der kalten Maschine keine Schwierigkeiten, wenn der erste Gang eingelegt werden muß. Demgegenüber steht, daß sich diese Kupplung durch ständiges Schleifenlassen verhältnismäßig stark abnutzt, ja es ist bei völlig unsachgemäßer Behandlung sogar möglich, die Kupplung zu verbrennen, das heißt durch die Reibung wird die Wärmeentwicklung so stark, daß die Lamellen durch die Hitze zerstört werden. Dieser Fall könnte zum Beispiel eintreten, wenn jemand versuchen würde, eine Steigung, etwa den Großglockner, im dritten Gang hinaufzufahren, und anstatt zu schalten, ständig die Kupplung schleifen lassen

Nach dem Hinterradausbau liegt der Kupplungsdeckel frei. Mit einem Schraubenzieher können die Befestigungsschrauben gelöst werden.



Eine total heruntergekommene Kupplung. Bei der rechten Kupplungsscheibe sind die Korken keineswegs herausgedrückt worden, diese Kupplung war schon so abgenutzt, daß überhaupt kein Kork mehr da war.

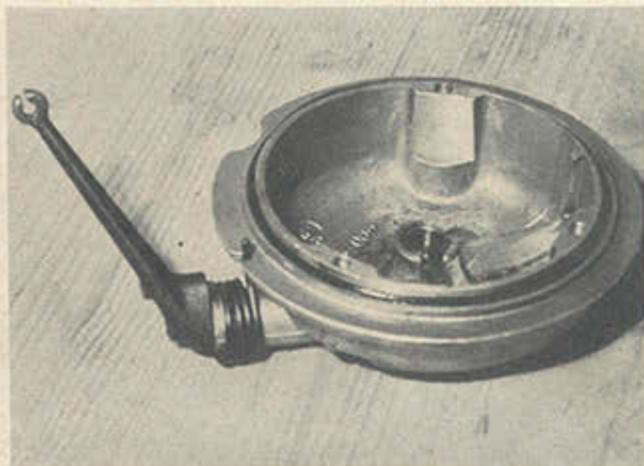
würde. Ein solcher Extremfall dürfte aber kaum vorkommen, und es muß an dieser Stelle ausdrücklich betont werden, daß die Vespakupplung sehr robust gebaut ist und allerhand verträgt, so daß niemand Grund hat, allzu ängstlich zu sein. Die Hauptsünden gegen die Kupplung werden in erster Linie im Großstadtverkehr begangen. So kann man es immer wieder erleben, daß Vespafahrer minutenlang vor dem Rotlicht stehen, dabei den ersten Gang eingelegt haben und die Kupplung schleifen lassen. Ähnlich ist es, wenn bei dichtem Verkehr in Schrittgeschwindigkeit gefahren werden muß. Hier wird vielfach im zweiten Gang und mit Kupplungsschleifenlassen gefahren, anstatt mit dem ersten Gang die Kupplung zu entlasten. Der zweite schon erwähnte Punkt, an dem ebenfalls gegen die Kupplung häufig gesündigt wird, sind die Steigungen. Auch hier ist sowohl beim Bergauf- wie beim Bergabfahren das Schleifenlassen ein beliebter Sport. Diese Sünden werden deshalb so häufig begangen, weil mit dieser Fahrweise zunächst keine Abnutzung an der Kupplung bemerkbar wird; diese geht ja ganz allmählich vor sich und kommt erst zu einem viel späteren Zeitpunkt zum Tragen. Wer seine Vespa aber liebt und seinen Stolz in eine gute Fahrweise setzen möchte, wird solche Dinge möglichst vermeiden; die Kupplung wird es ihm mit langer Lebensdauer danken.

Abschließend taucht noch die Frage auf, ob und wie die Kupplung gepflegt werden kann. Von den Übertragungsorganen, wie Kupplungsseil und Kupplungshebel, abgesehen, gibt es an der Kupplung sehr wenig zu pflegen. Hier wäre höchstens das Kupplungsdrucklager zu erwähnen, das für eine gelegentliche Schmierung dankbar ist. Der Schmiervorgang selbst erfolgt durch die Entlüfterschraube am Motorengehäuse.

Es kann jedermann nur empfohlen werden, die Kupplung ständig in einwandfreiem Zustand zu halten, denn sie liegt als elastisches Glied zwischen Motor und Getriebe und hat unter anderem die Aufgabe, harte Stöße, die vom ruckartigen Antrieb des Motors oder Hinterrad herkommen, abzufangen oder zu mildern. Diese Aufgabe kann sie aber nur erfüllen, wenn sie sich in einwandfreiem Zustand befindet. Übrigens jetzt im Winter wäre die günstigste Zeit, die Kupplung in einer Vespawerkstätte überprüfen und gegebenenfalls überholen zu lassen.

Franke

Der Kupplungsdeckel komplett mit Kupplungshebel.



## 30 Vespen

### filmen in farbe

Frauen in Schützen- und Feldwebeluniform? Stube 19 belegt mit 12 Männinnen? Sprung auf, marsch, marsch, meine Damen? Undenkbar! — Auch die Hauptperson in diesem Spiel, Elisabeth Müller, Lieschen genannt, ist ganz dagegen, daß Plakate von den Anschlagssäulen für eine Frauenkompanie werben und daß ihre acht Freundinnen, sehenswerte Hutmacherinnen, aus Ärger über die unausstehliche Chefin Hals über Kopf ihr Glück als Freiwillige versuchen wollen. Sie selbst hat ganz andere Sorgen. Soeben ist sie mit Philipp, einem sympathischen jungen Mann, Rundfunkreporter von Beruf, zusammengetroffen. Es war eine Liebe auf den ersten Blick. Aber ausgerechnet er...



Ja, so steht in der Inhaltsangabe für den Film „Frauenparade“, den die Königfilm in München gerade fertig gedreht hat. Es interessiert uns ja normalerweise nicht, wenn wieder mal ein neuer Film fertig wird, aber diesmal... Ich will Sie nicht lange auf die Folter spannen, Sie haben ja auch schon mit Scharfblick die vielen Vespen auf den Standfotos erkannt. In diesem Film spielen 30 Vespen mit Fahrerinnen des Münchner Clubs der Vespafreunde mit. Und wie ich mir sagen ließ, haben sie's ganz prima gemacht. Wir sind schon sehr gespannt auf die Uraufführung!

Nur einen Wermutstropfen haben wir entdecken müssen. Und das sind die Fotos! Gut sind sie ja, aber selten! Sie glauben nicht, wie wie telefonieren mußten, um wenigstens diese uns interessierenden zu bekommen. Trotzdem, dem Film ein lautes „Vespa Roll“ zum Start und ein „happy end“, wie uns die Inhaltsangabe verspricht.

(Die Redaktion)

... denn Frauen im Drillich und in Exerzieruniform sind wohl nur in einem herzhaften und zugleich herzerquickenden Lustspiel wie diesem denkbar!



# Abschmieren ist gar nicht so schwer

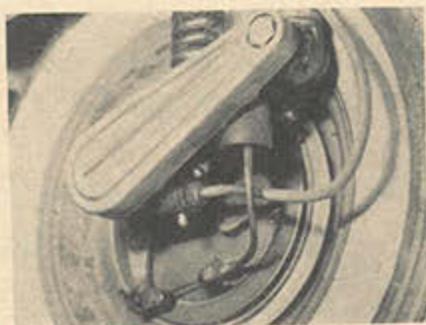


Abb. links: Mit der Fettpresse wird das Fett in die Schmiernippel gedrückt. Selbstverständlich macht man den Schmiernippel sauber, bevor man die Fettpresse ansetzt. — Abb. mitte: Bei der neuen Vespa T 56 gibt es 3 Schmiernippel, die am Vorderrad liegen. 2 dienen zur Fettversorgung der Federung, der 3. liegt am Tacho-Antrieb. — Abb. rechts: Bei älteren Vespamodellen wird der Tacho noch vom Hinterrad aus angetrieben, auch er hat einen Schmiernippel.



Abb. links: Ein weiteres Aggregat, das abgeschmiert werden muß, ist das Schaltsegment, das frei über der Welle des Kickstarters liegt, doch, bevor es mit neuem Fett versehen wird, muß es zuerst einmal vom alten Fett und Schmutz gesäubert werden. Mit einem Pinsel und Waschbenzin geht dies sehr leicht vonstatten. — Abb. mitte: Anschließend wird das Schaltsegment reichlich mit frischem Fett bestrichen. — Abb. rechts: Gelegentlich sollte man sich auch um das Getriebeöl kümmern. Bei älteren Vespamodellen gibt es nur eine Einlaß-, Auslaß- und Ölkontrollschraube, das heißt alle drei Funktionen werden von einer Schraube ausgeführt. Das Neueinfüllen des Getriebeöls geschieht am besten mit einer kleinen Pumpe, doch kann man sich auch ganz gut mit einem kleinen Trichter, den man notfalls sogar aus steifem Papier selbst zusammendrehen kann, behelfen.

