



Vespa

Tip

DIE ZEITSCHRIFT
FÜR DEN VESPAFAHRER

OFFIZIELLES ORGAN DES VESPA-CLUBS VON DEUTSCHLAND

EUROPA-TREFFEN 1956 IN MÜNCHEN

am 9. und 10. Juni



Dieser Blick auf München über die blühenden Wiesen des Englischen Gartens hinweg ist eine herzfrohe Impression, die in jedem, der diese Stadt kennt und liebt, viele Erinnerungen weckt. Im Licht des frühen Sommertages ruht die Frauenkirche wie die Glücke über dem Weltnebst; vor ihr das Haus der Kunst, in das nun die Meisterbilder der Alten Pinakothek geflüchtet sind. Die patinagrünen Kuppeln und Voluten der Theatinerkirche stehen unverrückbar in der Silhouette. Und um uns öffnet sich die köstliche Weite des Englischen Gartens, der seit 1789 aus Heide und Auenland entstand, und unter dem Kurfürsten und König Max Josef von Friedr. Ludwig v. Skell zu der einmaligen Gartenlandschaft gestaltet wurde, um die man München beneidet.

(Das Bild wurde dem Bayern-Kalender 1956, mit freundlicher Genehmigung des Verlages Carl Gerber, München, entnommen.) Bild: Sepp Jäger, Frankfurt

*B*eim Kongreß des Vespa-Clubs von Europa in Brüssel im Oktober vorigen Jahres wurde entschieden, daß das Europa-Treffen 1956 in München abgehalten wird. Ursprünglich war geplant, daß dieses Treffen 1956 in Spanien stattfinden sollte. Es wurde jedoch auf Antrag des deutschen Vertreters durch Abstimmung mit großer Mehrheit erreicht, diese Veranstaltung nunmehr endgültig für Deutschland festzulegen. Als Ort wurde München und als Zeit der 9. und 10. Juni bestimmt. Der VCVD ist sich dieser ehrenvollen Aufgabe voll und ganz bewußt und wird alles daran setzen, um dieses internationale Treffen zu einem außergewöhnlichen Ereignis seiner Art zu machen, zumal es ganz besonders im Interesse des Vespa-Clubs von Deutschland liegt, nun, nach zweijähriger Unterbrechung seiner Mitgliedschaft beim Vespa-Club von Europa, den Kontakt zu den ausländischen Vespafahrern besonders eng zu gestalten. Das Treffen ist als Zielfahrt geplant und es sollen außerdem folgende Wertungen stattfinden:

Fahrdisziplin bei der Fahrt vom Kontrollpunkt zum Ziel, Pünktlichkeit, beste Ausstattung bei der Korsofahrt, Geschicklichkeitsturnier, Turnier für Akrobaten und für Clubvorführungen (Quadrillen usw.).

Teilnahmeberechtigt sind alle Vespafahrer des In- und Auslandes, die einem Vespa-Club angeschlossen sind. Das Nenngeld für den Fahrer beträgt DM 5.—, für den Beifahrer DM 3.—. Im Nenngeld inbegriffen sind ein Mittagessen, ein Abendessen, eine künstlerische Plakette, die Ballkarte. Folgende Programmpunkte sind vorgesehen:

Samstag, den 9. Juni:

*13.30—17.30 Uhr: Eintreffen der Vespafahrer,
Einweisung in die Quartiere,*

20 Uhr: Begrüßung der Gäste durch die Präsidenten des VCVE und VCVD und den Repräsentanten der Stadt.

Gegen 21 Uhr großes Feuerwerk.

Sonntagvormittag, den 10. Juni:

Korsofahrt durch München,

13 Uhr: Gemeinsames Mittagessen,

14—17 Uhr: Ausscheidungen und motorsportliche Endkämpfe,

19.30 Uhr: Großer Vespa-Ball mit Preisverteilung und Varieté,

24 Uhr: Offizielle Beendigung des Treffens.

Die Ausschreibung gelangt im Anfang April über sämtliche Vespa-Clubs zur Verteilung. Die Nennung kann nur über Vespa-Clubs erfolgen.

Wir würden es begrüßen, wenn Sie sich jetzt schon den Termin für dieses groß angelegte Vespa-Treffen freihalten könnten. Auskünfte über das Europa-Treffen erhalten Sie gern von der Organisationsleitung „Vespa-Europa-Treffen“, München 38, Frickastr. 35.

Vespafahrer, die beim Europa-Treffen am 9. und 10. Juni als Lotsen oder sonstige Funktionäre mithelfen wollen, melden sich bitte schriftlich beim Sekretariat des VCVD, München 38, Frickastr. 35



Los Angeles Times
SUNDAY MORNING, SEPTEMBER 11, 1955
LIBERTY UNDER THE LAW
354 PAGES

Headline in German: "Die Welt der Vespas" (The World of Vespa)

SHINKO, K008, 2319/55
スクーターに荷物軽く
アベックで世界

報新
NANYANG

Nippon
Only Independent English Language Daily
TOKYO, TUESDAY, AUGUST 9, 1955

華日報
報新華
(號七十月六年二製復)

New Yorker
Two German Tourists 'MET'
GERMAN TOURISTS
TERRORISTS
were too surprised
anything—Ebeler

Oregon Daily Journal
Home-Owned, Controlled, Edited
PORTLAND, OREGON, THURSDAY, JULY 21, 1955
TELEPHONE Capitol 5311

الحياة في ألمانيا سنة 1953 كما يراها صحافيان من
من مونيخ... إلى بيروت على يد

The Bangkok
TWO WORLD-WIDE YOUNG GERMAN
TOURISTS ARE NOW IN BANGKOK
In Bangkok, Bernstorff and Ebeler will be entertained by Kien Guan Motors Company, agents for Vespa scooters. When they go back in Germany they

Dagmar von Bernstorff / H. Diether Ebeler:

Mit einer Vespa nebst Einradanhänger und sehr viel Unternehmungsgeist starteten vor dreieinhalb Jahren Dagmar Gräfin Bernstorff und H. Diether Ebeler zu einer Reise um die Welt. Sie fuhren nicht geradewegs, sondern suchten als Journalisten und Rundfunkleute ihre Motive, bei deren Verarbeitung sie längere oder kürzere Abstecker machten. Im ganzen legten sie ca. 100 000 km zurück, allein mit der Vespa 54 000 km, laut Tacho. Die Fahrt verlief völlig unfallfrei und ging durch 30 Länder, stets mit derselben Vespa und demselben Motor. Es ergaben sich lediglich sieben Plattfüße. Der Anhänger behielt pausenlos seine erste Bereifung, trotz seines Gewichtes von 120 kg. Hier ist ihre Geschichte: (Fortsetzung und Schluß)

XII.

GEISTER UND TERRORISTEN IN BURMA

Seit Monaten schon versuchten uns unsere pakistanischen, indischen und ceylonischen Freunde zu überzeugen, daß wir unmöglich durch Burma, Malaya und Indonesien rollern könnten. Ihren Berichten und Erzählungen nach geht es in diesen Ländern wie bei den Wilden zu. Reisen außerhalb der großen Städte würde einem Selbstmord nahe kommen. Es stimmt auch. Terroristen, Rebellen und Banditen kämpfen dort für verschiedene Ziele und meistens in Form von Wegelagerung und heimtückischen Überfällen.

Dennoch können Diether und ich der Versuchung, in den Norden Burmas, in die Schan-Staaten, zu fahren, nicht widerstehen. Irgendwie schaffen wir es, trotz etlicher Zwischenfälle, lebend an der chinesischen Grenze anzukommen.

Eines Tages, während wir eine Tasse Tee in der Nähe einer Eisenbahnstation trinken, überfallen Rebellen den Zug — nur ganze 250 m von uns entfernt! Zwei Tage später klettern wir in Mandalay zu einer Pagode hinauf. Eine wüste Schießerei am Fuße der Pagode halte ich für eine militärische Übung. In Wirklichkeit hat eine Schar Terroristen die Polizeistation zerstört, 12 Polizisten getötet und Dutzende von Gewehren erbeutet. Kurz darauf fliegt neben der Straße, auf der wir fahren, eine Eisenbahnbrücke in die Luft. Eigentlich sind wir ständig im Mittelpunkt ernsthafter Bandentätigkeit, ohne es selbst zu wissen. Ich genieße stattdessen die friedlich anmutende Berglandschaft und den Anblick zigarrenrauchender Burmesinnen mit ihrem kunstvollen Blumenschmuck in den Haaren.

Burma ist übersät mit Pagoden aller Größen und bevölkert von Millionen von Geistern. Ehrlich gestanden, ich habe nie an Gespenster geglaubt. Aber seitdem eines Nachts in einem Rasthaus — ich kann es schwören — unsichtbare Wesen wiederholt geräuschvoll durch unsere Schlafräume marschierten, bin ich mir meiner Sache nicht mehr so sicher. Diether glaubt, es sind Banditen aus dem Jenseits gewesen!



In den Kleidern der SCHANS (Nord Burma) fühlten wir uns gar nicht unwohl



Die goldene Schneedagon Pagode in Rangun wird von gewaltigen Löwen bewacht

NÄCHTE IM IRRENHAUS UND ERPRESSUNG AN DER BRÜCKE



Auf Bali findet Diether die Frauen ebenso „gut gekleidet“, wie sie es immer waren



Im balinesischen Familienbad dürfen sich die Frauen 50 m vom Männerbad fußbadwärts schrubben



Auf den ausgezeichneten Straßen Malayas begegnen wir oft britischen Panzerwagen

Natürlich wußte ich, daß die Menschen in Malaya nicht auf den Bäumen leben. Vielmehr unter den Bäumen. Niemals aber hätte ich solch ausgezeichnete Straßen mit einer vorbildlichen Verkehrsdisziplin, solch übermoderne Gebäude, saubere und liebevolle Hütten und, im Hinblick auf den Belagerungszustand, viel Lebensfreude und Vergnügungssucht erwartet. Hier gibt es für uns eine reiche Auswahl an Unterkunftsmöglichkeiten: wir schlafen in schrecklich lauten chinesischen Hotels, wir übernachten in Polizeistationen (wo von Zeit zu Zeit erschossene Terroristen hereingeschleppt werden), im Wochenendhaus eines Gouverneurs, in einem Heim für schwererziehbare malaiische und chinesische Mädchen und zwei Nächte in einer Irrenanstalt. Zum Glück sind asiatische Verrückte friedfertige Gesellen — wenn sie nicht gerade Amok laufen!

Auf der Insel Bali findet Diether die Frauen genau so zauberhaft und „gut gekleidet“, wie sie es wohl immer waren. Wirklich, ein noch nicht verlorenes Paradies!

Übrigens, Bali, Java und Sumatra sind ein ideales Jagdrevier für unsere Musikstudien. Stundenlang lauschen wir gespannt und erregt balinesischen und javanesischen Gamelan-Orchestern, sehen Opern, Schattenspiele und vollendete Tänze, ohne jemals der klangvollen, dynamischen Musik überdrüssig zu werden.

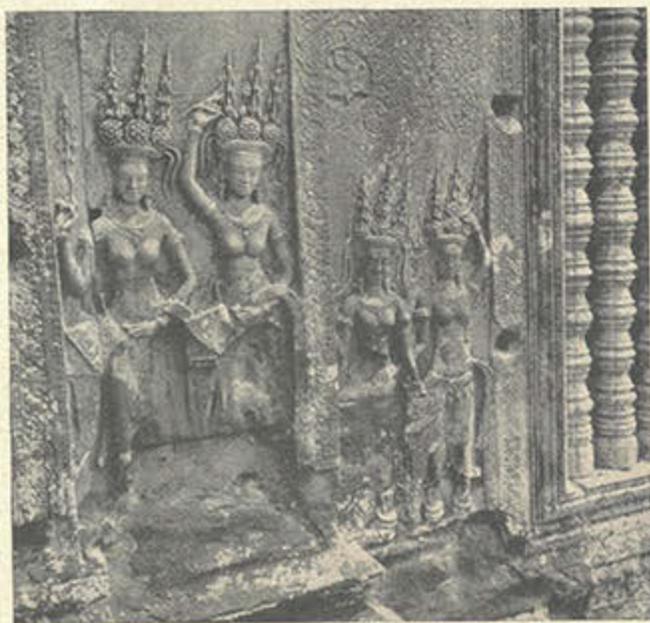
Später, am Heiligabend 1954, verleben wir auf einem Küstendampfer im Hafen von Djakarta das traurigste Weihnachtsfest unseres Lebens. Wir haben schon unseren Ausreisestempel im Paß, der Kapitän ist an Land und so starren wir schwitzend und leicht trübsinnig in das schmutzige Wasser — ohne Zigaretten, Whisky oder irgendwelche Leckereien. Der indonesische Zoll hatte alles fein säuberlich versiegelt!

Zurück in Singapur entschließen wir uns, wieder durch ganz Malaya zu fahren, um auf dem Landwege nach Bangkok zu gelangen. An der thailändisch-malaiischen Grenze verbringen wir die schlafloseste Nacht unserer gesamten Weltreise. Die Grenzpolizisten erzählen uns lächelnd, daß das Hauptquartier der kommunistischen Terroristen wahrscheinlich 12 bis 15 km von hier aus irgendwo im Dschungel sein muß. Sie rechnen jederzeit mit einem Überfall. Himmel, sind wir froh, als wir endlich thailändischen Boden unter uns haben und hoffen können, für eine Zeitlang unangefallen zu reisen.

„Never mind“ (macht nichts) lautet die Lebensphilosophie der Thais. Und kommen dennoch Schwierigkeiten auf, so werden sie mit einem Lächeln gelöst. Es ist schwer, sich in Thailand unglücklich zu fühlen.

Und die uns schon zur Gewohnheit gewordenen Rebellen? Einmal rollen wir durch eine am Wegrand lagernde Gruppe, die uns mit offenem Munde nachstarrt und wohl zu überrascht ist, um irgend etwas Liebloses zu unternehmen. So ein Rollerchen kann einem sogar das Leben retten.

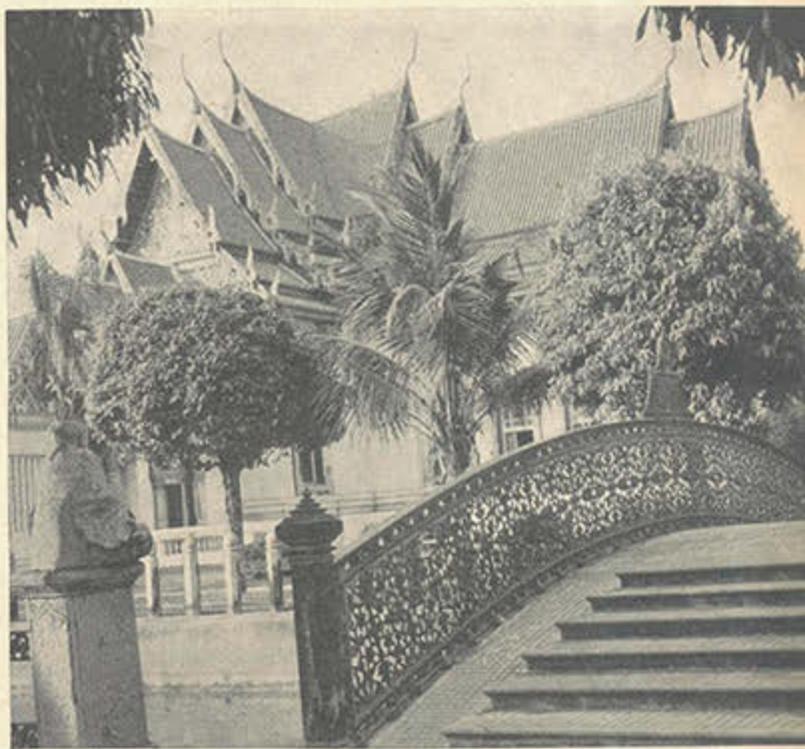
Wäre es nicht wegen der berühmten Ruinen von Angkor-Vat in Indochina gewesen, ich würde mich immer noch nicht beruhigt haben. 15 Stunden lang schleichen wir über die sog. „Straßen“ in Kambodscha — um ganze 140 km zurückzulegen. Am selben Abend stehen wir ohne Warnung vor einer eingestürzten Brücke. Im Schein einer Taschenlampe tragen wir wie Seiltänzer unseren Roller und den Anhänger über einige notdürftig befestigte Bambusstangen, 50 m über dem Flußspiegel. Schließlich erpressen uns die Kulis, die uns zunächst bereitwillig geholfen haben, mit einer unverschämten Geldforderung. Mit Mühe und Not entkommen wir den Steinen, die sie uns wütend nachwerfen wollen.



Wäre es nicht wegen der berühmten Ruinen von Angkor-Vat gewesen . . .



. . . ich hätte mich immer noch nicht beruhigt



Der Marmortempel in Bangkok, Thailand

XIV.

GÖTZENANBETUNG MIT REISSCHNAPS

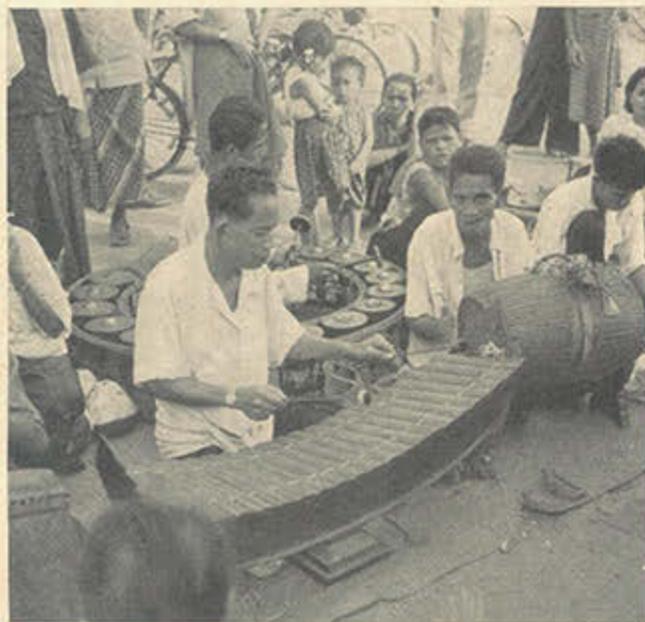
In Saigon traue ich meinen Augen nicht: fast 7000 Vespas flitzen hier über die Boulevards und durch die engen Gassen Choloons, dem Chinesenviertel. Zierliche Vietnamesinnen in Pluderhosen, langen, geschlitzten Tuniken und breiten Strohhüten sitzen graziös auf den Rücksitzen. Manche unter ihnen fahren auch selber. Fremdenlegionäre rollen in ihrer Freizeit ihre Freundinnen aus. Regierungsbeamte brausen ihren Büros entgegen. Wo man hinsieht: Vespas!

In den Urwäldern im Norden des Landes hausen die Mois, die primitive Urbevölkerung Indochinas. Eine katholische vietnamesische Schwester, die als einzige den Dialekt spricht, begleitet uns in eine der Ansiedlungen. Es ist früh am Morgen und eine angenehme Kühle liegt über dem Hochplateau von Annam. Der Dorfälteste, bekleidet mit einem Lendenschurz und einer Baskenmütze, empfängt uns in einer langgestreckten Hütte, die von mehreren Familien bewohnt wird. Nach dem Austausch einiger Höflichkeiten wird ein großer Tonkrug gebracht, der bis oben hin mit Reisschnaps gefüllt ist. Der Häuptling gibt der Schwester ein Zeichen. Wir knien uns vor einer Art Hausaltar nieder. Holzgeschnitzte Götterfiguren mit dicken Bäuchen und verzerrten Gesichtern starren uns an. Bewundernd beobachte ich unsere katholische Schwester, die ergeben die verschiedenen Handbewegungen und Ausrufe des heidnischen Zeremoniells mitmacht. Uns bleibt auch nichts anderes übrig. Als Gäste gebührt uns der erste Trunk. Mit Hilfe eines Strohhalmes saugt zunächst Diether (Männer haben in Asien immer den Vortritt!), dann die Schwester und schließlich ich. Aber so schnell kommen wir nicht davon. Die Mois sind unerbittlich. Immer der Reihe nach saugen wir — und der Krug leert sich kaum. Erst als der Älteste überzeugt ist, daß wir kaum mehr gerade sitzen können, stürzen sich die restlichen Männer auf den Schnaps.

Gegen 11 Uhr schwanken wir aus der Hütte. Eine sengende Hitze und greller Sonnenschein schlägt uns entgegen. Die Mois um uns herum feixen. Unsere kleine vietnamesische Schwester hält sich aber tapfer, als wir den Dschungelpfad zurückstapfen. Wir wollen noch eine Siedlung für Leprakranke besuchen.



In den Ursiedlern von Vietnam hausen die Mois



Wir wollten die Musik der verschiedenen Länder studieren. Hier ein kambodschanisches Dorfchester



Dieses ist kein Streik, sondern eine chinesische Begräbnisprozession

XV.

EINE VESPA- EIN KAPITALISTISCHES FAHRZEUG

Von Manila aus versuchen wir den Süden der Insel Luzon zu entdecken. Leicht erschrocken stoppen wir am Rande einer kleinen Stadt. Auf einer Tafel lesen wir: „You are now in Taal — unload your gun“! Was Diether auch folgsam tut. Ein paar Kilometer weiter versperren uns wildverwegene Gestalten mit riesigen Panamahüten den Weg. Sie wollen Geld, ist alles, was ich mühsam verstehen kann. „Wofür?“ ist die einzige Antwort, die mir einfällt. Nein, es sind keine Banditen, sie wollen nur Geld, um ihre abgebrannte Dorfkirche wieder aufzubauen!



Für die Straßen Hongkongs ist die Vespa fast zu groß

Hongkong ist das 25. Land auf unserem Bummel um die Welt. Der rotchinesische Posten an der Grenze der New Territories schaut erstaunt auf unser „kapitalistisches“ Fahrzeug, verzichtet aber nicht im geringsten sein starres Gesicht. Es ist nämlich eine Art Sport für neugierige Touristen geworden, zu versuchen, die rotchinesischen Soldaten zum Lachen zu bringen — die Gesichter jedoch bleiben immer unbeweglich.

Die Japaner dagegen lächeln uns vielfach und seltsam an. Während unserer Reisen durch das Land bewundern wir nicht nur die Schreine und Tempel in ihrer einfachen, erhabenen Architektur, sondern wir machen auch eine weitere und aufregende Erfahrung: das Schlafen und Leben in Tempeln! Natürlich übernachteten wir auch in japanischen Hotels. Und ich übertreibe wohl nicht, wenn ich sie die gemütlichsten Gasthäuser der Welt nenne.

Leicht erschrocken stoppen wir am Rande einer philippinischen Stadt





Auf einem japanischen Dampfer wird eine kleine Reparatur durchgeführt



Große hölzerne „Tori“ bewachen den Eingang japanischer Städte

XVI.

DIE „EHRENWERTE“ LANDSTRASSE IN JAPAN

Das war mir neu. Japan — ein modernes und hochindustrialisiertes Land und keine guten Straßen? Nun, die Straßen in Kobe sind teilweise einem Waschbrett ähnlich, teilweise voller Löcher, teilweise eingefallen oder überhaupt nicht asphaltiert. Auf dem Wege nach Osaka hopst unser Roller derart, daß Diethers Hände und Arme noch stundenlang später zittern.

Aber die Straße von Osaka nach Tokio muß wenigstens einigermaßen gut sein. Schließlich ist sie die Verbindung zwischen den beiden größten Städten Japans und außerdem „National Highway No. 1“ genannt.

Ständig in Staub und Qualmwolken gehüllt, „wälzen“ wir uns von Otsu nach Nagoya. Von der einzigartigen Schönheit des Suzuka-Passes sieht Diether wenig. Wie hypnotisiert starren seine Augen auf die kraterartige Oberfläche der Straße. Es hat etwas geregnet und die Schlaglöcher sind voller Wasser. Sagte ich „Löcher“? Nein, das sind ja Bombentrichter. Wie komisch muß es sein, aus Versehen in solch einem Loch samt Roller und Anhänger zu verschwinden. Als wir in Nagoya und später in Hakone ohne gebrochene Achse ankamen, war uns das Lachen vergangen, und ich zweifelte stark, daß auf dem Kalender das Jahr 1955 verzeichnet steht. Nach Tokio zu wird es dann etwas besser. Aber mit der Vespa noch weiter nach Hokaido? Besser nicht. Das wäre wohl das Ende unserer Weltreise.