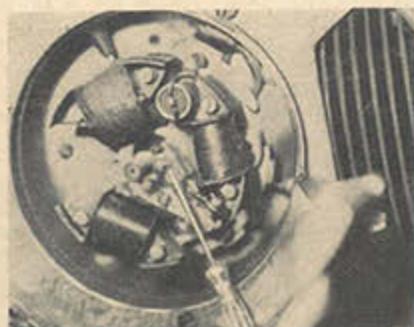
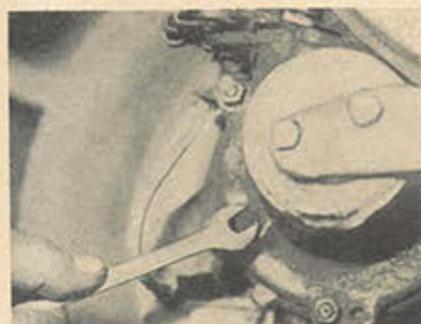


Abb. links: Die neue Vespa T 56 hat zusätzlich eine Ölablaßschraube. — Abb. mitte: Schwieriger wird es schon, wenn der Schmierfilz des Unterbrechers neu eingefettet werden soll, denn dazu muß die Schwungscheibe der Lichtmaschine abgezogen werden und die wenigsten dürften den dazu notwendigen Abzieher besitzen. Diese Arbeit wird also meistens der Fachwerkstätte überlassen bleiben. Wer aber die Arbeit doch selbst ausführen möchte, dem sei noch gesagt, daß an dieser Stelle nur ein säurefreies Spezialfett verwendet werden darf. — Abb. rechts: Das Kupplungsdrucklager wird durch die Ölentlüftungsschraube, die sich oben am Motorengehäuse befindet, geschmiert. Doch ist diese Arbeit nicht so oft auszuführen, da das Drucklager zusätzlich vom Getriebeöl mitgeschmiert wird.

Wer seinen Roller selbst abschmiert, sollte sich auch gleich ein Ölkönnchen besorgen, denn auch die Griffe, Schaltung usw. wollen hin und wieder mit Öl versehen werden. Bei den hier aufgezählten Pflegearbeiten handelt es sich um einen Schmierdienst, der laufend durchgeführt werden sollte. Deswegen ist es aber trotzdem notwendig, wenigstens einmal im Jahr eine große Inspektion an der Vespa durchführen zu lassen, bei der auch die Inneren, wie Radlager usw. neu geschmiert werden. Eine Generalinspektion dieser Art ist aber auf jeden Fall der Vespa-Spezialwerkstatt zu überlassen.

*Es weihnachtet sehr . . . machen Sie sich selbst und Ihrer VESPA eine Freude und schenken Sie sich - oder besser noch - lassen Sie sich beschenken mit dem formschönen VESPA-Zubehör.*

Verkauf und Versand: **Vespa-Salon Sofie Pauli**  
MÜNCHEN 13 · AUGUSTENSTRASSE 104



## Weihnachtsgaben für Vespisten!



Neulich krame ich in der Handtasche meiner schon fast angetrauten Vespa-Mit- und -Auchfahrerin. Nicht, was Sie denken, o nein. Zur Eifersucht habe ich keinen Grund, schließlich bin ich ein fast perfekter Vespafahrer. Nein, ich brauchte ganz einfach die Nagelfeile, weil ich ein paar Kontakte säubern wollte. Dabei fiel mir „ganz zufällig“ der Zettel in die Hände, auf dem alles fein säuberlich aufgezählt war, womit ich an Weihnachten gewaltsam bereichert werden sollte. Zugegeben, die Liste war ziemlich lang. Unter anderem war zu lesen: ein Wollpullover, drei Krawatten, ein Tischfeuerzeug, eine elektrische Kaffeemaschine und ganz zum Schluß ein Rückspiegel für die Vespa. Mich packte zunächst der heilige Zorn und dann handelte ich entschlossen und herzlos. Der Pullover wurde ausgestrichen, daneben schrieb ich ein komplettes Reserverad für die Vespa hin. Die drei Krawatten fielen ebenfalls dem Kugelschreiber zum Opfer, sie wurden durch das Wort „Gepäckträger“ ersetzt. Das Tischfeuerzeug tauschte ich gegen Sturzbügel aus, nur die Kaffeemaschine ließ ich gelten, denn ein dampfender Kaffee ist nach langer Fahrt keineswegs zu verachten. Damit wir uns richtig verstehen, durch den Rückspiegel kam ebenfalls ein dicker Strich, denn wofür ich laut Gesetz sowieso Geld opfern muß, das will ich auch nicht als Weihnachtsgeschenk. Den Ersatzwunsch konnte ich aber nicht hinschreiben, sonst wäre der Wunschzettel jugendgefährdend geworden, das muß ich „Ihr“ also schon persönlich sagen.

Während des Kontakt-Reinigungs fiel mir übrigens ein, daß es vielleicht noch mehr Leute gibt, die nicht wissen, was man einem Vespafahrer oder -Fahrerin zu Weihnachten schenken kann. Darum sollen hier ein paar hübsche und nützliche Dinge aufgezählt werden:

Gepäckträger gibt es für hinten und vorne und in allen Preislagen. Wer da ein gewaltiger Urlaubsfahrer vor dem Herrn ist, kann bestimmt alle beide gebrauchen. Das Reserverad ist zwar ein bißchen teuer, dafür kennt der Dank dann auch weder Grenzen noch einen Eisernen Vorhang. Für Vespas, die viel im Freien nächtigen müssen, kann man mit einer Faltparkgarage Gutes tun. Bei Windschutzscheiben ist Vorsicht am Platz. Hier gehen die Meinungen über das Wie, Ob und Was stark auseinander. Hier muß man zuerst die Geschmacksrichtung des einzelnen erkunden, was aber nicht allzu schwer

sein dürfte. Wenn man schon gerade beim Erkunden ist, erfährt man unter Umständen auch gleich, daß „Er“ dringend einen neuen Reifen benötigt. Sie wissen dann hoffentlich, was sie zu tun haben. Dasselbe gilt sinngemäß für alle anderen Ersatzteile, wie Sättel, Vergaser, Felgen und so weiter. Haben Sie im Sommer einige Male geflucht, weil er am Samstag bis in die späte Nacht hinein an seiner Vespa bastelte und das Kino wegen einer neuen Vergasereinstellung geopfert werden mußte? Nun, dann kann ich Ihnen nur raten, ihm einen schönen Werkzeugsatz in Chrom-Vanadium-Ausführung zu schenken, dann macht ihm das Basteln nocheinmal so viel Freude und vor allem wird er mit gutem Werkzeug schneller fertig, Sie kommen in Zukunft also trotzdem rechtzeitig ins Kino.

Ebenfalls unter das Kapitel „Nützlich“ fallen Bekleidungsstücke, die zum Vespafahren gebraucht werden. Der Kopf soll der edelste Körperteil sein, wenn ich aber an die Kurven mancher Sozias denke, möchte ich es fast bezweifeln. Trotzdem, eine Fahrerkrappe, für den Sommer aus Popelin und für den Winter eine Pelzkrappe, wird immer Freude bereiten. Dazu könnte auch gleich eine Schutzbrille kommen. Kalte Finger sind etwas Scheußliches, bei Bedarf dürfen also Fahrerhandschuhe auf keinen Fall vergessen werden. Schließlich wäre noch der Wettermantel zu erwähnen, doch sollte auch hier keinesfalls auf die Meinung des späteren Besitzers verzichtet werden.

Was man schenkt, braucht nicht unbedingt nützlich zu sein, es genügt schon, wenn man damit Freude bereitet. Und damit wären wir beim chromglitzernden Zubehör. Da gibt es einige Sachen, die zwar den Glanz beträchtlich erhöhen, deswegen aber nicht minder nützlich sind, denken Sie nur an Sachen wie Sturzbügel, Suchscheinwerfer, Rückspiegel und so weiter. Radzierkappen, Chromblenden, Zierleisten und sonstiges haben zwar keinen Gebrauchswert, sind aber nichtsdestotrotz der Wunschtraum vieler.

Inzwischen sind die Kontakte auch sauber geworden, ich muß also mit der Aufzählung all der schönen Dinge aufhören. Nur einen guten Tip will ich Ihnen zum Schluß noch geben: Wenn Sie keinen Wunschzettel in der Handtasche finden, reißen sie einfach diesen Artikel heraus und unterstreichen Sie das Gewünschte mit einem Rotstift. Wetten, daß sie kapiert? Und nun wünsche ich Ihnen viel Erfolg und schöne Feiertage.