Dichte Staubwolken, aufgewirbelt von den Hunderten von Bussen, Taxis und Lastwagen, sind eine ständige Begleiterscheinung. Auch, daß man nach einstündiger Fahrt durch Tokio oder durch eine Landschaft mit Kirschblüten aussieht wie ein Bergarbeiter. Ja, das gibt es nur in Japan. Wo immer wir mit unserem Motorroller hinfahren, sei es zu einer Party, in ein Büro, zu einem Tempel, wir kommen bestimmt schwarz wie die Schornsteinfeger am Ziele an. In Deutschland sagt man, Kaminkehrer bringen Glück. In Japan schauen uns die Leute keineswegs glückstrahlend an. Sicher denken sie, wir haben noch nie einen „ehrenwerten“ Badebottich von innen gesehen.

Und warum sehen alle Motorradfahrer in Japan so aus? Jedem, aber auch jedem Diesel- und Benzinmotor entweicht durch den Auspuff eine alles verdunkelnde, stinkende Qualmwolke. Mag es an der Undichte des Kolbens, an der falschen Einstellung des Vergasers, am schlechten Ölgemisch liegen, ich weiß es nicht. |||

Die wichtigsten Verkehrszeichen und Hinweise sind fast in ganz Japan auch in englischer Sprache. Wenn da aber steht „Mary turns here“ oder „wickets sold here“, dann wird der humorlose Reisende lange überlegen, bis er kapiert, daß es vielleicht „Many turns here“ und „tickets sold here“ heißen soll.

Japan ist unbegreiflicherweise nicht Mitglied der Alliance Internationale de Tourisme. Unsere allerersten Eindrücke von Japan beschränken sich daher auf das „ehrenwerte“ Zollgebäude in Kobe und das Land Transport Office der Hyogo-Prefektur. Dort verbringen wir insgesamt 2 Tage. Dann haben wir endlich ein Schriftstück mit 16 (!) Unterschriften und Stempeln und ein japanisches Nummernschild!



Kapitalistisches Fahrzeug an der rotchinesischen Grenze. Das Schild sagt lediglich „Höchstgeschwindigkeit 5 Meilen“



Am „Eingang“ von Kalifornien

XVII.

AMERIKA BIETET AUCH ABENTEUER

Auf der Überfahrt über den Pazifik wechseln wir beide von der Lenkstange unserer Vespa wieder auf das Steuerrad des Honduras-Frächters „MYRTO“ über. Mit täglich 4 Stunden Wache am Steuer und Deckanmalen verdienen wir uns die Reise nach Amerika.

Unsere 5 Monate lange Tour durch Nordamerika und Kanada beginnt in Portland, Oregon. Und schon treten neue Probleme auf: die Super-Highways sind zu gut für uns. Unsere Karawane fängt gefährlich an zu schleudern, wenn Diether mehr als 35 km/h „drauf hat“. Glücklicherweise gibt es mehr als nur eine Landstraße in diesem komfortablen Teil der Erde.

A propos Komfort: Nach Essen in schabigen chinesischen Buden und Nächten in Urwald-Camps, komme ich jetzt aus dem Staunen nicht mehr heraus: Die Picknick-Plätze in den Wäldern von Oregon, Washington und Kalifornien sind mit elektrischen Herden und heißen Brausebädern ausgestattet! Millionen von Autos mit riesigen Wohnwagen bevölkern die Straßen und Campingplätze. Wohnwagen heißt in den Vereinigten Staaten „trailer“. Unser „angehängter Einradbeiwagen“ heißt ebenfalls „trailer“. Ungläubig blicken uns amerikanische Freunde an, wenn wir ihnen erzählen, wir reisen um die Welt on a motor-scooter with a trailer! Immerhin können wir jetzt ruhig schlafen, ohne von Affen, die über uns in den Bäumen nachlaufen spielen, von dem Gelächter der Hyänen und dem Rascheln der Schlangen gestört zu werden. Falsch vermutet. Eines Nachts wachen wir in unseren Zelten von einem mörderischen Geruch auf. Diether entdeckt eine Skunk-Höhle neben uns! Und was geschieht in Texas? Wildschweine versuchen den Rest unseres Abendessens mit uns zu teilen. Das treibt mich unter den höhnischen Bemerkungen von Diether auf die Palme, wollt' sagen, auf den Steintisch. In Texas gibt es nur Superlative. Alles ist größer als groß. Auch die Wildschweine. Mein erster Eindruck vom wunderschönen San Franzisko ist, daß wir beinahe von der Golden Gate-Brücke geweht worden wären. So bläst dort der Wind im Hochsommer.

Die Wüste Arizonas ist die lebendigste der Welt



Eine ältere Dame ruft Diether an:

„Mr. Ebeler, ich möchte Ihnen zu Ihrer Reise gratulieren!“

„Danke vielmals.“

„Können Sie mir einen Rat geben? Wissen Sie, ich bin nicht so alt, wie Sie meinen!“

„Daran zweifle ich auch nicht, gnädige Frau.“

„Gut. Ich bin jetzt 70 und . . . sagen Sie, glauben Sie, ich könnte auch um die Welt reisen?“

„Aber selbstverständlich. Es ist gar nicht so schwierig, wie man sich das immer vorstellt!“

„Ach, Mr. Ebeler, haben Sie vielen Dank. Jetzt bin ich sicher, daß ich doch noch mal um die Welt reiten werde!“

Ich verstehe ja nicht viel von Motoren. Ehrlich gesagt, gar nichts. Diether versteht auch nichts davon. Er gibt es natürlich nicht zu. Ich weiß, es ist leichtsinnig, sich auf ein Abenteuer mit einem Motorroller einzulassen, ohne zu wissen, wie man so ein „Ding“ repariert. Wir beide sind zwar kurz vor unserer Abfahrt in einen Abendkurs gegangen. Es wird einem dort vorgeführt, wie man einen Motor auseinander nimmt. Vorgeführt! Unsere Gedanken waren aber damals wohl mehr bei den Beduinen in der Wüste oder bei den Tigern in Bengalen. So wissen wir nur, wie man Luft in einen Reifen pumpt.

Als wir in den Staaten für eine nichtssagende Überholung eine Rechnung von 18 Dollars (74 DM) präsentiert bekommen, stellen wir uns endlich auf die amerikanische Lebensweise „Do it yourself!“ (tu' es selbst) um.

Und dann stehen wir eines Tages am Highway No. 90 in Alabama. Die Zündung arbeitet nicht mehr. „Do it yourself“? Besser nicht. Geschlagene 6 Stunden versuchen wir Lastwagen anzuhalten. Niemand stoppt, um uns nach Mobile mitzunehmen. Schließlich hält ein alter Kasten. Genau 126 weiße Fahrer müssen geglaubt haben, wir seien Wegelagerer. Der Karren gehört einem Neger, in dieser Gegend von allen Weißen verachtet. Er hilft uns. Die Mechaniker in Mobile finden das sehr natürlich. Ich leider nicht!

XVIII.

EINE VESPA FLIEGT ÜBER DEN ATLANTIK

Die New Yorker Polizei scheint uns wohl zu wollen. Wir bekommen eine Ausnahmegenehmigung, durch den Tunnel unter dem Hudson-Fluß zu rollern, sie halten für uns den Verkehr auf, fotografieren uns mit unserer eigenen Kamera und hängen uns 4 „Tickets“ (Strafbescheide über je 15 Dollars, insgesamt 250 DM!) auf — wegen falschen Parkens!

Der „Höhepunkt“ unseres Weltenbummels ist der Flug von New York nach München mit der LUFTHANSA. Im Bauch der Super-G-Constellation ruhen unsere Vespa und Anhänger, etwas müde nach 40 Monaten und 54000 km asiatischer Straßen.

Auf dem Münchener Flughafen weiß der gute Zollbeamte nichts mit uns anzufangen. Roller kommen gewöhnlich nicht mit Flugzeugen an. Immer wieder will er wissen, wann und wo wir Deutschland wieder verlassen werden. Er will nicht glauben, daß wir ein deutsches Fahrzeug zurückbringen.

Um Mitternacht haben wir ihn endlich soweit. Wir dürfen aus dem Zoll. Wir hatten ihm diese Geschichte erzählt.

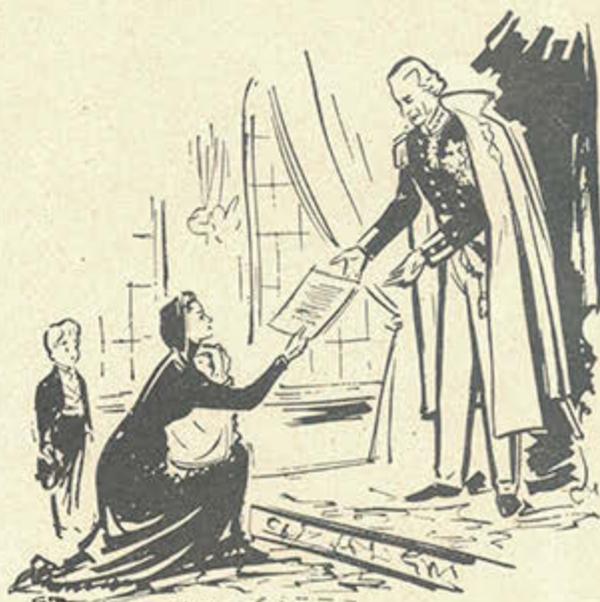
In der amerikanischen Hauptstadt ist auch nicht jeden Tag eine Vespa zu Besuch



WINTERFREUDEN MIT DER VESPA

Ja, lieber Vespa-Freund, Sie haben richtig gelesen — Winterfreuden nicht auf Skiern oder mit dem Schlitten, nein, mit der Vespa! Seit Wochen herrschte kein Vespa-Wetter. Schnee, Regen und das dazu gehörende Glatteis gaben sich die Hand. Dies stimmte meinen „Jumbo Nr. 3“ recht traurig und er wartete wie ich auf bessere Tage. Doch dann erwachte ich an einem Januartag, und Frau Holle hatte den schönsten Schnee beschert. Unaufhörlich wirbelten noch immer große, weiße Flocken vom Himmel und der Wind pfliff eine ganz schneidige Melodie dazu. Ein Wetter, bei dem man keinen Hund vor die Tür jagt! War dies nicht die beste Gelegenheit, meine GS eine Winterprobe bestehen zu lassen? Schnell wurden die ältesten Skiklamotten, eine gefütterte Amiweste, der Ledermantel mit Sturzhelm herbeigeholt. Nicht zu vergessen warmes Unterzeug und neben den Motorradhandschuhen aus Leder noch die Gestrickten zum Unterziehen. Vor lauter „Lumpen“ konnte man den „Kerl“ fast übersehen, doch ist es in dieser Jahreszeit wirklich erforderlich. Trotz der Maskierung erkannte mich Jumbo sofort und war gleich mit von der Partie, als ich ihm dreimal in die Seite trat. Langsam schnurrten wir über die Bäderstraße in Richtung Nassau. Der erste lose Schnee machte ihn zwar noch etwas kopfscheu, doch nachdem ich die Füße fest aufgestellt und am Reserverad einen festen Knieschluß bildete, wurde er ganz zahm und ließ das Schwänzeln. Vom ersten in den zweiten, dritten Gang und schon rollten wir über eine gleichmäßige Schneedecke. Als es dann mächtig bergab ging, zogen wir den zweiten vor, um für „glatte“ Fälle vorzubeugen und uns an den verschneiten Bergen des Mühlbachtals zu erfreuen, deren Gipfel von milchigen Schneewolken verhangen waren. Im Kurort Nassau lag man noch im Winterschlaf. Jetzt zeigte uns die langsam, dunkel dahinziehende Lahn den Weg. Vor Schloß Langenau, welchem Frau Holle eine weiße Haube aufgesetzt hatte, verlangsamten wir unwillkürlich unseren Schritt, um dieses Bild der Ruhe in uns aufzunehmen. Doch schon grüßte auf der anderen Seite, von blaugrauen Nebelschwaden umgeben, majestätisch Kloster Arnstein von der Höhe. In unaufhaltsamer Fahrt ging es weiter durch die schön gelegenen Lahndörfer Obernhof und Laurenburg. Endlich wieder eine Steigung hinauf nach Holzappel und dem im Sommer so belebten Herta-See. Jetzt hieß es auf besonders verhaschte und mit Glatteis bepflasterte Stellen achten. Schöne ausgefahrene und festgefrorene Rillen sorgten ebenfalls für bunte Abwechslung. Auch dies wurde mit offenen Augen, mäßigem Tempo und vor allem der nötigen Gewichtsverlagerung glänzend gemeistert. Unwillkürlich dachte ich an die ersten Vespa-Fahrten, bei denen ich in solchen Situationen einfach ungewollt, die Beine nach der Seite streckte und schon auf dem Pinsel lag. Immer schön auf dem Teppich (Boden der Maschine) bleiben, heißt die Wintertheorie des Vespafahrens. So hielt ich es, auch als wir nach einer Strecke von 50 km in die Kreisstadt Diez einrollten, denn hier wurden wir aus unserem Wintertraum herausgerissen, da wir uns gewaltsam in einem Schneematsch erster Ordnung auf den Beinen halten mußten. Die Nasenspitzen waren uns inzwischen recht kalt geworden und Jumbo steuerte unwillkürlich auf unser Clublokal, die „Binding-Klausen“ zu, wo wir erstaunt, aber um so freudiger von der Vespa-Stammtisrunde begrüßt wurden. Sofort tauschte man die neuesten Clubnachrichten aus, schmiedete Pläne für das kommende Frühjahr und gönnte dem „inneren Vespa-Fahrer“ einige Schluck Feuerwasser. Doch dann ging es wieder heimwärts. Immer noch war es tüchtig am Schneien, und besonders in den höheren Lagen mußten wir ordentliche Verwehungen in Kauf nehmen. Doch wozu hat die Vespa ihre elegante Stromlinienform? Besser wie ein Spurschlitten und ohne die geringste Anstrengung bahnte sie sich den Weg in die heimatlichen Gefilde. Wohlbehalten landeten wir zu Hause, ohne übrigens den geliebten vierten Gang einmal eingeschaltet zu haben. Bravo, Jumbo hatte mit Auszeichnung bestanden und ich trauerte nicht mehr meiner diesjährigen Winterreise nach, die ich gegen eine Vespa GS eingetauscht hatte. Auch mit ihr kann man die Schönheiten des Winters genießen.

A. Schleimer,
Vespa-Club Rhein-Lahn



Mozart's Witwe kniete vor Franz II.

Wie Frau Constanze in ihrer Bittschrift um „Allerhöchste Milde- thätigkeit“ schilderte, hatte Mozart die Versorgung der Seinen durch Beitritt zur „Musikalischen Witwen- und Waisengesell- schaft“ immer wieder verschoben. Als er mit 36 Jahren starb, war es zu spät. Seine in Not geratene Witwe mußte mit ihren beiden Kindern den Bittgang zum Landesvater antreten. Das Schicksal der Familie Mozart zeigt, wie bitter die Folgen mangelnder Vorsorge sein können. Lieber heute als morgen zum Schutze der Familie eine Lebensversicherung.



Gefederte Kindersitze DBGM
für Vespa Lambretta, Bella, Goggo.
Einfachste Anbringung • Lieferung direkt ab Werk
Verlangen Sie kostenlosen Prospekt
Alleinhersteller: EUGEN HERZOG
(14b) Schramberg/Wttbg Postf. 58

Wissen Sie wirklich alles über das Camping-Leben?

Selbst wenn Sie ein mit allen Wässern ge- waschener Zeltler sind, wird es ab und zu noch ein paar kleine Weisheiten geben, die Ihnen bis jetzt verborgen waren. Sollten Sie aber als neugeborener Säugling in das Camping-Leben treten, so wird Ihnen ein Sack voll guter Ratschläge sicher willkommen sein. Schreiben Sie an KLEPPER, Rosenheim (Oberbayern), und verlangen Sie das originelle, reizende und mit vielen guten Rat- schlägen gefüllte Büchlein F 200 A

»Die Klepper-Camping-Fibel«

Wir senden sie Ihnen gerne und kostenlos zu
KLEPPER-WERKE ROSENHEIM/OBB.
Größte Falbootwerft der Welt



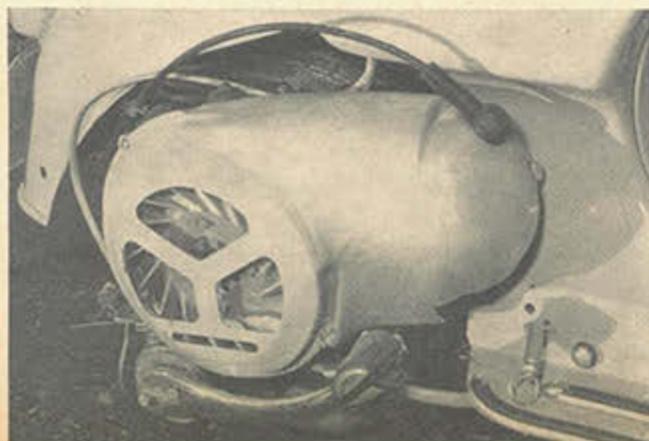
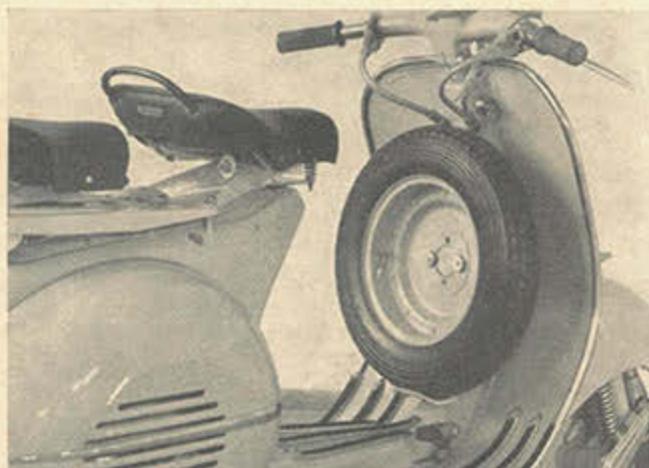
ACHTUNG

Aus Zweckmäßigkeitsgründen wurde ab 1. 3. 1956 das Sekretariat des VCVD nach München verlegt. Die neue Anschrift lautet:

Sekretariat des VCVD
München 38
Frickastraße 35



Die neue 56er-Vespa mit 10-Zoll-Rädern und dem neuen Fahrgestell
Preis 1395.— DM



Die neuen Vespa

Die Vespa-Modelle 1956 sind mit erheblichen Neuerungen ausgestattet worden und ich glaube, gerade uns, der alten Vespa-Stammkundschaft steht es am ehesten zu, darüber aus erster Hand Bericht zu bekommen.

Die Vespa-Modelle heißt es ganz einfach, weil es sich um 2 verschiedene Vespas handelt, einmal um die Touren-Vespa T 56 und zum anderen um die Vespa Grand Sport.

Als die beiden neuen Vespas im Versuchstopf zusammengebraut wurden, hat die Touren-Vespa entschieden den Rahm abgeschöpft. Sie wurde nämlich mit dem Fahrgestell der Vespa GS ausgerüstet. Geblieben ist der altbewährte 150-ccm-Einzylinder-Zweitaktmotor. Für diejenigen, die seine Daten schon wieder vergessen haben, seien sie hier noch einmal aufgezählt.

Der Original-Piaggiomotor leistet bei 5000 U/min 5,5 PS. Bohrung und Hub betragen je 57 mm. Die Verdichtung hat ein Verhältnis von 6,3:1. Der Motor arbeitet nach dem Prinzip der Umkehrspülung, der Zylinder ist aus Grauguß, der Zylinderkopf aus Leichtmetall. Eine Stahllamellen-Mehrscheibenkupplung, die im Ölbad läuft, verbindet den Motor mit dem 3-Gang-Klauen-Getriebe, das durch Drehgriffschaltung betätigt wird. Der Antrieb erfolgt direkt auf das Hinterrad.

Und nun zum neuen Fahrgestell: Die freitragende Karosserie wurde, wie schon gesagt, von der Vespa GS übernommen. Damit ist die Radgröße auf 10 Zoll angewachsen. Das Vorderrad wird durch eine gezogene Schwinghebelfederung abgedefert. Als Federungselemente dienen eine Schraubenfeder und ein doppelt wirkender hydraulischer Stoßdämpfer. Die Hinterradfederung ist als Triebsatzschwinge ausgebaut, wobei ebenfalls eine Schraubenfeder und ein doppelt wirkender Stoßdämpfer als Federungselemente dienen. Mit dem neuen Fahrgestell bekam die Vespa 56 automatisch folgende Verbesserungen: Der Benzintank hat jetzt ein Fassungsvermögen von 9,5 Liter. Die Bedienungshebel für Benzinbahn und Starterzug sind nach außen an die Karosserie verlegt worden, lassen sich also vom Sitz aus während des Fahrens bedienen. Der Lenker hat eine organische Verkleidung bekommen, die sich vom Scheinwerfergehäuse bis zu den Lenkergriffen zieht. Im Scheinwerfergehäuse ist ein Zündschloß mit abziehbarem Zündschlüssel eingebaut. Weiterhin wechselte das Reserverad vom Heck des Fahrzeuges seinen Platz hinter das Knieschutzblech.

Zum Schluß seien noch die neuen Sättel erwähnt, deren Federungsstärke sich verstellen läßt. Die Daten, Höchstgeschwindigkeit 80 km/h, Normverbrauch 2,2 Liter und 100 kg Eigengewicht sind geblieben.

Wenn ein Konstrukteur Verbesserungen an einem Modell vornimmt, so wird er sich natürlich in erster Linie fragen: wo sind Verbesserungen angebracht und was will ich mit ihnen erreichen? Nun, die positiven Hauptmerkmale der Vespa waren schon immer: Robustheit, Leistungsfähigkeit, Narrensicherheit und Einfachheit in der Bedienung. Diese Punkte sollten auf jeden Fall erhalten bleiben. Man kann natürlich den Komfort eines Fahrzeuges noch weiter ausbauen, muß sich dabei aber im klaren sein, daß Neuerungen dieser Art nur mit einem erheblichen Mehrpreis des Neufahrzeuges durchgeführt werden können. Außerdem war die Linienführung der Vespa schon vorher sprichwörtlich elegant, so daß hier ein wesentlicher Mehraufwand eher geschadet als genützt hätte. Von Kundenkreisen her wurde oft der Wunsch nach einer Idealvespa laut. Die Vorstellungen dabei waren: Der 150-ccm-Normalmotor in das Fahrgestell der Vespa GS eingebaut. Hier lag also der Angelpunkt, denn mit dem gemeinsamen Fahrgestell wurden gleich 2 Fliegen mit einer Klappe geschlagen. Einmal bekam die Touren-Vespa ein wesentlich verbessertes Fahrgestell und zum zweiten stellte die Lösung, nur ein Fahrgestell für beide Modelle zu bauen, eine Rationalisierung in der Serienfertigung dar.

Vespa-Modelle 1956

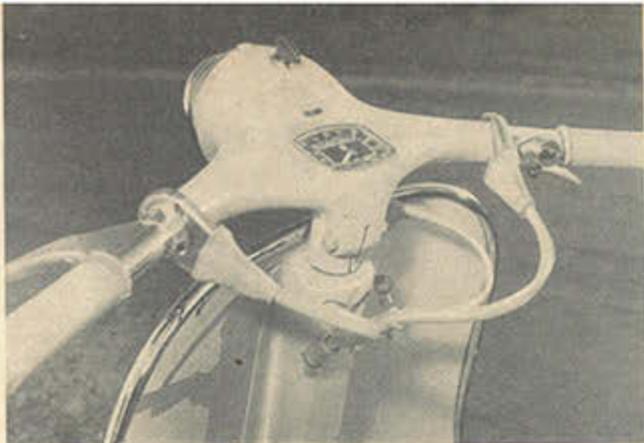
Ich höre schon ihre Frage: wie wirken sich nun diese Verbesserungen für den Durchschnittsfahrer aus? Die Antwort ergibt sich am besten, wenn auf die Punkte im einzelnen eingegangen wird. Da wäre zuerst das 10-Zoll-Rad. Durch das neue Fahrgestell und das größere Rad ergibt sich zwangsläufig eine bessere Straßenlage, die sich vor allem bei extremen Wegverhältnissen, also Schlaglochserien, verschlammte Waldwege usw. auswirkt. Durch den auf 9,5 Liter Fassungsvermögen angewachsenen Benzintank ist es nun möglich, eine Strecke von rund 400 km ohne Tanken zu durchfahren. Besonders bei Nachtfahrten, wenn die Tankstellen seltener werden, oder bei Fahrten ins Ausland wird dies der Vespa-fahrer angenehm vermerken. Der Benzinhahn und die Starterklappe sind beim neuen Modell vom Sitz aus während desfahrens zu betätigen. Wer möchte noch behaupten, daß er lieber absteigt und anhält, um auf Reserve zu schalten? Dazu kommt noch das Zündschloß mit abziehbarem Schlüssel. Kann ich den Zündschlüssel eines Fahrzeuges abziehen, so stellt dies schon eine beträchtliche Sicherung gegen unbefugtes Laufenlassen des geparkten Rollers dar. Weiterhin wurde das Reserverad vom Heck hinter das Knieschutzblech gelegt. Man kann nun sagen, daß dies notwendig war, weil das auf 10 Zoll angewachsene Rad am Heck die Linienführung der Vespa gestört hätte. Diese Verlegung bringt aber auch praktische Vorteile mit sich. Zunächst steht nun der freigeordnete Raum für Gepäck zur Verfügung und weiterhin braucht nun bei einer eventuellen Reifenpanne nicht erst das ganze Gepäck abgenommen werden um das Reserverad abmontieren zu müssen. Da der Stromkreis für Hupe und Standlicht auf Gleichstrom geschaltet wurde, war es möglich, die sogenannte Schnarre gegen eine normale Hupe umzutauschen. Auch kann das Standlicht bei abgestelltem Motor eingeschaltet werden. Nach wie vor unabhängig von der Batterie sind der Zündstrom und das Scheinwerferhauptlicht, da sie direkt aus der Wechselstrom erzeugenden Lichtmaschine gespeist werden. Besonders sei noch darauf hingewiesen, daß mit dem „GS“-Fahrgestell auch die „GS“-Bremsen mit für das Vespa-Modell-56 übernommen wurden.