## UNSER PREISAUSSCHREIBEN

Wir stellen Ihnen heute die beiden anderen Preisträger vor. Wir haben zweimal den II. Preis zuerkannt, da uns beide Einsendungen gleich gut gefallen. Wir gratulieren! Allen anderen Einsendern sei an dieser Stelle herzlich gedankt, wir waren von der Fülle der Einsendungen sehr erstaunt! Wir wollen im nächsten Jahr wieder ein Preisausschreiben veranstalten. (Die Redaktion)

Max Idinger,  
München 9, Peißenbergstraße 24

### Das Reserverad

Es war Tatsache, mein Reserverad war weg. Ich hatte mich in einer kleinen Gaststätte auf dem Wege nach Pisa für drei Tage eingemietet und nun wollte ich heute noch vespazieren. Was ich aber nicht fand, war mein Reserverad. So etwas verliert man doch nicht und ich stand auch nicht schief wie der Turm von Pisa, so daß ich das Rad etwa auf Grund einer optischen Täuschung nicht gesehen hätte. Ich rannte den Wirt suchen. Dort war er nicht, hier war er nicht, schließlich fand ich ihn im Garten mit einem Schubkarren, obenauf ein Riesenfaß, auf dem Wege zum Weinkeller. Doch was sah ich noch — mein Reserverad. Dies hatte sich mein freundlicher Wirt, da ihm das Rad am Karren gebrochen war, für einige Zeit ausgeliehen. Ich war ihm noch behilflich beim Aufräumen der Fässer. Abends dann beim Wein, der mich heute nichts kostete, lachten wir, er auf Italienisch, ich auf Deutsch, und die Vespa machte den Dolmetscher.

H. Boehm-Tettenbach,  
Offenburg/B., Zähringerstr. 4, i. Fa. Pfeiffer & May

### Meister Lampe als Lebensretter

Dumbo, meine Vespa, brummte mit mir, irgendwo auf einer Autobahn, durch die Nacht. Ab- und Aufblenden — ein Wech-

selspiel, um entgegenkommende Fahrzeuge nicht zu gefährden. — Der Uhrzeiger rückte weiter, Stunden vergingen.

Außer uns beiden schien kein Lebewesen mehr auf der Autobahn zu sein. Tiefschwarze Nacht um uns her. Nur Dumbos Auge bahnte sich mit hellem Schein seinen Weg. — Plötzlich aber fing sein Lichtkegel einen Hasen ein, der etwa sechzig Meter vor uns herhoppelte. Eigentümlicherweise blieb er, geblendet, sitzen, wie erstarrt. Ich trat auf's Bremspedal — noch stärker und befand mich schon fast bei Meister Lampe. Vermutete ihn dicht vor mir, denn aus dem Scheinwerferlicht war er heraus. Ich blendete ab, um zu sehen, was vor Dumbos Rad sei. Na, ich bekam einen schönen Schreck: Statt des Häschens hielt ich direkt vor einem starken Bohlenbrett, etwa zwei Meter lang, quer zur Fahrbahn liegend. Wohl von einem Lastwagen verloren.

Hätte uns der kleine Hase, durch sein Erscheinen im Licht, nicht zum Halten gezwungen, dann könnte die Nachtfahrt mit Dumbo in einem erneuten „Luftsprung“ ein jähes Ende gefunden haben — so aber hat es nur dieser wahre Bericht. Die Möglichkeit läge sogar nahe, daß Dumbos Erlebnisse niemals zur Aufzeichnung gelangt wären!

Aber immerhin: Unkraut vergeht nicht! — Glück muß man schon haben! (Sollte mir dieses Häselein noch einmal vor Dumbos Räder kommen, so werde ich es, nachträglich noch, mit der Lebensrettungsmedaille auszeichnen... falls es sitzen bleibt!)

Inzwischen verbleibe ich, liebe Vespa-Freunde,

euer „Dumbo — der fliegende Elefant“

## JAHRESBERICHTE DER VESPA-LANDESCUBS

Vom VLC Schwarzwald haben wir leider noch keinen Jahresbericht erhalten.

### VLC Nord

Am 1. Mai 1956 wählte die Delegiertenversammlung Nord für ihren Landesclub einen neuen Vorstand. Die bisherigen verdienten Vorsitzenden, die Kameraden Herold vom VC Hamburg und Mietz vom VC Bremen, sahen sich aus beruflichen Gründen gezwungen, ihre Ämter niederzulegen. Ihnen beiden war bei der Neukonstituierung des VCVD im Jahre 1955 die Schaffung des Landesclub Nord zu verdanken, den sie auf den Weg einer glückhaften Weiterentwicklung geführt haben.

Als neue Vorsitzende wurden die Kameraden Rahn vom VC Neumünster, Persson vom VC Pinneberg und als Landessportleiter Kamerad Knospe vom VC Braunschweig gewählt.

Zu den bestehenden zehn Clubs Bad Salzungen, Bremen, Braunschweig, Hamburg, Kiel, Meppen, Neumünster, Oldenburg, Pinneberg und Walsrode traten im Lauf des Jahres 1956 zwei neue hinzu. Es waren dies die Rollerfreunde Hannover und der VC Lingen/Nordhorn. Mit Hannover kehrte einer der ältesten Vespa-Clubs im Raum Nord zur alten Gemeinschaft zurück. Mit Lingen/Nordhorn konnte eine wesentliche Verstärkung des Vespa-Gedankens im fernen Emsland erreicht werden, in dem bisher nur Meppen allein auf weiter Flur stand.

Eine ebenso erfreuliche Mitgliederverstärkung brachte das Jahr 1956 dem VLC Nord. Waren am 1. Mai noch 134 Mitglieder der Clubs registriert, so konnten am 1. Dezember 1956 bereits insgesamt 257 aktive Mitglieder verzeichnet werden. Diese Zahlen werten nur die aktiven Vespafahrer aus. Selbstverständlich liegt die Stärke der je-

weiligen Clubs durch Angehörige, inaktive Mitglieder usw. beträchtlich höher.

Trotz der „Verkehrferne“ unseres Nordens erschienen auch in diesem Jahr die Nordclubs mit zahlreichen Maschinen auf den großen Vespatreffen des In- und Auslandes. Von Dänemark bis Italien, von Berlin bis Frankreich und Holland, von Kiel bis München flatterten die Wimpel des Nordraumes, zeigten die Clubbänder ihre Heimatfarben und Wappen. Selbst der „Mustersommer“ dieses Jahres mit seinem „Übersoll“ an Kälte- und Regenangeboten vermochte der Beteiligungsfreudigkeit keinen wesentlichen Abbruch zu tun.

Als eigene Großveranstaltung des Nordraumes mit internationaler Bedeutung stand wieder die Zielfahrt zur Kieler Woche im Blickpunkt des Vespalebens. Die Kieler versammelten in ihrer Stadt gegen 390 Vespen aus vielen Ländern.

Von einem weiteren regionalen Treffen mußten wir in Nord in diesem Jahr Abstand nehmen. Aber verschiedene örtliche kleinere Veranstaltungen gaben Gelegenheit, Turniere mit befreundeten Rollerclubs durchzuführen. So taten dies die Clubs von Oldenburg, Braunschweig, Neumünster. Der VC Kiel beteiligte sich an der großen Ostsee-Nordseefahrt des ADAC.

Alle Clubs führten regelmäßig Ausfahrten (Suchfahrten, Orientierungsfahrten u. ä.) in ihrer heimatlichen Umgebung durch.

Zum 5jährigen Stiftungsfest des VC Braunschweig wurde der erste Vespa-Film des Nordens uraufgeführt. Nach einer Idee des Braunschweiger VC-Präsidenten, Kamerad B. Kuhn, wurde er von einem Clubmitglied gedreht. Die Darsteller des Films sind die Clubmitglieder. Sein Titel lautet: „Vespa-Camping und Piraten“. Es ist ein regelrechter Spielfilm mit Handlung und ein prachtvoll lebendiges Abbild des Braunschweiger Clublebens. Der Film wird die Runde durch die Clubabende des VLC Nord im Winter machen und allen Kameraden viel Freude bringen.

Ein weiterer Jubilar feierte sein sechsjähriges Stiftungsfest: die Rollerfreunde Hannover, Vespaclub von 1950. Auch sie waren motorsportlich eifrig tätig, das Rollerturnier in Celle sah sie auf dem Plan, beim 1. Niedersächsischen Motor-Cross des ADAC-Gaues Niedersachsen „Rund um den Hengstberg“ stellten sie ihren Mann. Sie beendeten die Fahrzeit für dieses Jahr mit einem gemeinsamen Abrollern der hannoverschen Rollerclubs.

Unser „Benjamin“, der VC Lingen/Nordhorn, der sich am 4. 10. 56 konstituierte, ist gleich intensiv in die Clubarbeit gestiegen. Eine Reihe von Vortragsthemen stehen auf dem Plan der Clubabende, wobei die Themen „Verhalten im öffentlichen Verkehr“, „Vorfahrt“, „Verhaltensmaßregeln im Grenzverkehr“ usw. besonders herausgestellt werden.

Die Liste der errungenen Sieges- und Zielfahrtprize der Clubs ist nicht klein. Pokale als Mannschaftspreise errangen Kiel, Oldenburg, Neumünster, Braunschweig. Ebenso konnten eine Reihe von Kameraden Preise in der Einzelwertung nach Hause bringen. Erwähnt seien hier nur Franz-Herbert Scholz vom VC Kiel, 1. Preis des Vespa-Treffen Bern und Frau Liesel Schweger, VC Kiel, 6. Preis der Damen-Einzelwertung im Vespa-Treffen Berlin.

Bei der Durchführung der Landesmeisterschaften im VLC Nord, die für die Gruppe Süd in Walsrode, für die Gruppe Nord in Neumünster abgehalten wurden, konnten sich als Sieger und Pokalgewinner platzieren die Kameraden Seidenfaden vom VC Walsrode und Schwartz vom VC Pinneberg.