Auch an der „Vespa GS“ wurde einiges geändert. Geblieben ist auch der bewährte 150-cm-Einzylinder-Zweitaktmotor, dessen Daten wir noch einmal wiederholen wollen.

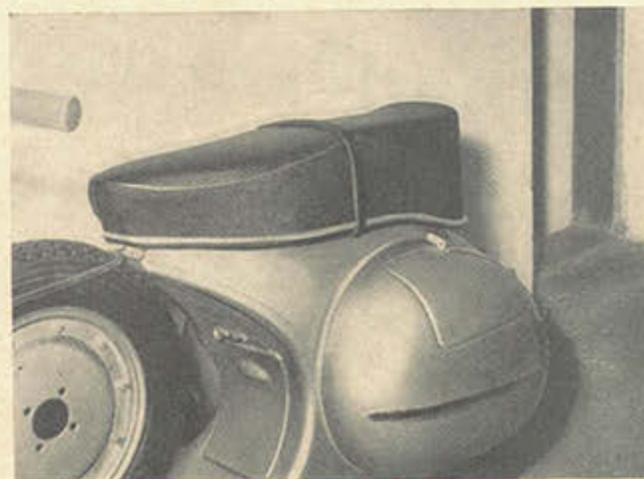
Der Original-Piaggiomotor leistet bei 7500 U/min 8 PS. Das Verdichtungs-Verhältnis ist dabei 7:1. Bohrung und Hub haben je 57 mm. Der angeflanschte Fallstromvergaser hat einen Durchlaß von 24 mm. Das mit dem Motor verblockte 4-Gang-Getriebe wird durch Drehgriffschaltung geschaltet. Die einzelnen Gänge haben folgendes Übersetzungsverhältnis: 1:14,72, 1:10,28, 1:7,61, 1:5,84. Der Antrieb erfolgt direkt auf das Hinterrad.

Das Fahrgestell ist das gleiche wie bei dem Vespa-Touren-Modell 56, wobei aber bemerkt werden muß, daß der Rahmen für extreme Verhältnisse, wie sie z. B. bei Wettbewerbsfahrten auftreten, noch verstärkt wurde. Durch die Verwendung des Fahrgestells für beide Modelle mußte der höckerartige Aufbau des Benzintanks von der früheren Vespa GS verschwinden, der Benzintankinhalt hat sich also von 12 Liter auf 9,5 Liter reduziert. Weiterhin hat sich die Linienführung im Übergang vom Knieschutzblech zur Bodenplatte etwas geändert. Dies dürfte aber nur zur bequemeren Beinhaltung beitragen. Die italienische Sitzbank mußte einem deutschen Fabrikat weichen. Die jetzt verwendete Denfeld-Bank fügt sich ausgezeichnet in die Linie des Rollers ein, hat eine etwas breitere Sitzfläche als die italienische und ist außerdem noch weicher. Besonders die Sozias werden dafür dankbar sein. Das Reserverad ist bei der „GS“ in Längsrichtung zum Roller eingebaut und zwar so, daß es zwischen den Beinen des Fahrers steht. Gerade der sportliche Fahrer, der den Knieschluß zu schätzen weiß, wird diese Lösung begrüßen.

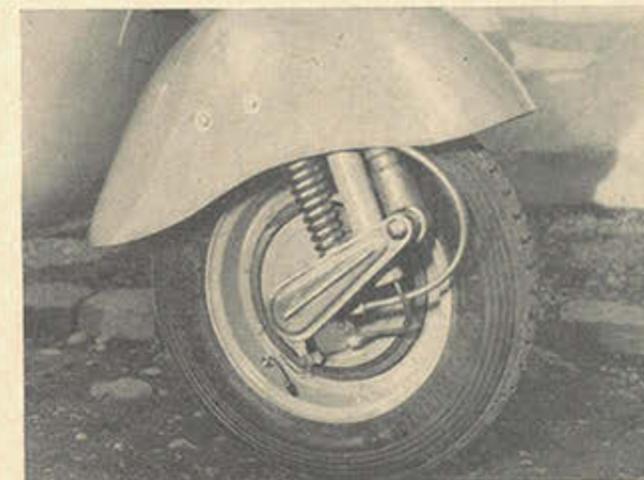
Zum Schluß noch ein paar Daten der Vespa GS: Höchstgeschwindigkeit 100 km/h. Kraftstoffverbrauch: 2,9 Liter, Höchststeigfähigkeit 32%, Eigengewicht 102 kg.



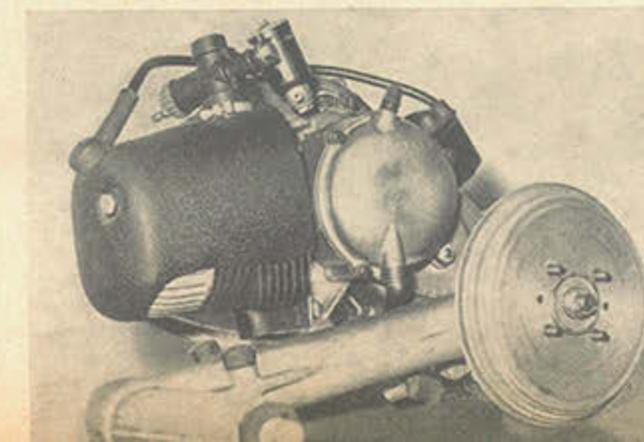
Der neue Lenker der 56er-Vespa wurde von der GS übernommen. Neu ist außerdem das Zündschloß im Scheinwerfergehäuse



Die „GS“ Vespa ist nun mit einer deutschen Sitzbank ausgerüstet, die sich ausgezeichnet in die Linienführung des Rollers einfügt und auf der es sich ausgesprochen bequem sitzen läßt. Unter der Sitzbank liegt der „GS-Tank“ und faßt 9,5 l.



Nun hat auch die Normal-Vespa 10-Zoll-Räder. Die Räder sind nach wie vor einseitig aufgehängt; selbstverständlich besitzen sie einen hydraulischen Stoßdämpfer.





Die deutschen Gäste

DEUTSCHE BESUCHER IM PIAGGIO-WERK



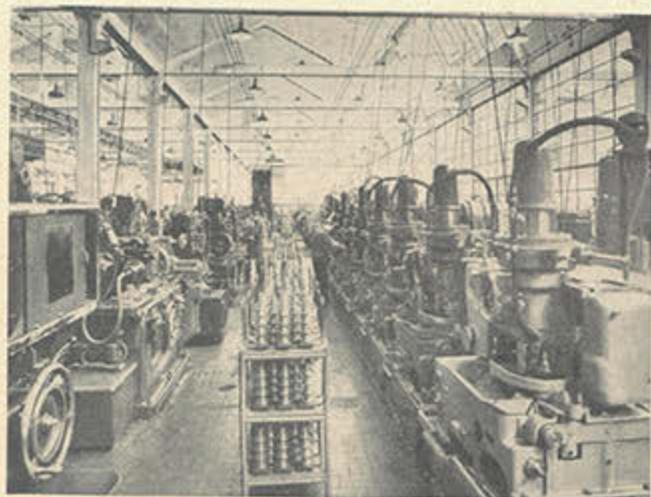
Eingang zum Werk

Vor kurzem waren 48 Deutsche, Vespa-Händler und Angehörige des Vespa-Messerschmitt-Werkes in Augsburg, zu einem Besuch des Piaggio-Werkes in Italien eingeladen. Dort hatten sie Gelegenheit, die Ursprungsstätte der Vespa-Produktion in ihrer Gesamtheit zu besichtigen und man darf wohl vorwegnehmen: keiner der Gäste hatte sich das Piaggio-Werk so groß und mit einem so modernen Maschinenpark ausgerüstet vorgestellt.

Die Gründung des Piaggio-Werkes reicht in das Jahr 1884 zurück und bei einer ständigen Produktionssteigerung und Vergrößerung des Werkes wuchs es bis zum Ausbruch des 2. Weltkrieges zu einem der bedeutendsten Flugzeugwerke Europas heran. Man kann sich vielleicht eine Vorstellung von der Größe des Piaggio-Werkes machen, wenn man erfährt, daß die Industriebauten eine



Pressen von Karosserieteilen



12 Motorenfertigung



Montagehalle



... und dabei sieht es so einfach aus

Bodenfläche von über 100000 qm bedecken und in den Werksanlagen mehr als 10000 Menschen beschäftigt waren. Durch Bombenangriffe und Kriegsgeschnehnisse stand man sich bei Kriegs-

ende einem schwer beschädigten Werk gegenüber, dessen Wiederaufbau dadurch erschwert wurde, daß die ehemalige Kriegsproduktion völlig auf eine Friedensproduktion umgestellt werden mußte.



Der schiefe Turm zu Pisa, den die deutschen Gäste besichtigten, hält noch ebenso eisen die Balance ...



... wie hier die Vespafahrer, deren artistische Vorführungen die Zuschauer begeisterten. Es sollte hauptsächlich gezeigt werden, wie schweppunktfest die Vespas liegen

Der Schwerpunkt der Planungen richtete sich auf ein Zweiradfahrzeug, das neben der modernen Motorradtechnik im allgemeinen, auch die der Automobil- und Flugzeugtechnik in Betracht zog und das Wirtschaftlichkeit, Nützlichkeit, Eleganz und hohen Gebrauchswert in sich vereinigte — mit einem Wort, es kam die Vespa zustande. Der Urtyp dieses Fahrzeugs wurde im Oktober 1945 fertiggestellt und begann von da an seinen Siegeszug um die ganze Welt. Der Vespaerfolg wird am besten deutlich, wenn man erfährt, daß die Jahresproduktion 1946 2500 Vespas betrug, während sich die heutige Monatsproduktion auf über 10000 Vespas beläuft. Aus den wenigen hundert Arbeitern bei Aufnahme der Arbeit sind heute wieder über 4000 Beschäftigte geworden. Der Produktionsprozeß der Vespa spielt sich im großen und ganzen in 5 Anlagen ab: Gießerei, Blechbearbeitung, mechanische Be-



Die Vespa-Stellung besitzt auch eine eigene Kirche



Das Gemeinschaftshaus



Halle mit Bar

arbeitung, Motoreinbau und Schlußmontage. Diese Werkstätten sind immerhin mit der „Kleinigkeit“ von über 1500 Werkzeugmaschinen modernster Bauart ausgerüstet. Selbstverständlich wird der gesamte Produktionsrhythmus von vollautomatischen Fließbändern getragen. Für den gleichbleibenden hochwertigen qualitativen Stand der verschiedenen Einzelteile und des Fertigprodukts sorgt ein über die verschiedenen Arbeitsphasen verteilter Kontroll- und Abnahmedienst, der zusätzlich von 2 vorzüglich eingerichteten Laboratorien unterstützt wird, die die verschiedenen chemischen und physikalischen Materialprüfungen vornehmen. Ständig an der Verbesserung der Vespa arbeitend, besteht auch eine Versuchsabteilung, die unter anderem Prüfzelle und ebenfalls ein Laboratorium umfaßt. Allein in dieser Abteilung sind 200 Personen beschäftigt.

Trotz des steigenden Ausstoßes war es nicht möglich, die Nachfrage aus allen fremden Ländern zu befriedigen, so entstanden nach und nach 4 weitere Produktionszentren im Ausland, die heute die Vespa auf Grund italienischer Lizenzverträge herstellen. Vespas werden von den A.C.M.A.-Werken in Paris (Frankreich), von den Moto-Vespa-Werken in Madrid (Spanien), durch die Douglas Co. in Bristol (England) und von der Vespa Messerschmitt GmbH in Augsburg (Deutschland) hergestellt. All diese Werke stehen aber in enger Zusammenarbeit mit dem Stammwerk Piaggio in Italien und die gesamte Entwicklungsarbeit der Vespa und ihre konstruktiven Verbesserungen werden von Piaggio getragen.

Es ist aber nicht das einzige Verdienst Piaggios, die Vespa mit ihrem hohen qualitativen Stand gebaut zu haben, es war ein weiteres Verdienst Piaggios, eine Kundendienstorganisation aufzubauen, die dem Vespafahrer fachliche Hilfe überall in der ganzen Welt zusichert. Weit über 10000 solcher Kundendienststellen stehen heute dem Vespisten auf der ganzen Welt zur Verfügung. Am Rande aller Straßen findet man den charakteristischen weiß-rot-blauen Diskus vom „Vespaservice“ als Signal und Merkmal der Garantie und des Beistandes.

Wenn es überhaupt noch einer Sicherheit gegenüber dem Markenzeichen der Vespa bedarf, der Name Piaggio in Italien gibt diese voll und ganz. Wer dieses Riesenwerk in Italien, das noch ständig im Wachsen ist, gesehen hat und weiß, daß es sich für jeden Vespafahrer auf der ganzen Welt verantwortlich fühlt, nimmt bestimmt die Gewißheit mit sich: wo auch immer eine Vespa gekauft wird, der Besitzer und sein Fahrzeug werden bestens betreut.



Theatersaal und werkseigener Kindergarten

2. Präsidialsitzung des VCVD

Am 18. und 19. Februar fand in Bremen die zweite Arbeitstagung des Präsidiums des VCVD statt. Es waren folgende Herren erschienen:

Herr Binder, Vespa-Landesclub West, Präsident
 Herr Mietz, Vespa-Landesclub Nord, Vizepräsident
 Herr Strauch-Stoll, Schatzmeister
 Herr Reiter, Schwäbischer Vespasing, Beisitzer
 Herr Hopf, Vespa-Landesclub Bayern, Beisitzer
 Herr Koslowski, Vespa-Landesclub Schwarzwald, Beisitzer
 Herr Dr. Rottenberg, Vespa-Landesclub Berlin, Beisitzer

Herr Schneider vom Vespa-Landesclub Südwest war nicht anwesend und übertrug seine Stimme an Herrn Mietz.

Nach der Klärung der Zusammenarbeit zwischen den Landesvorsitzenden und dem Sekretariat mußte leider Herr Feser seines Amtes als Sport- und Pressereferent entoben werden, da er dieses Amt nicht angetreten hat. Als neuer Sportpräsident wurde Herr Ulrich Häselbarth vom Vespa-Club Berlin gewählt. Der Pressechef ist Herr Wolfgang Hermann des Schwäbischen Vesparrings.

Für die nächste Präsidialsitzung wurde als Zeit und Ort das internationale Treffen in Aachen festgesetzt.

Der VC-Ludwigsburg plant ein Ferienlager bei Füssen/Allgäu im Juli/August 1956. Interessenten wenden sich an VC-Ludwigsburg, Herrn Günther Nägele, Ludwigsburg, Osterholzallee 1.

Das Abrechnungsverfahren für Gelder des VCVD und des Vespa-Tip wurde festgelegt. Klarheit wurde in der Frage geschaffen, wie in Zukunft die internationalen und regionalen Treffen durchgeführt werden sollen. Vom VCVD genehmigte Treffen erhalten auf dem Programm den Zusatz „Genehmigt vom VCVD“ und bieten dem Vespafahrer dadurch die Gewähr für eine einwandfreie Durchführung der Treffen.

Die als Gäste in Bremen anwesenden Herren Beyersdorf und Bosse erläuterten das Kieler Treffen und erhielten die Genehmigung dazu und einen entsprechenden Zuschuß.

Von verschiedenen Clubs wurden Beschwerden gegen den Vespa-Club Wiesbaden wegen der nicht ganz korrekten Durchführung der Vespa-Rallye Wiesbaden 1955 geführt. Die bei diesem Treffen geschädigten Clubs wollen sich an das Sekretariat wenden.

Das Bundestreffen 1956 findet in Augsburg statt.

Herr Strauch-Stoll referierte über das geplante Europa-Treffen und wurde mit dessen Durchführung beauftragt.

Der deutsche nationale Fahrtenkalender wurde festgesetzt und wird im Anschluß an diesen Bericht veröffentlicht. In der weiteren Aussprache wurden die Aufgaben des Sportpräsidenten des VCVD erörtert.

Obwohl auf dieser Tagung einige sehr schwerwiegende Probleme zu behandeln waren, konnte in allen Punkten volle Übereinstimmung erzielt werden.

FAHRTENKALENDER

28. 4.—1. 5.	V.C. Berlin	örtliches Treffen
6. 5.	V.C. Bork-Selm	örtliches Treffen
10. 5.	V.C. Bamberg	regionales Treffen
12./13. 5.	V.C. Memmingen	regionales Treffen
20./21. 5.	V.C. Aachen	internationales Treffen
2./3. 6.	V.C. Osnabrück	örtliches Treffen
2./3. 6.	VC Frankfurt	regionales Treffen
9./10. 6.	München	Europa-Treffen
7./8. 7.	V.C. Würzburg	örtliches Treffen
14./15. 7.	V.C. Hagen	regionales Treffen
21./22. 7.	V.C. Kiel	internationales Treffen
4./5. 8.	V.C. Kulmbach	örtliches Treffen
11./12. 8.	V.C. Gladbeck	regionales Treffen
11.—19. 8.	Alpenfahrt des Schwäbischen Vesparrings	
25./26. 8.	V.C. Berlin	regionales Treffen
28./29. 8.	V.C. Wiesbaden	örtliches Treffen
8./9. 9.	V.C. Augsburg	Bundestreffen

Von folgenden Treffen sind die Daten noch nicht bekannt:

Vespa-Landesclub Süd-West:	V.C. Rhein-Lahn	Lorelei-Treffen
Vespa-Landesclub Schwarzwald:	V.C. Lörrach oder V.C. Freiburg	Schwarzwald- Zuverlässigkeitsfahrt
Vespa-Landesclub Bayern:	V.C. Nürnberg	örtliches Treffen



Ein **KLEPPER** ist und bleibt der ideale Wetterschutz. Bitte verlangen Sie den Spezialprospekt Mot 180 D für Roller- und Motorradfahrer von den Klepper-Werken Rosenheim.

Rechenschaftsbericht

(Januar 1956)

Der Vespa-Landesclub Berlin hatte zu Jahresbeginn 68 Mitglieder, davon 50 aktive Vespafahrer.

Es wurden wie in den vorhergegangenen Wintermonaten 2 Sportabende (Kegeln und Tischtennis) durchgeführt.

Wir hielten einen Clubabend ab, der neben einer allgemeinen Vorschau auf das Jahr 1956, den Bericht eines Clubkameraden, der früher erfolgreicher Vespa-Sportfahrer war, über eine Rallye des ADAC im Hunsrück brachte.

Auf der Januarsitzung der Arbeitsgemeinschaft der Berliner Motorrollerclubs, die seit 1½ Jahren besteht, wurde beschlossen, eine interne Berliner Motorrollermeisterschaft für Einzelfahrer und Clubmannschaften, ähnlich wie im Vorjahr, durchzuführen. Dieser Arbeitsgemeinschaft gehören neben dem Vespa-Club Berlin e.V. (ADAC), der Berliner Goggo-Club e.V. (ADAC), der Lambretta-Club Berlin e.V. und der Karo-Club e.V. an. Zur Durchführung kommen 6 sogenannte Meisterschaftsläufe. Der Vespa-Club veranstaltet eine Zuverlässigkeitsprüfung und eine Findigkeitsfahrt, der Goggo-Club einen Staffellauf und einen Pfadfinderlauf, der Lambretta-Club eine Bildersuchfahrt und ein Geschicklichkeitsturnier. Alle befreundeten Clubs führen gemeinsam ein großes An- und Abfahren durch.

(Februar 1956)

Am 3. Februar führte der Vespa-Club Berlin e.V. (ADAC) seine diesjährige Hauptversammlung durch, die von zwei Drittel der Mitglieder besucht war. Der wichtigste Tagesordnungspunkt war die Neuwahl des Vorstandes (Amtsdauer 2 Jahre).

Herr Dr. Rottenberg wurde als 1. Vorsitzender, Heinz Nehrenberg als stellvertretender Vorsitzender einstimmig wiedergewählt. Mit großer Mehrheit wurde Herr Ulrich Häselbarth zum Sportleiter und R.-W. Valentin zum Schatzmeister berufen. Frau Valentin wurde mit Einstimmigkeit Schriftführerin.

Auf dem monatlichen Clubabend hatten wir die Verkehrspolizei zu Gast. Sie zeigte einen Tonfilm von der Holländischen T.T. und zwei Verkehrserziehungsfilme. Die Sportabende standen im Zeichen der Vorbereitungen zu einem Vergleichskampf zwischen den vier Berliner Rollerclubs. Dieses Turnier wird im März zum Abschluß der Wintersaison durchgeführt.

Am 18. Februar starteten wir unser großes Faschingsfest.

* J37 Telegramm		Deutsche Bundespost	
10081 VICENZA MH354 34 7 1050			
7. März 1956		ERICH BINDER PRESIDENTE	
8111 DSSD SK		VESPA CLUB GERMANIA	
Amt Gladbeck (Westf)		HÖCKSTRASSE 16 GLADBECK/WESTFALIA	
8237 GLAD A			
PRESIDENZA NAZIONALE VESPA CLUB D'ITALIA RIUNITA A VICENZA RICORDA CARO AMICO BINDER ET PORGE CORDIALI SAPUTI BENEAUGURANDO VESPISMO GERMANICO			
TASSINARI RIVA CASTAGNETO CABRINI COMIN +			
16 +		* C.M. 50/43 (25 80) D.L. 1.1.54 6	

Neben vielen Sendungen aus allen europäischen Ländern traf auch dieser Gruß an die deutschen Vespisten aus Italien ein.

ACHTUNG

Ab Vespa-Tip Nr. 5 wird die Zeitschrift nur auf Grund der eingegangenen Bestellscheine verschickt. Dem Vespa-Tip Nr. 5 liegt eine Zahlkarte über den Betrag eines Jahresbezugs 1956 bei, der vor Erscheinen des Vespa-Tips Nr. 6 eingezahlt sein muß. Bisher eingesandte Bestellkarten behalten ihre Gültigkeit.

VCVD Sekretariat München:

Die EUROPA-Plakette kann beim Sekretariat für DM 6.— plus Nachnahmegebühr bestellt werden.

Die DEUTSCHLAND-Plakette ist leider noch nicht fertig, kann aber schon beim Sekretariat für DM 5.50— plus Nachnahmegebühr bestellt werden.



Der Vespa-Club Dortmund veranstaltete zum 6. Mal, die schon in Dortmund zur Tradition gewordene Silvester-Fahrt. Um 14 Uhr trafen sich alle Vespa-Fahrer Dortmunds auf dem Hof der Firma Ceyer (Vespa-Vertretung). Zum ersten Mal wurde auch der Dortmunder Lambretta-Club zu dieser schönen Fahrt eingeladen. Über 200 Luftballone und viel Luftschlangen gaben der Fahrt schon einen karnevalistischen Ausdruck. Zweck dieser Veranstaltung war, den Dortmunder Schutzleuten an den wichtigsten Kreuzungen unserer Stadt zum Jahresschluß für ihre geleistete Arbeit zu danken. Ein mitfahrender Original-Schornsteinfeger überreichte jedem Schutzmann ein Geschenk in Form einer Flasche Weinbrand und einer Plockwurst, und wünschte ihm, im Namen des Vespa-Clubs Dortmund viel Glück im neuen Jahr. Über 30 Roller waren an dieser, für manchen Vespa-Club nachahmenswerten Veranstaltung erschienen. Reporter von vier Dortmunder Tageszeitungen stürzten sich mit ihren Kameras in das bunte Gewühl von Luftballons und Roller. Anschließend ging es dann zum Clublokal Ewige Lampe, Hohestraße. Hier wurde noch so manches Dortmunder Bierchen hinuntergespült.