Eine Übersicht über die Jahresarbeit des Clubs kann naturgemäß nie vollständig und erschöpfend sein. So konnte auch hier vieles aus dem Clubleben nur gestreift werden, vieles wird ganz unerwähnt geblieben sein. Eine Gewißheit aber besteht, jeder Club im Raum Nord hat das Seine dazu beigetragen, die Vespa-Dee zu stärken.

Der Ausblick auf das kommende Jahr zeigt drei regionale Treffen. Braunschweig am 22./23. Juni, Kiel am 29./30. Juni und die Emsland-Zielfahrt des VC Lingen/Nordhorn Ende Juli oder Anfang August. Mit Schmerz nehmen wir Nordleute Abstand von dem Gedanken der bisher gewohnten internationalen Formung der Zielfahrt zur Kieler Woche. Nach einem Kongreßbeschluss des VCE ist in Zukunft nur noch eine internationale Vespaveranstaltung im Jahr möglich. Wir hoffen aber dafür, daß die genannten drei regionalen Treffen zahlreich von den anderen Landesclubs angefahren werden.

G. Rahn

## VLC Schwäbischer Vespa-Ring

Zwei Jahre sind nun vergangen, seitdem der Schwäbische Vespa-Ring aus der Taufe gehoben wurde. Man kann aber auch sagen zwei Jahre Leben für die Vespa-Idee, die nun doch weit und breit in Europa Einklang gefunden hat und man kann bald vom Siegeszug der Vespa in der halben Welt sprechen.

Der Schwäbische Vespa-Ring, der den regionalen Verband der Vespa-Clubs in Württemberg und Schwaben bildet, hat als nationale Organisation den Vespa-Club von Deutschland, der wiederum dem Vespa-Club von Europa angeschlossen ist. Somit sind wir Vespa-Fahrer alle miteinander verbunden. Diese Verbundenheit konnten wir erkennen bei den vielen in- und ausländischen Vespa-Treffen, die wir dieses Jahr anfuhrten. Es waren nicht wenige.

VCVD-Ausweise wurden vom SVR bisher 118 ausgestellt.

Der Tag der Vespa wurde von fast allen Clubs des SVR durchgeführt. Tübingen mit sehr originellen Spielen. Sonst waren hier Ausfahrten mit anschließender Geselligkeit zu verzeichnen.

### Sportliche Erfolge beim Schwäbischen Vespa-Ring im Jahre 1956:

SVR-Frühjahrstreffen Memmingen 12./13. Mai 1956

1. Landes-Clubmeister der Geschicklichkeitsfahrt: Manfred Baumann, Memmingen
2. Landes-Clubmeister der Geschicklichkeitsfahrt: Theodor Baumann, Memmingen

In der Zielfahrt:

1. VC Kempten/Allg.
2. VC Tübingen
3. VC Ludwigsburg
4. VC Schwäb. Gmünd
5. VC Ulm

Von den Gäste-Clubs konnten die Münchner Vespa-Freunde und der VC Augsburg die Siegerpokale mit nach Hause nehmen. Der VC Tübingen meldete seine Siege bei der Schwarzwald-Zuverlässigkeitsfahrt 1956 wie folgt:

1. Preis und Goldmedaille Hermann Schiebel
4. Preis und Silbermedaille Georg-Otto Kabisch
4. Preis und Silbermedaille Gerhard Hagemann
7. Preis und Bronzemedaille ebenfalls durch Hermann Schiebel
9. Preis und Bronzemedaille ebenfalls durch Gerhard Hagemann

Bei dem SVR-Treffen in Memmingen konnte sich die Tübinger Ilse Schreiner den Pokal der Damen mit nach Hause nehmen.

VC Stuttgart meldete den Sieg beim Intern. Vespa-Treffen Zielfahrt nach Marseille.

1. Preis durch Herrn Hermann, VC Stuttgart.

Der VC Ludwigsburg konnte sich beim Europa-Treffen München 1956 und Bundes-Vespa-Treffen Dortmund in der Siegerliste der Zielfahrt platzieren.

In Vorbereitung sind:

Aufbau von Vespa-Clubs in Biberach/Riss, Ravensburg, Kaufbeuren, Aalen, Nördlingen, Ellwangen, Crailsheim, Schwäb. Hall, Eßlingen, Reutlingen.

Helmut Reiter

## VLC West

Der Vespa-Landesclub West hat sich nachweislich im Jahre 1956 noch mehr festigen können. Die Clubs haben durchschnittlich 30 bis 40 Prozent an neuen Mitgliedern gewonnen, Clubs mit nahezu 100 Mitgliedern sind keine Seltenheit. Auch eine Anzahl neuer Clubs konnte gegründet werden. Bis jetzt sind im Landesclub West 46 Ortsclubs vereinigt. Mehr als 1200 Ausweise konnten für aktive Mitglieder ausgeschrieben werden.

Das Clubleben selbst war im Jahre 1956 recht umfangreich. Die Mitglieder betätigten sich nicht nur sportlich und touristisch mit der Vespa, sie haben auch einige Fußball- und Handballmannschaften gegründet. Mit Nachbarclubs werden Spiele ausgetragen.

Die gegenseitigen Besuche der Clubs haben dazu beigetragen, daß die kameradschaftlichen Beziehungen gefördert werden.

Fast alle vom ADAC ausgeschriebenen Sportveranstaltungen wurden von Fahrern der Clubs aus West besichtigt. Viele erste Preise, mehrere Goldplaketten wurden auf der Vespa trotz starker Vertretung anderer Fabrikate errungen.

Auch die Touristik ist trotz des schlechten Wetters in diesem Sommer nicht zu kurz gekommen. Unsere Fahrer waren in Portugal, Spanien, Italien, Schweden, Dänemark und vielen anderen Ländern. Ein besonders herzliches Verhältnis besteht mit unseren holländischen Vespa-Freunden. Es gibt einige Clubs aus West, die laufend von holländischen Clubs besucht werden zu gemütlichen Abenden, Geburtstagsfeiern etc. Ebenfalls fahren deutsche Vespa-Fahrer „mal eben“ nach Holland. Sie werden dort stets freundlich aufgenommen. Bei dem 1. Landesclubvorsitzenden sprachen in Gladbeck Vespa-kameraden ausländischer Clubs vor, und zwar aus Schweden, Dänemark, Holland, England, Belgien, Frankreich und Schweiz. Auch aus Italien erschien offizieller Besuch. Wir können erfreut feststellen, daß mit unseren europäischen Vespa-Freunden ein guter Kontakt über die Grenzen hinweg besteht, und wir werden diesen auch in Zukunft pflegen und weiter ausbauen.

An Vespatreffen und Sportveranstaltungen fanden in unserem Raum statt:

- Geschicklichkeitsturnier in Bork-Selm,
- Geschicklichkeitsturnier in Moers,
- Geschicklichkeitsturnier in Hüls,
- Geschicklichkeitsturnier in Haltern,
- Internationales Treffen in Aachen,
- regionales Treffen in Hagen,
- regionales Treffen in Osnabrück,
- Bundestreffen in Dortmund,
- Lampion-Gartenfest in Köln,

weiter fanden eine ganze Reihe von Stiftungsfesten, Fuchsjagden etc. statt, zu denen die umliegenden West-ler eingeladen waren. Sämtliche Treffen waren sehr gut besucht. Vor allen Dingen fanden die Geschicklichkeitsturniere regen Zuspruch.

Die Fahrt der 45 Maschinen nach München zum Vespa-Europa-Treffen steht ebenfalls in angenehmer Erinnerung. Fast alle Clubs aus West beteiligten sich an der für die Teilnehmer unvergeßlichen Fahrt, die trotz des sehr schlechten Wetters in Bezug auf Stimmung und Kameradschaft einmalig war. Diese Fahrer trafen sich Ende August nochmals in Gladbeck und fuhren in das Münsterland zu einer „Italienischen Nacht“. Hierüber erschien ein ausführlicher Bericht im Vespa-Tip.

Anlässlich des Bundestreffens in Dortmund wurde die goldene Ehrennadel des VCVD Herrn L o d o m e z, dem Präsidenten des Vespa-Club Köln als Anerkennung für seine großen Verdienste um den VC Köln und den VCVD verliehen. Eine weitere goldene Ehrennadel erhielt der 1. Landesclubvorsitzende und Präsident E. Binder. Im Jahre 1956 fanden drei Delegiertenversammlungen des VLC West statt, und zwar in Gladbeck. Sämtliche Versammlungen waren sehr gut besucht und zeigten in ihrem Verlauf ein besonders großes Interesse an der Vespa-Idee, einen herzlichen Kontakt und Zusammenhalt der Clubs.

Der Tag der Vespa wurde auch von den Clubs des VLC West freudig aufgenommen und von allen durchgeführt.

Auch in den Wintermonaten werden die Clubs ihre Clubabende stattfinden lassen. Viele Kegelbahnen wurden belegt, es wird Federball, Tischtennis gespielt, Schmalfilmvorführungen und Referate über technische Dinge halten die Mitglieder auf dem laufenden, kleine Feste, zu denen Nachbarclubs eingeladen werden, sorgen auch im Winter für den Kontakt mit der engeren Nachbarschaft. Dazu kommen die Planungen für die Saison 1957.

Für 1957 haben sich die Clubs viel vorgenommen. Schon jetzt werden einige Treffen vorbereitet.

Anmeldungen für die Fahrt zum Vespa-Treffen liegen schon jetzt in großer Anzahl vor. Als 1. Landesclubvorsitzender wird Erich Binder wieder eine große Gruppe, möglichst aus jedem Club eine bis zwei Maschinen, zusammenstellen und diese Fahrt, die über 1500 km geht, organisieren.

Zum Schluß sei noch erwähnt, daß der Präsident des Vespa-Club Europa, Herr Dr. Tassinari, den 45 Fahrern aus dem Vespa-Landesclub West, die die gemeinsame Fahrt nach München machten, ein ganz besonderes Lob ausgesprochen hat. Erich Binder

## VLC Südwest

Dem VLC Südwest gehören insgesamt 14 Vespa-Clubs mit 353 Mitgliedern an (Stichtag 1. 12. 56). Der Vorstand setzt sich aus folgenden Mitgliedern zusammen:

1. Vorsitzender Bernhard Wesche, VC Gießen
  2. Vorsitzender Fred Wagebach, VC Frankfurt
- Sportwart Werner Wagner, VC Gießen  
Schriftführer Frau Brigitte Zimmer, VC Gießen

Im Jahre 1956 fanden in unserem Raume das regionale Treffen in Frankfurt und ein Freundschaftstreffen in Wiesbaden statt. Die Südwest-Fahrer beteiligten sich an vielen nationalen und internationalen Treffen. Besonders das Europa-Treffen in München wurde durch sehr viele Teilnehmer angefahren. Der VC Frankfurt und der VC Gießen konnten schöne Erinnerungspokale mit in ihre Heimatstädte nehmen. Deutscher und Europameister im Geschicklichkeitsfahren wurde Vespa-Kamerad Hans Krüger, Frankfurt/Main. Auch in Dortmund beim Bundestreffen konnte der VLC Südwest schöne Erfolge erringen. Die Clubs Frankfurt, Wiesbaden und Gießen erschienen mit einer großen Anzahl Maschinen.

Leider liegt unser Gebiet geographisch sehr weit auseinander, so daß die Verbindungen zu den kleineren Clubs oft recht schwierig sind. Aber auch diese Clubs werden betreut und immer wieder neu angeschrieben. Hauptaufgabe im neuen Jahr 1957 wird es sein, den Kontakt weiter zu vertiefen und noch enger zu gestalten. Der Sport wird enger zusammengefaßt und wird neuen Auftrieb erhalten. Besonders stolz ist der VLC Südwest, daß das Bundestreffen 1957 in seinem Raum stattfindet. Der VC Gießen wird ein schönes Fest mit einem würdigen Rahmen aufziehen. Regionale Treffen finden in Mannheim und Trier statt. Diese Treffen sind vom VCVD genehmigt und werden unterstützt. Wiesbaden veranstaltet sein privates Freundschaftstreffen. B. Wesche

## VLC Berlin

Berlin — eine politische und wirtschaftliche Insel — aber eine Insel, wo ein großer, aktiver Vespa-Club besteht! Ganz auf uns allein gestellt haben wir hier seit 6 Jahren eine enge Gemeinschaft gebildet. Wir haben keinen Vespa-Club in unserer Nähe, den wir in einer oder in zwei Stunden erreichen können, unsere Freunde sind 250, 400 oder gar 800 Kilometer von uns entfernt!

Dennoch haben wir im Jahre 1957 unsere Clubkameraden oft und zahlreich vom Funkturm aus in alle Gegenden Deutschlands gestartet. Ostern waren es 16 Vespisten, die nach Braunschweig zu den „Internationalen Rollertagen“ fuhren. Zu Pfingsten entsandten wir zugleich 2 Mannschaften nach Westdeutschland, 7 Vespen rollten in einer 15stündigen Nonstopfahrt zum internationalen Vespa-Treffen nach Aachen, während 9 Clubkameraden beim Roller-Freundschaftstreffen in Helmstedt zu Gast waren. Unsere Mannschaft, die am 9. Juni zum Vespa-Europatreffen nach München startete, zählte 10 Vespen! Traditionsgemäß fuhren wir mit einem großen Aufgebot, mit 17 Maschinen, nach Kiel zum 4. Internationalen Vespa-Treffen am 23. Juni. Kleinere Clubmannschaften nahmen im Juli an der Stern- und Zielfahrt nach Ludwigsburg und der dort stattfindenden nationalen Rollerprüfungsfahrt, sowie der Schwarzwald-Zuverlässigkeitsfahrt in Freiburg teil.

Während der Zielfahrtssport diese großen Erfolge zeitigte, blieben die Vespa-Sportveranstaltungen in Berlin zahlenmäßig etwas hinter den vergangenen Jahren zurück. 6—8 Sportfahrten waren sonst immer zum Ablauf gekommen, im Jahre 1956 mußten wir uns mit

drei Veranstaltungen begnügen. Wir begannen Ende April verheißungsvoll mit der „Zuverlässigkeitsfahrt 1956 für Motorroller“. 68 Roller, davon 28 aus der Bundesrepublik, stellten sich dem Starter und gingen nach Le-Mans-Start, Startschnelligkeits- und Bergprüfung auf die 200 km lange Prüfungsstrecke. Die neuen Bestimmungen der Polizei und des Bundesverkehrsministeriums machten unsere weiteren Pläne zunichte. So kam lediglich im Mai unsere „Gymkhana 1956“ zur Durchführung und im August veranstalteten wir unser „Vespa-Trial 1956“ auf einem mit 11 Hindernissen versehenen 600-m-Kurs in leichtem Gelände, der in Zeit- und Punktwertung dreimal zu durchfahren war. Unsere Sportfahrer gingen darüberhinaus bei mehreren Veranstaltungen anderer Clubs in Berlin an den Start und waren dabei besonders bei der 4. ADAC-Grünwaldfahrt auf der Avus erfolgreich.

Selbstverständlich gehörten auch im Jahre 1956 Ausfahrten, Clubabende sowie Vergnügungen zum Programm des Clubs.

Die am 29./30. September veranstaltete „Vespa-Zielfahrt Berlin 1956“ darf wohl als Höhepunkt des jetzt ablaufenden Jahres bezeichnet werden. Die Berliner Vespisten konnten nun endlich einmal selbst die Gastgeber sein und sie empfingen über 100 Vespafahrer aus 20 Clubs der Bundesrepublik, dem Saarland und der Schweiz zum 1. Vespa-Treffen in Berlin.

Der kleinste Landesclub des VCVD mit seinen 75 Mitgliedern blickt mit Stolz auf diese Erfolge des Jahres 1956 zurück. Der Vespa-Club-Berlin e.V. (ADAC) hat zwar keinen Mitgliederzuwachs von 30 bis 40 Prozent zu verzeichnen, wie ihn andere Landesclubs melden können, aber er ist ein Club, der seit Jahren unverändert und krisenfest von Erfolg zu Erfolg „rollerte“. Dr. Rottenberg

## VLC Bayern

Noch nicht ganz 1 Jahr besteht der Vespa-Landesclub Bayern. Am 15. 1. 56 wurde in Würzburg auf Initiative des ehemaligen Landesclubvorsitzenden Herrn Manfred Hopf der Landesclub Bayern gegründet. An dieser Gründung nahmen damals teil: der VC Würzburg, der VC Nürnberg und der VC Kulmbach. In der folgenden Zeit entwickelte Herr Hopf eine große Aktivität, so daß der Vespa-Landesclub Bayern in wenigen Monaten den Beitritt des VC Augsburg, des VC Bayreuth, der Münchner Vespa-Freunde und der Vespa-Freunde vom Schliersee zu verzeichnen hatte. Auf kleineren örtlichen Treffen und auf dem Landestreffen des VLC Bayern lernten sich die Clubs untereinander kennen und Herr Hopf durfte befriedigt feststellen, daß sich seine mühevollen Arbeit gelohnt hat. Um die Schwierigkeit beim Aufbau des Vespa-Landesclub Bayern zu demonstrieren, muß gesagt werden, daß in Bayern vorher kein Landesclub vorhanden war, der eine ähnliche Tradition wie der VLC West, oder der VLC Schwarzwald, oder der Schwäbische Vespa-Ring aufzuweisen hatte. Herr Hopf mußte also praktisch ganz von vorne anfangen. Z. Z. umfaßt der VLC Bayern ca. 270 aktive Fahrer.