Mit Vespa-Roll
Günter Nölle
Dortmund
Davidstraße 31



Einfahrt der Lilli Marlen und die Dieser Vespa-Garde

Foto: Just

Vespa-Manöverball 08/15

Es gab große Augen, als Mitte Januar im Rhein-Lahngebiet „Einberufungsbefehle“ in viele Häuser flatterten. Die Gemüter beruhigten sich, als man daraus ersah, daß es sich um eine originelle Einladung der Vespa-Division Rhein-Lahn zum Manövermaskenball 08/15 handelte. Es hat sich im Laufe der Jahre herumgesprochen: beim Vespa-Club Rhein-Lahn ist immer etwas los! So warten auch diesmal die Räume des Stabsquartiers Hotel Weiland, Oberlahnstein, bis auf den letzten Platz besetzt, als „Vespa-Goebbels“ Alfons Schleimer mit „Miss Vespa“ Resi Mauer als charmanter Adjutant per Vespa in den Saal rollte, um das närrische Volk zu begrüßen. Der große Trubel der Masken, unter denen man viele phantasievolle Uniformen bewundern konnte, wurde von schallendem Gelächter unterbrochen, als Stabsfeldwebel Sehr die Vespa-Garde der Sektion Diez mit Pfeifen und Trommeln einmarschieren ließ. Bei den Paradeübungen der jungen Rekruten in Drillchuzug und Krätzchen blieb kein Auge trocken. Doch dann funkte der Vespa-Soldatensender Lilli Marlen in den Saal, dessen Einlagen von dem wieder einmal schwarzen Clubvorsitzenden mit wüsten Niggersongs eröffnet wurden. Er und seine ihm folgenden Kollegen Sonja, Conny und Helmut führten mit ihren bunten Schlagern die richtige Vespa-Kost im Marschgepäck und wurden mit viel Applaus bedacht. Zwischendurch wurde getanzt — geschunkelt — aufgetanzt und „sonst etwas getan“: doch um 23 Uhr ertönte der Zapfenstreich, die Lichter bis auf die bewußte Laterne verlöschten, die Rekruten standen sogar einmal stramm und eine waschechte Lilli Marlen brauste auf der Vespa in den Saal. Sie hauchte ihr altes, jedoch immer wieder neues Lied ins Mikrofon, dessen letzte Strophe im tosenden Beifall der Vespa-Landsler unterging. Nach diesem Höhepunkt packte das Soldatentheater seine Koffer und im Saal und der Vespa-Bar herrschte Hochstimmung. Das Lahnsteiner Prinzenpaar und Gefolge kamen gerade im richtigen Moment, um mit den „einspurigen Rittern der Lahnstraße“, wie der Prinz die Vespisten bezeichnete, Vespa-Brüderschaft zu trinken. Das Prinzenpaar und einige prominente Gäste wurden mit dem „Vespa-Reserveradorden I. Kl.“ ausgezeichnet. Leider vergingen die Stunden wie Minuten und auch dieser Ball nahm ein Ende. Jedoch hatten die Vespa-Fahrer das umstrittene Problem 08/15 auf ihre Weise trefflich gelöst.

A. Schleimer,
Vespa-Club Rhein-Lahn

Vespa-Club Oberhausen feierte Abschluß des Rollerjahres 1955
Am 17. 12. 1955 feierte der Vespa-Club Oberhausen in seinen Clubräumen, mit Gästen und Freunden, den Abschluß des Rollerjahres.

Der Clubvorsitzende Friedrich Pigors begrüßte seine Vespa-Kameraden und Gäste auf das Herzlichste und wies auf die Leistungen der siegreichen Fahrer und Mannschaften hin. Stern- und Zielfahrten mit über 1000 km in vorgeschriebenen Fahrzeiten waren keine Seltenheit und wurden bei den internationalen Vespatreffen im In- und Ausland mit Erfolg durchgeführt. Eine Vespa brachte es auf 1438 km in 30 Stunden. Es wurden folgende Preise errungen:

5 Pokale, 1 Silberschale, 2 Armbanduhren, Vespa-Zubehör. Der jüngste Fahrer des Clubs (18 Jahre alt) hatte anlässlich einer Sternfahrt des Niederrheinischen Automobilclubs Duisburg, den Silberschild des ADAC Gau Niederrhein, für den Club nach Oberhausen geholt. Alle Fahrten wurden aus eigenen Mitteln bestritten und unfallfrei gefahren.

Mit den Worten: „Und nun laßt uns dieses Fest feiern“, wurde dann der Tanzabend eröffnet und mit vielen Überraschungen bis in den frühen Morgenstunden gefeiert.

Dänemark:

Der Präsident der Dansk Union, Herr Hans Larsen, legt in diesem Jahr ganz besonderen Wert darauf, deutsche Vespa-Kameraden in Odense begrüßen zu können. Eine herzliche Aufnahme ist zugesichert.

V. C. Belgien:

Der Vespa-Club Belgien hat folgende nationale Treffen gemeldet:
29. April 1956 Rallye in Courtrai,
20.—21. Mai 1956 Rallye in Arlon,
14.—22. Juli 1956 Namur,
26. August 1956 Limbourg.

Nach Rücksprache mit dem Präsidenten des V.C. Holland, Herrn Murman, konnte Herr Erich Binder erreichen, daß das mit unserem Europa-Treffen zusammenfallende Vespa-Treffen in Sittard auf den 26. bis 28. Mai vorverlegt werden konnte.

Vespa-Tip Nr. 5 erscheint am 12. 5. 1956. Wir bitten die Vespa-Clubs um regere Mitarbeit durch Einsenden von Berichten und Clubnachrichten. Einsendeschluß bis Ende April.



Mit der Vespa zum Traualtar

Foto: Lechnicht

„IV. INTERNATIONALE VESPA-ZIELFAHRT ZUR KIELER WOCHE 1956 AM 23. UND 24. JUNI 1956“

Der Vespa-Club Kiel ruft zur Teilnahme an der IV. Internationalen Vespa-Zielfahrt zur Kieler Woche 1956 am 23. und 24. Juni 1956 auf.

PROGRAMM

Sonnabend, den 23. 6. 1956:

Nachmittags: Eintreffen der Teilnehmer in Kiel bis 17.30 Uhr (Rathaus-Platz). Wertung, Platzkonzert des Musikkorps der Polizeidirektion Kiel, Kaffeetafel, Ausgabe der Plaketten (Fahrer) und einer Erinnerungsgabe (Sozia). Bei der Wertung (Mannschafts- und Einzelwertung) wird der Mannschaftspreis als Wanderpokal vom Vespa-Club Berlin verteilt.

Abends: Festessen, Großer Festball mit Unterhaltungsprogramm unter Mitwirkung namhafter Künstler der Städtischen Bühnen der Landeshauptstadt Kiel und Preisverteilung im Festsaal der „Neuen Mensa“ der Universität Kiel.

Sonntag, den 24. 6. 1956:

Vormittags: Empfang der Sieger und Mannschaftsführer im Rathaus durch den Herrn Stadtpräsidenten und Überreichung des Ehrenpreises der Stadt Kiel an den besten Einzelfahrer, Blumen-Korso (Stadtgebiet, Nord-Ostsee-Kanal, Fürdehafen)
Nachmittags: Dampferfahrt in See bis Feuerschiff Kiel mit Tanz an Bord.

Die näheren Einzelheiten (Programme, Teilnahmebedingungen, Nennformulare usw.) können in Kürze bei den örtlichen Vespa-Clubs oder von der Geschäftsstelle des Vespa-Clubs Kiel, L. Beyersdorff, Kiel-Ellerbek, Federmannstraße 11, angefordert werden. Das Neungeld beträgt für Fahrer und Beifahrer nur je 5.—DM. Darin ist enthalten: Künstlerisch ausgeführte Plakette bzw. Erinnerungsgabe, Teilnahme an der Wertung, Kaffeetafel, Festessen und Festball, Korsofahrt und Dampferfahrt in See. Für preisgünstige Quartierbeschaffung wird Sorge getragen — Camping-Platz vorhanden.

Kiel, die Stadt des Segelsports, und Schleswig-Holstein, das Land zwischen 2 Meeren, rufen euch und laden euch ein zum Besuch der Inseln und Halligen an der Nordseeküste, der Kette herrlicher Ostseebäder oder der verträumten seenreichen Holsteinischen Schweiz.

Wir nehmen auch Klein-Anzeigen auf

Spaltenbreite 42 mm
mm-Preis 0,50 DM
Ziffergebühr 1,— DM

Anzeigenmuster:

1 spaltig
12 mm hoch
Preis: 6,— DM

Vespa
10000 km gelaufen, preiswert zu verkaufen. Zuschriften unter . . .

1 spaltig
25 mm hoch
Preis:
12,50 DM

Vespafahrer
28 J., blond, 1,75 gr., kaufm. Angest., wünscht junge Dame entspr. Alters zwecks spät. Ehe kennenzulernen, die Interesse am Vespa-Sport hat. Zuschriften unter . . .

Anzeigenverwaltung

J. Strüder, Werbungsmittlung K.-G.

Neuwied am Rhein, Engerser Straße 33-36

V. C. Gießen

Im Café Neidert hielt der Vespa-Club Gießen seine Monatsversammlung ab. Polizeihauptkommissar Hoffmann und Polizeimeister Reinschmidt von der Gießener Verkehrspolizei waren hierzu eingeladen und erörterten in einem Referat Gießener Verkehrsprobleme und allgemeine Neuerungen über das Verhalten im Straßenverkehr. In der anschließenden Diskussion wurde hingewiesen, daß sich alle Verkehrsteilnehmer einer noch größeren Sorgfalt und Aufmerksamkeit im Straßenverkehr befleißigen müssen. Nur durch den guten Willen und das aktive Mitwirken aller kann heute die erschreckend hohe Anzahl von Verkehrsunfällen vermieden werden.
Am Schluß dankte der 1. Vorsitzende Wesche den Referenten für ihre interessanten Ausführungen.

Der Vespa-Club Gießen hielt am 28. Januar 1956 ein großes traditionelles Kostümfest ab. Die zahlreich erschienenen Mitglieder, Gäste und Freunde des Vespa-Clubs Gießen verlebten eine fröhliche und unbeschwerte Faschingsnacht. Nach den Klängen einer erstklassigen Tanzkapelle vergnügten sich alle Anwesenden bis in den frühen Morgen.

Wesche
1. Vorsitzender)

AGO-Rollergaragen

aus verzinktem Wellblech
Arn. Georg A.G. - Neuwied - Tel. 22951/53

Gebrauchte Vespa, auch Unfallmaschine, die noch fahrbereit gemacht werden kann, zu Lehrzwecken billig zu kaufen gesucht, Vespa-Club Darmstadt
Angebote an: Anz. Verw. J. Strüder KG, Neuwied, Engerserstr. 36

Von Unterbrechern, Zündkerzen und Kondensatoren

Das kleine Vespa-Fräulein möchte ich sehen, das den ganzen elektrischen Kram der Vespa nicht ebenso für tabu hält, wie ihr eigenes Seelenleben. Ja, selbst in Ehren ergrauten Vespa-Veteranen läuft es kalt über den Rücken, wenn man an sie das Verlangen stellen sollte, einen Unterbrecher einzustellen oder gar einen Kondensator auszuwechseln. Ich gebe zu, die ganz „Guten“ unter uns können's schon, für die ist der Artikel auch nicht geschrieben; sie sollen ihn nur der Freundin geben, damit diese versteht, warum er am Samstag Nachmittag basteln muß.