Am 2. 9. 56 fand in Nürnberg ein Landestreffen des VLC Bayern mit anschließender Delegiertenversammlung statt. Das Landestreffen wurde, wie alle Teilnehmer bestätigten, ein schöner Erfolg und der Gastgeber, der VC Nürnberg, gab sich für seine Gäste alle Mühe. In der Delegiertenversammlung stand u. a. auch die Neuwahl des Landesclubvorsitzenden auf dem Programm. Herr Hopf trat von seinem Amt zurück, weil er aus beruflichen Gründen einfach nicht mehr die notwendige Zeit aufbringen konnte, um den VLC Bayern weiter zu führen. Sein Rücktritt wurde von allen Delegierten sehr bedauert. Bei der anschließenden Neuwahl wurde der 1. Vorsitzende der Münchner Vespa-Freunde, Herr Wolfgang Schramm, einstimmig zum neuen Landesclubvorsitzenden gewählt. Er sprach im Namen aller Herr Hopf für die geleistete Arbeit den herzlichsten Dank aus. Der neue Landesclubvorsitzende sieht sein Ziel darin, mit den Clubs in Bayern das ganze Jahr über einen engen persönlichen Kontakt zu halten. Als eine wesentliche Aufgabe betrachtet er, im kommenden Jahr zahlreiche Neugründungen von Vespa-Clubs in Bayern herbeizuführen. Schon jetzt steht fest, daß im Gebiet des VLC Bayern im kommenden Jahr ein reger „Vespa-Betrieb“ herrschen wird.

Landestreffen sind in Bayreuth und Augsburg vorgesehen, in Regensburg oder Passau findet ein regionales Vespa-Treffen statt und die Münchner Vespa-Freunde veranstalten unter dem Motto „Fahrt durch Bayern“ im August eine Vespa-Rally mit internationaler Beteiligung nach München. Bei engem Zusammenwirken aller Vespa-Clubs in Bayern kann schon jetzt gesagt werden, daß das kommende Jahr einen weiteren großen Aufschwung für den VLC Bayern bringen wird. Der Landesvorsitzende, Herr Schramm, bittet alle Clubs in Bayern um rege Mitarbeit, um die geplanten Ziele im kommenden Jahr erreichen zu können.

Der Landesclubvorsitzende wünscht seinen bayerischen Clubs recht fröhliche Weihnachten, ein gutes neues Jahr und ein kräftiges „Vespa Roll“ nebst „Gut Blech und kurzen Bremsweg“ für 1957.

Wolfgang Schramm

## VC Emscher/Lippe

Zur Feier seines fünfjährigen Bestehens am 22. September 1956 hatte der Vespa-Club „Emscher-Lippe“ in Bottrop einige Nachbarclubs eingeladen. Es waren erschienen: VC Gladbeck, VC Haltern, VC Unna, VC Oberhausen und VC Mülheim. Der Präsident des VCVD war mit Frau Gemahlin und einem italienischen Gast aus Bolzano der Einladung gefolgt.

Nachdem die auswärtigen Gäste durch Lotsen zum Festlokal geleitet waren, formierte sich die Vespaschlange zu einer Lampionfahrt durch die Stadt. (Auf dem Bild ganz rechts Präsident Binder mit Frau.)

Bei der Rückkehr ins Festlokal wurden die Vespisten in dem mit Fähnchen des VCVD und des VC Europa geschmückten Saal mit Musik empfangen und der Vorsitzende, Vespafreund Perlach, begrüßte die Gäste, besonders die anwesenden Gründer und die Ehrengäste.

Der Präsident des VCVD nahm die ihm angebotene Ehrenmitgliedschaft an und bedankte sich durch Überreichung einer goldenen Vespa.

Für gute Stimmung sorgte neben der Tanzkapelle ein guter Komiker, dessen Darbietungen Lachsalven hervorriefen.



Den Höhepunkt bildete eine originelle Wurstverlosung. Bald sah man die glücklichen Gewinner an allen Tischen beim Schmaus.

Alle Teilnehmer nahmen den Eindruck mit heim, wieder einmal im Kreise von Vespafreunden einen gemütlichen Abend verbracht zu haben. A. Macal

## AGO-Rollergaragen

aus verzinktem Wellblech

Arn. Georg A.G. • Neuwied • Tel. 22951/53



Ein Ritter aus Haltern

## VC Neuss/Rhein

Nach viereinhalbjährigem Bestehen wählte am Samstag, dem 3. 11. 1956, der Neußer Vespaclub auf seiner Jahreshauptversammlung seinen neuen Vorstand. An dem glanzvollen Abend konnte der bisherige Vorstand unter Führung von W. Weeland auf ein erfolgreiches Jahr mit Stolz zurückblicken. Als einer der ältesten Vespaclubs im VCVD, 1952 durch Stephan Münchs gegründet, gelang es dem Club, fünfzehn Siege und Preise mit teilweiser internationaler Wertung zu gewinnen. Unter anderem hervorzuheben die Fahrer Weeland und Paikert, die zu Zielfahrten nach Kiel und Sizilien erfolgreich gestartet waren. Das Jahr 1956 brachte trotz seines nassen Sommers zahlreiche Clubfahrten, u. a. eine Lahnfahrt, Fahrten zu den Treffen Aachen, Kiel, Hagen, Dortmund und Hüls, wobei zwei Preise, davon in Kiel, trotz internationaler starker Besetzung der 1. westdeutsche Sieg errungen wurde. Der neue Vorstand stellt sich mit Helmut Schätzlein (1. Vorsitzender), Heinz Mohr (2. Vorsitzender), Willy Feller (Schriftführer), Wolfgang Witt (Schatzmeister) und Dieter Paikert (Sport- und Tourenwart) vor. Der Vorstand hofft im Jahr 1956/57 den VC Neuß auf dem bisherigen Weg erfolgreich weiterzuführen.

Der VC Gießen gibt bekannt, daß alle in- und ausländischen Vespa-Fahrer, die in Gießen übernachten wollen, das

**Hotel „Garni“,  
Gießen, Marburger Straße 146  
Bundesstraße 3**

anfahren können. Mit der Leitung des Hauses sind, unter Vorzeigen des VCVD-Ausweises, folgende Übernachtungspreise vereinbart worden:

Einzelzimmer	5.— DM
Doppelzimmer	10.— DM
Frühstück	2.15 DM

## Aufauf

Auf wiederholtes Anschreiben durch den Landesclubvorsitzenden geben die Vorsitzenden der VC Karlsruhe und Heidelberg keine Antwort. Bestehen diese Clubs noch? Wir bitten um Nachricht durch Mitglieder dieser VC an den Landesclubvorsitzenden.



Für Vespa 56  
die neue 37 mm Ø  
Spezial-Halterung.



## VC Haltern am See

Als die Römer frech geworden...

An dieses alte Spottliedchen wurden die Bewohner der 700 Jahre alten Stadt Haltern am See kurz vor ihrem traditionellen Bürgerschützenfest erinnert. Sie fühlten sich um Jahrhunderte, in die Zeit der Römerbesatzung, zurückversetzt. In Haltern befand sich damals das durch die Römer erbaute Kastell Aliso.

Die Halterner sahen, von einer stattlichen Anzahl Vespas des VC Haltern in Verbindung mit dem VC Recklinghausen begleitet, einen römischen Kampfwagen durch die Straßen rollen. Statt eines feurigen Rosses wurde der Wagen von einer Vespa gezogen. Der Kampfwagen wurde in schöner Gemeinschaftsarbeit des VC Haltern angefestigt. Ein speerbewaffneter römischer Legionär hielt schützend in seinen Armen einen deutschen Adler (den Schützenvogel der Schützengilde).

Diese Vorsicht war notwendig, denn die alten Germanen (sprich Vogeldiebe) hätten liebend gern den Vogel gestohlen. Denn in Haltern ist es üblich, daß der Vogel vor dem Schützenfest „gestohlen“ wird. Aber unter der Obhut des kriegerisch aussehenden Legionärs und durch den Schutz des rollenden „Heerhaufens“ der Vespafahrer, wurde der Adler ungehindert zum Hauptquartier der Schützengilde gebracht. Zweifellos wurde durch diese schöne Fahrt des VC Recklinghausen und Haltern das Ansehen der VC bei den Einwohnern der Stadt und der Umgebung noch erhöht. Der vorbildliche Kameradschaftsgeist bei den Vorbereitungsarbeiten zeigte mal wieder den bildungsmäßigen und erzieherischen Wert eines Vespaclubs.

Unser erstes Bild zeigt den römischen Kampfwagen mit Legionär und Schützenvogel. Das zweite Bild zeigt Mitglieder des VC Recklinghausen und Haltern nach der Fahrt auf dem Marktplatz.

## VC Münster 1950

Am 14. September 1956 fand im neuen Clublokal des Vespa-Clubs von Münster in den „Gildenstuben“, Neubrückerstraße, eine Clubversammlung statt, die von der Mehrzahl der Clubmitglieder erwünscht war. Im Verlaufe der ersten Aussprache erklärten sich alle Clubmitglieder damit einverstanden, diese Clubversammlung zur außerordentlichen Generalversammlung zu erklären.

Wichtigster Punkt der Tagesordnung war die Neuwahl des Vorstandes. Der bisherige Vorsitzende, Herr Falk und auch der Kassierer, baten aus besonderen Gründen um Entlastung. Eine Verschiebung der Wahl eines neuen Vorstandes kam nicht in Frage, da alle teilnehmenden Mitglieder auf die sofortige Neuwahl drängten. Viel Arbeit ist noch in diesem Jahre zu leisten, insbesondere müssen noch die letzten Läufe zur Clubmeisterschaft gefahren werden.

Als Wahlleiter wurde das Clubmitglied Rolf Dümpe durch Handzeichen gewählt.

Die Wahl erfolgte durch Stimmzettel. Nach Beendigung des Wahlganges stellte sich der neue Vorstand vor.

1. Vorsitzender Wilhelm Rütz, Münster, Weseler Straße 264
  2. Vorsitzender und Schriftführer (Wiederwahl) Willi Krevert, Münster-Nienberge, Dorf 15
- Kassierer Manfred Zabel, Münster, Oberschlesierstraße 92

Damit war die Grundlage für eine neue ersprießliche und erfolgreiche Arbeit des VC Münster gegeben.

Im Laufe der im Anschluß an die Vorstandswahl stattfindenden Aussprache wurde beschlossen, die diesjährige Fuchsjagd am 7. Oktober 1956 starten zu lassen.

Rütz, 1. Vorsitzender

## VC Braunschweig

### 5 Jahre Vespa-Club Braunschweig

Der Vespa-Club von Braunschweig konnte in diesem Jahr auf sein fünfjähriges Bestehen zurückblicken, aus diesem Anlaß veranstaltete er im Zusammenhang mit dem alljährlich stattfindenden Sommerabschlußball einen kleinen festlichen Abend. Der erste Vorsitzende, Herr Kuhn, leitete die Feier mit ein paar netten Worten ein; er verwies auf die vielen Erfolge, die der Club im Laufe der Jahre errungen hatte, und auf die gute Kameradschaft, die von Anfang an ein gesundes Clubleben ermöglichte. Der Vorsitzende vom Landesverband Nord, Herr Rahn, überbrachte die Glückwünsche vom VCVD und würdigte den ältesten Club im norddeutschen Raum mit herzlichen Worten. Es waren Gäste von verschiedenen Braunschweiger Rollerclubs und Vespa-Freunde aus anderen Städten anwesend.

Den Höhepunkt des Abends bildete zweifelslos der Film „Vespa, Camping und Banditen“, der im Laufe des Sommers in guter Zusammenarbeit von Mitgliedern der „Braunschweiger Filmamateure e.V.“ gedreht wurde.

Die Stars waren die Clubmitglieder des Vespa-Clubs, die mit Eifer und viel Freude an diese Aufgabe herangegangen waren. Ihr Lohn für die aufgebrauchte Ausdauer war der volle Erfolg des Streifens, der vor ihren erwartungsvollen Augen uraufgeführt wurde. Dank der aufopferungsvollen Arbeit der Herren Kollé, Krettingen und Ludewig, die den Film drehten, schnitten und mit schmissiger Musikuntermalung synchronisierten, war er zu einem unterhaltenden, guten Ganzen gestaltet. Die einzelnen Szenen erregten Lachstürme der Heiterkeit. Da war zum Beispiel ein unverbesserlicher Esser, dem es in jeder Lage

schmeckte, oder der sonnenbadende junge Mann, der einem Schabernack zweier Vespisten glatt auf den Leim ging. Eine zarte Liebesgeschichte war natürlich auch vorhanden, sie spann sich durch den ganzen Film. Zwei finstere, dunkle Gestalten hatten es auf eine abgestellte Vespa abgesehen und sie robbten, um sie zu erreichen, durch meterhohes Gras.

Aber ich will hier nicht zuviel verraten, denn sonst kennen Sie den Film, ehe Sie ihn gesehen haben. Ja, Sie haben richtig gelesen, denn auch Sie können sich den Film ansehen, er soll nämlich vom Vespa-Club Braunschweig an andere Clubs verliehen werden.

Aber nicht nur der Film wurde mit viel Applaus bedacht; da waren zum Beispiel ein paar nette gelungene Einlagen, die sich Clubmitglieder einfallen ließen. Herr Bätge gab ein paar Lieder zum besten und erntete vor allem mit dem Lied „Granada“ viel Applaus. Frau Möllering erschien, viel beachtet und beklatscht, als Braunschweiger Original, in breitem Platt klang ihr kleines Lied klagend durch den Raum. Die Pünktlichkeit, eine allzu schwache Seite vom VC Braunschweig, und vieles mehr wurden von Frau Tönnigs durch den Kakao gezogen. Unter dem Motto „Unser Club hat heut Geburtstag“ trug Frau Jahns ein paar selbsterdachte Verse vor. Der Vorstand wurde von ihr an seinen empfindlichsten Stellen gepackt und zum Gaudium aller mal ordentlich lang gemacht. Eine Kapelle sorgte für die richtige Musik und nach ihren beschwingten Klängen wurde eifrig das Tanzbein geschwungen. Die Bar hielt die nötigen Cocktails bereit und so manches Glas wurde auf das Wohl und Glück des Clubs geleert.

Ursel Tönnigs, Pressereferentin

## VC Berlin

Der Monat September stand ganz im Zeichen der Vorbereitungen für die am 29./30. veranstaltete „Vespa-Zielfahrt Berlin 1956“, zu der über 100 Vespisten aus 20 Clubs der Bundesrepublik, dem Saargebiet und der Schweiz in unsere Stadt kamen. Das Programm des Treffens lief reibungslos ab und vermittelte allen Teilnehmern ein eindrucksvolles Bild vom heutigen Berlin, ließ aber darüber hinaus noch Zeit für den kameradschaftlichen Kontakt zwischen den Gästen und den Berliner Vespisten. Das einstimmige Urteil aller Teilnehmer: Berlin war 'ne Wolke!

Auf einem der Clubabende sahen und hörten wir einen Filmbericht des Wissenschaftlers Dr. Thevoz über „Das Wettrennen zum Nordpol“.

Im Oktober nahmen 6 Fahrer unseres Clubs an der 4. ADAC-Grünwaldfahrt teil, die auf der Berliner Avus durchgeführt wurde, und waren dort die einzigen Vespafahrer, nachdem die VCVD-Mannschaft nicht gestartet war. Unsere Fahrer errangen 4 goldene, 1 silberne und 1 bronzene Plakette. Auf dem Clubabend sahen wir einen Farbdia-Bericht über eine Reise nach dem Süden. Ende des Monats fand als Herbstvergügen ein „Großer Rollerball“ statt, an dem sich alle Berliner Rollerclubs beteiligten.

Im November erlebten wir die Uraufführung eines Filmes, den ein Clubkamerad von der „Vespa-Zielfahrt Berlin 1956“ gedreht hat. Ferner hörten wir einen Vortrag eines Mitgliedes über das Thema „Vom Manuskript bis zum Einband“. — Am 17. 11. fand ein Eisbeinessen mit Tanz statt.

Alle 2 Wochen fanden, wie stets in den Wintermonaten, Sportabende mit Kegeln und Tischtennis statt.

## VC Gießen



1. Der Gießener Vespaclub führte am 16. September seine diesjährige Fuchsjagd durch. In einem Gebiet nordöstlich von Gießen hatte der Fuchs seine Fahrten ausgelegt. Die Strecke führte über Bundes- und Landstraßen, sowie über Feldwege. Zahlreiche Fehlfahrten erschwerten die Suche, aber bald gelang es Günther Ellrich, den Fuchs an einem Waldrand zu stellen. Damit war die Jagd beendet und der Sieger, mit dem Fuchsschwanz an seiner Maschine, führte den Club nach Gießen zurück. Da es der Wettergott an diesem Sonntag gut mit uns meinte, trafen sich die Vespisten am Nachmittag nochmals zu einem kleiner Umtrunk auf der Burg Staufenberg.

2. Am 30. September fand die „Bildersuchfahrt... einmal anders“ statt. Jeder Teilnehmer erhielt in einem verschlossenen Umschlag 6 Fotos und einen Fragebogen. Es waren die abgebildeten Ziele, sowie einige Punkte der 16 Fragen anzufahren. Diesmal war es gar nicht so einfach, denn die Fragen waren zum Teil recht schwierig und auch bei den Bildern gab es manches Rätselraten. Kreuz und quer durch Gießen und in die nähere Umgebung ging die Suchfahrt. Waren alle Fragen richtig beantwortet, so ergaben die Anfangsbuchstaben „VESPA-CLUB GIESSEN“.

3. Zum Abschluß der Fahrsaison 1956 fanden sich die Gießener Vespisten zum traditionellen Herbstball, zusammen mit den Saarbrücker Vespa-Freunden, am 13. Oktober auf der Bergschänke ein. Nach den Begrüßungsansprachen der 1. Vorsitzenden beider Clubs spielte die Labour-Service-Kapelle zum Tanz auf. Dann wurden die Sieger der Fuchsjagd und Bildersuchfahrt, sowie die Punktesieger der Fahrsaison 1956 ausgezeichnet. Ein Wipprollerturnier zwischen Gießen und Saarbrücken brachte die Stimmung auf den Höhepunkt. Bis in die frühen Morgenstunden wurde das Tanzbein geschwungen, und es zeigte sich wieder einmal, daß die Vespisten ihre Feste zu feiern verstehen.

Wulfried Schön, Pressewart



## VC Moers

Unser neuer Vorstand setzt sich wie folgt zusammen:

1. Vorsitzender Jacob Heulmanns, Krefeld, Hülser Straße 105
  2. Vorsitzender Johann Esters  
Kassierer Herbert Janßen  
Schriftführerin Käte Neldeck  
Sportwart Heinz Hartings  
Tourenwart Gerd Mittelham  
Pressewart Horst Klusmann  
Gerätewart Theo Thyssen  
Beisitzer Hans Marcelli
- Wir bitten Sie hiermit, diese Änderungen zur Kenntnis zu nehmen und alle Geschäftspost an unsere Schriftführerin, Frl. Käte Neldeck, Krefeld, Reichsstraße 25, zu senden.

### Mr. McCormack,

der Direktor der Douglas Ltd. (Hersteller der Vespa in England), sucht für seinen Haushalt ein deutsches Mädchen.  
Interessenten wollen sich bitte beim Sekretariat des VCVD melden.  
VCVD Sekretariat

## VC Rhein / Lahn

### VESPA-Fuchsjagd mit Schlüsseltreiben

Zum 5. Stiftungsfest unseres Clubs hatten sich über 40 Maschinen im Hauptquartier in Singhofen zusammengefunden, um den Tag mit einer Fuchsjagd zu beginnen. Durch den starken Wind war es für die Fahrer nicht leicht, auf der Fährte zu bleiben, die kreuz und quer durch den Unterlahnkreis führte. In der Abgeschlossenheit eines Wiesengrundes hatte sich Alfons Schleimer als alter Vespa-Fuchs bei einem Sauerbrunnen eingenistet, und nur drei Fahrer konnten ihn aufspüren. Manfred Eppstein, Singhofen, Werner Hehner, Nassau, und Karl Eberling, Klingelbach, nahmen als stolze Sieger Plaketten und Preise in Empfang, die von den Ehrenmitgliedern des Clubs Präsident Erich Binder, der Sängerin Evelyn Künneke und den örtlichen Vespa-Vertretern gestiftet worden waren. Anschließend fand die Jahreshauptversammlung statt, bei welcher der alte Vorstand einstimmig wiedergewählt wurde:

1. Vorsitzender Alfons Schleimer jun., Singhofen,
  2. Vorsitzender Günter Profitlich, Hadamar, Schriftführer Karl Herrmann, Diez, Kassierer Ernst Zimmermann, Laurenburg, Fahrtenleiter Herbert Noll, Staffel.
- Ein zünftiges Vespa-Schlüsseltreiben bildete dann den Abschluß des 5. Club-Geburts-tages.

### Die schönste Vespa-Fahrt des Jahres ging in den Kohlenpott

An einem sonnigen September-Wochenende führte unser Weg zum befreundeten VC Gelsenkirchen, der uns aufs herzlichste aufnahm. Nach einer feucht-fröhlichen Nacht mit Vespa-Jahresball, Krönung der „Miss Vespa 1956“ und weiteren pikanten Überraschungen rollten wir am Sonntagmorgen nach Gladbeck, um dem Präsidenten des VCVD, Erich Binder, einen Besuch abzustatten.

Auch hier gab es große Augen, als Binder an der Spitze seiner Mannen für einen herzlichen Empfang vorgesorgt hatte. Im Schloß Wittringen fand man beiderseitig herzliche Begrüßungsworte im Sinne der alten Clubfreundschaft, die vor Jahren beim Loreleytreffen angeknüpft wurde. Bei uns herrschte besonders große Freude über die Ernennung des Clubvorsitzenden Alfons Schleimer zum Ehrenmitglied des VC Glad-

beck. Die gemütlichen Stunden an einer festlich geschmückten Vespa-Kaffeetafel vergingen viel zu schnell und wir trennten uns schweren Herzens von unseren Freunden im Kohlenpott, um in die Heimat zu rollen. Alle Teilnehmer waren einer Meinung: „Es war die schönste Vespa-Fahrt des Jahres!“

## VLC Nord

Der VLC Nord begrüßt sein neues Mitglied, die „Rollerfreunde Hannover, Vespa-Club von 1950“ in seinen Reihen. Die „Rollerfreunde Hannover“ zählen mit zu den ältesten Vespa-Clubs im Raum Nord. Die Clubs im VLC Nord freuen sich, die Hannoveraner wieder in ihren Reihen zu wissen. Der Vorstand der „Rollerfreunde“ setzt sich zusammen aus:

1. Vorsitzender Heinz Kellner, Hannover, Enckestraße 1
2. Vorsitzender Karl Riekenberg, Hannover, Drostestraße 22  
Schriftführer Waltraud Kubasik, Hannover, Helenenstraße 39  
Kassenwart Helmut Kellner, Hannover, Fiedelerstraße 39  
Sportwart Helm. Biermann, Bothfeld, Sonnenhagen 35  
Tourenwart Wilh. Helmke, Hannover, Hildesheimer Chaussee 21a  
Pressewart Herm. Faber, Hannover, Schlägerstraße 5

## VC Wülfrath-Niederberg

Ich gebe Ihnen heute einen Bericht von unserer Fuchsjagd zum Abdruck: Als Abschluß unserer diesjährigen Motorsport-saison führte der VC Wülfrath am Samstag, dem 13. 10. 56 eine gutgelungene Fuchsjagd durch. Das außerordentlich geschickte Verhalten des Fuchsführers Hans Nitzschmann war die Ursache, daß die Jagd äußerst spannend verlief und daß es erst acht Minuten vor Ablauf der festgesetzten Jagdzeit gelang, den Fuchs zu stellen. Als Jagdstrecke war der niederbergische Raum unter Ausschluß der Städte Wuppertal, Essen und Düsseldorf ausgewählt worden. Daher durfte der Fuchs nur 45 km zurücklegen und mußte dann den „Bau“ aufsuchen. Nach Bekanntgabe der Bedingungen wurde der Fuchs um 15 Uhr in's Revier geschickt. Mit einem Abstand von einer halben Stunde folgte ihm die Meute. Seine Spur markierte er so geschickt (mit Löschkalk), daß die verfolgende Meute oft in die Irre geleitet wurde. Das geht am besten aus der Tatsache hervor, daß einzelne Vespisten im Verlauf der Jagd rund 100 km zurücklegten, während die tatsächliche Fahrstrecke des Fuchses nur rund 37 km betrug. Die Spur führte über Heiligenhaus, Kettwig, Hösels und Weschen in Richtung Hildhausen. Hier gelang es auch um 17.22 Uhr dem Vespisten Loth. Höpftner, den gutgetarnten, zeitungslisenden (Bildzeitung) Fuchs in Höhe „Schwarzen“ zu stellen und ihm die begehrte „Lunte“ zu entreißen. Weiter gelang es nur noch (zwei Minuten später) dem Vespisten Peter Dächer, den Fuchsbau zu finden und damit zweiter Sieger zu werden. Am Abend trafen wir uns in unserem Club-Lokal zur Siegerehrung. Die Siegerehrung nahm der erste Vorsitzende vor. Sieger Lothar Höpftner bekam den Wanderpreis (eine Messingschale), die Fuchsplakette und eine handgeschnittene Zigaretten-dose. Ein gemütliches Beisammensein schloß diesen schönen Abend ab.

Das war unser Bericht für den Vespa-Tip von unserer Fuchsjagd, welche in jedem Herbst angefahren wird.

Vespa-Roll! Hans Buchaly

# UNSER STAMMBAUM

## Vespa-Club von Europa

Präsident: Dr. Tassinari (Italien)



## Vespa-Club von Deutschland

### Präsidium:

Erich Binder, Präsident

Bernh. Wesche, Vicepräsident · Wolfgang Schramm, Vicepräsident

H. Strauch-Stoll, Generalsekretär

geschäftsführendes  
Präsidium

Beisitzer: Gerhard Rahn, Hajo Koslowski, Helmut Reiter, Dr. W. Rottenberg

### VCVD Sekretariat

München 19, Frickastraße 35

**Vespa-Landesclub Nord**  
Vors.: Gerhard Rahn, Neumünster

**Vespa-Landesclub SVR**  
Vors.: Helmut Reiter, Schw. Gmünd

**Vespa-Landesclub West**  
Vors.: Erich Binder, Gladbeck

**Vespa-Landesclub Schwarzwald**  
Vors.: Hajo Koslowski, Freiburg

**Vespa-Landesclub Südwest**  
Vors.: Bernh. Wesche, Gießen

**Vespa-Landesclub Bayern**  
Vors.: Wolfg. Schramm, München

**Vespa-Landesclub Berlin**  
Vors.: Dr. Rottenberg





Auf der IFMA 1956 in Frankfurt war der Vespa-Stand die Attraktion.  
Eine Vespa fuhr frei auf einem Drahtseil, ohne herunterzufallen. Sehen Sie selbst das Staunen der Zuschauer

### *Liebe Vespa-Freunde!*

Ein ereignisreiches »Vespa-Jahr« geht zu Ende.

Wir wissen, daß Ihnen unsere gemeinsame Freundin, die Vespa, viel Freude bereitet hat und sie es auch in Zukunft nicht anders halten wird. Sie ist ja auch bestrebt, immer noch vollkommener zu werden.

Wir hoffen auf ein weiterhin gutes Zusammenleben der Familie Vespa und wünschen Ihnen

EIN FROHES WEIHNACHTSFEST

und ein

GUTES NEUES JAHR

Ihre VESPA-MESSERSCHMITT GMBH AUGSBURG



*te. firmen*