Zugegeben, Sie alle können eine Zündkerze auswechseln, aber verraten Sie mir doch bitte, wie Ihre Reservekerze verpackt ist. Wahrscheinlich immer noch in der Originalverpackung, die immerhin einen gewissen Schutz gegen Beschädigungen darstellt. Zwei Punkte sind vor allem bei einer Zündkerze empfindlich, einmal der Isolatorstein gegen Schlag oder Stoß (er kann durchaus brechen) und zweitens das Kerzengewinde, das mindestens ebenso empfindlich ist. Und wenn Sie ein beschädigtes Kerzengewinde mit Gewalt ins Kerzenloch schrauben, ist das Kerzengewinde im Zylinderkopf bestimmt kaputt. Die Kerze ist in diesem Fall bestimmt die Stärkere, der Zylinderkopf ist nämlich aus Leichtmetall, also einem relativ weichen Material. Noch ein weiterer Punkt kommt hinzu: der Elektrodenabstand Ihrer Zündkerze soll auch bei der Reservekerze das vorgeschriebene Maß haben (0,6 mm) und dieser Elektrodenabstand stimmt bestimmt nicht mehr, wenn die Kerze nur lose verpackt im Werkzeugkasten herumgeschüttelt wird. Wer sich also auf seine Reservekerze verlassen will, der kaufe sich im Kraftfahrzeugzubehör-Geschäft einen Zündkerzenbehälter, in dem die Kerze absolut sicher gegen jedwede Beschädigung geschützt ist. Beim Einschrauben der Kerze (in Uhrzeigerichtung) sollte man sich auf jeden Fall davon überzeugen, ob auch das Gewinde richtig gefaßt hat, bevor man mit dem Zündkerzenschlüssel weiterdreht. Die Hebelwirkung des Schlüssels ist ziemlich stark und das Gewinde schnell verschnitten. Der sog. Kabelschuh, der auf die Zündkerze aufgesteckt wird, ist gegen gewaltsames Reißen oder Würgen ebenfalls empfindlich und verbiegt sich gegebenenfalls. Klar ist, daß darunter wieder der gute Kontakt leidet. Eine Kardinalfrage? Welcher Wärmewert der Kerze soll in der Vespa gefahren werden? Nun, ich würde sagen, im Normalfall Wärmewert 225 (oder entsprechend) bei sehr langsamer Fahrweise z. B. im Winter Wärmewert 175 und bei extrem hohen Beanspruchungen Wärmewert 240.

Wird eine Zündkerze ausgetauscht, so sollte man beim Aufsetzen des Kabelschuhs stets darauf achten, daß dieser auch richtig auf die Zündkerze zu sitzen kommt.

Jetzt aber wird's Ernst! Ich komme nämlich zum Unterbrecher. Dieser heißt zwar nicht so, weil er die Fahrt unterbricht, es kann aber vorkommen, daß er es trotzdem tut. Der Unterbrecher muß sich zu einer bestimmten Zeit auf ein bestimmtes Maß öffnen (0,4 mm), damit der Funke an der Zündkerze überspringt. Ist der Unterbrecherabstand zu klein, daß der Unterbrecher nicht mehr aufmachen kann, dann gibt es eben auch keinen Zündfunken an der Kerze. Oder er kann auch so verschmort sein, daß er jeglichen Dienst verweigert. Im ersteren Falle hilft das Nachstellen auf das vorgeschriebene Maß und im zweiten Falle muß er mit einer Kontaktfleie gereinigt werden. Im Notfall auf der Urlaubsfahrt kann man sich mit einem Taschenmesser oder Nagelfeile behelfen, das zwischen den Kontakten durchgezogen wird. Wie kommt man aber an den Unterbrecher? Das ist gar nicht so schwer. Zuerst

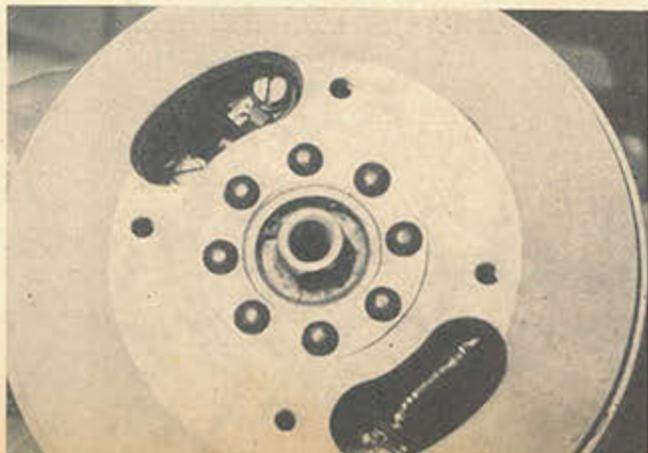
wird die Motorhaube abgenommen. Als zweites müssen die 4 Schrauben des Schutzbleches für das Gebläse gelöst werden, dieses läßt sich dann ohne weiteres abheben. Nun ist noch die Ventilatorflügelplatte abzuschrauben. Sie ist ebenfalls mit 4 Schrauben befestigt und läßt sich nach deren Lösen ohne Schwierigkeiten abheben. Dadurch liegt der Schwungradmagnet frei. Dieser hat zwei Schlitze, durch die die entsprechenden Arbeiten am Unterbrecher vorgenommen werden können. Natürlich muß zuvor der Schwungradmagnet solange gedreht werden, bis einer der Schlitze den Unterbrecher freigibt. Der Zusammenbau erfolgt dann wieder in umgekehrter Reihenfolge. Bitte achten Sie aber beim Zusammenbau darauf, daß die Sicherungen an den Schrauben des Ventilatorflügels auch wieder ordnungsgemäß befestigt sind. Soll der Unterbrecher ganz ausgewechselt werden, dann muß auch die Schwungradscheibe abgezogen werden. Dazu ist eine eigene Abziehvorrichtung notwendig. Wie das im einzelnen geht, darf ich Ihnen in einem weiteren Artikel beschreiben.

Als letztes kommt der Kondensator an die Reihe. Ich muß gestehen, er ist ein ganz hinterhältiger Bursche. Erstens sitzt er versteckt auf der Lichtmaschinen-Ankerplatte; um an ihn heranzukommen, muß man ebenfalls die Magnetschwungradscheibe abziehen und zweitens tut er absolut nichts, er sitzt ganz still auf seinem Platz, ohne sich zu bewegen, drittens und das ist das Schlimmste, von außen sieht man ihm nicht das geringste an, ob er noch „im Dienst“ ist oder das Zeitliche schon gesegnet hat. Leider ist er für den Kerzenfunken unbedingt notwendig. Wir können also auf ihn nicht verzichten. Damit Sie es aber nicht mit der Angst zu tun bekommen, will ich Ihnen gleich verraten, daß es zu den ganz, ganz seltenen Pannen gehört, wenn einmal ein Kondensator defekt ist.

Seine Überprüfung erfolgt mit einem elektrischen Meßgerät. Auf der Strecke läßt sich seine Funktionsfähigkeit nur so überprüfen, daß man alle für die Zündung verantwortlichen Teile, als das sind: Zündkerze, Unterbrecher und Zündspule überprüft. Sind diese alle in Ordnung, dann bleibt nur mehr der Kondensator als Fehlerquelle übrig. Doch wie gesagt, dazu muß der Schwungradmagnet abgezogen werden und das kommt das nächste Mal an die Reihe.

Der obere Schlitz im Schwungrad steht gerade so, daß der Unterbrecherabstand geprüft und nötigenfalls korrigiert werden kann. Um den Unterbrecherabstand verändern zu können, muß die linke der beiden im Schlitz sichtbaren Schrauben gelöst werden.

Das ist die komplette Ankerplatte der Vespalichtmaschine. Zwischen den beiden oberen Spulen befindet sich der Unterbrecher. Zwischen rechter und linker Spule ist der Kondensator montiert. Das breite Band direkt links vom Kondensator ist der Schmierfilm, der gelegentlich einmal ein paar Tropfen Öl abkriegen sollte.



Mit diesem, dem Bordwerkzeug beigegebenen Zündkerzenschlüssel, läßt sich das Wechseln der Zündkerze leicht bewerkstelligen. Man muß nur darauf achten, daß der Schlüssel nicht zu sehr verkantet wird, da sonst eine Kühlrippe am Zylinderkopf beschädigt werden könnte.



Vespafahrer Häselbarth: „Det is Berlin!“

Gespräch mit einem zünftigen Vespafahrer

Besuch aus Berlin im Sekretariat des VCVD

Es war ein Wetter, bei dem man keinen Hund vor die Tür jagen wollte. Das Thermometer war bis auf minus 20 Grad gesunken, dazu schneite es unaufhörlich. Gerade zu diesem Zeitpunkt klopfte es bei uns an die Tür und wir erhielten Besuch von Herrn Ulrich Häselbarth, der bei diesem Wetter mit seiner Vespa GS von Berlin nach Augsburg gefahren war, um uns einen Besuch abzustatten.

Selbstverständlich entwickelte sich sehr bald ein zünftiges Fachgespräch und wir möchten einige der Erfahrungen, die diesmal im wahrsten Sinne des Wortes von Herrn Häselbarth „erfahren“ wurden, unseren Lesern nicht vorenthalten. Zunächst dürfen wir jedoch von diesem eifrigen Vespa-Fahrer einen kurzen Steckbrief abgeben:

Herr Häselbarth ist ein waschechter Berliner, 28 Jahre alt und von Beruf Ingenieur. Er ist Mitglied des Vespaclubs Berlin. Obwohl seine Vespa GS erst knapp ein halbes Jahr alt ist, steht der Tachometer bereits auf 15000 km und er hat in dieser Zeit mit seiner Vespa bereits beträchtliche Erfolge erzielen können. So fuhr er sich in der 2. Nordberliner Geländeprüfung die Silbermedaille und bei der 3. Grunewaldfahrt die Goldmedaille. Bei dieser Fahrt, die 500 km lang über die Avus-Rennstrecke führte, wurde seine Vespa GS offiziell gestoppt und erreichte dabei eine Spitzengeschwindigkeit von weit über 100 km. Herr Häselbarth betonte, daß er seine Vespa in keiner Weise frisiert hatte. Er fährt die Schnelligkeit der „GS“ nur auf seine vorsichtige Einfahrmethode zurück. So wurde die Maschine die ersten 3000 km überhaupt nicht voll ausgefahren und selbst heute noch tankt er ein Benzin-Öl-Gemisch im Verhältnis von 1:12,5. Selbstverständlich rät er allen Vespa-GS-Freunden ihren Roller genauso vorsichtig einzufahren. Was uns besonders interessierte, war der von ihm gemessene Benzinverbrauch, über den er genau Auskunft geben konnte. Bei den scharfen Beanspruchungen, wie sie sich aus Wettbewerbsfahrten ergeben, betrug der Verbrauch für 100 km 3,88 Liter. „Normal“, wobei wir Herrn Häselbarth gar nicht glauben, daß er seine GS jemals normal und friedlich fährt, kam er auf einen Verbrauch von 3,5 Liter. Besonderen Wert legt Herr Häselbarth bei Geländefahrten auf den Knieschluß. Mit dem Halt, der durch das Reserverad gegeben ist, war er noch nicht ganz zufrieden. So baute er sich um das Reserverad aus einer Plane und einer Decke ein dickes Polster, das ihm nun erst den richtigen Knieschluß gibt und vor allen Dingen keine Druckstellen mehr am Knie verursacht. Im übrigen machte Herr Häselbarth die Erfahrung, daß sich im Gelände mit weniger Luft im Hinterrad als üblich besser fahren läßt. Normal fährt er vorne 1,2 atü und hinten 2,2 atü. Im Gelände wird der Luftdruck hinten auf 1,5 atü reduziert.

Für das kommende Jahr hat sich Herr Häselbarth natürlich viel vorgenommen und als nächster Wettbewerb steht wohl die Zonengrenzfahrt auf dem Programm. Selbstverständlich wünschen wir ihm dazu und auch auf allen anderen Fahrten Hals- und Beinbruch.

E. F.



Mit über 100 „Sachen“ auf der Avus-Rennstrecke in Berlin. Klarer Fall, daß die Vespa „GS“ hier in ihrem Element war



Bei Zuverlässigkeitsfahrten müssen oft Waldwege der schlimmsten Sorte befahren werden. Auch hier stellt die „GS“ ihren Mann



Hier geht es mit beachtlicher Schräglage über nasse Schienen. Es gehört schon die ausgezeichnete Straßenlage einer Vespa dazu, solche Situationen zu meistern



Bei Geschlichkeitsfahrten mit der „GS“ und einem guten Fahrer kann wirklich nichts schiefgehen

Kälte + Körper-Schutz

durch RÖMER-Wärmegürtel u. -Wärmekissen (6 oder 12V)

MOTORRAD
ROLLER
TRAKTOR
AUTO

HANS RÖMER NEU-ULM/DONAU
GEGRÜNDET 1871
HELME UND AUSRÜSTUNGEN
Bringt durch den Fachhandel

Vom Versandhandel direkt an den Verbraucher, preisgünstigst, Nachnahme, frei Haus liefern wir **Auto-, Motorrad- und Roller-Zubehör**. Spezialität: Peterinengaragen, Campingartikel für alle Fahrzeuge. Angebote unverbindlich. **Versandhandel für KFZ-Bedarf K. Hilbertz Uerdingen/Rh., Postf.**

IDEAL

Windschutzscheibe mit Sehschlitz

HERSTELLER
GUSTAV EICHENWALD
NEUSS/HAFEN

Der Vespa-Tip hilft

1. Als Vespa-Fahrer habe ich so meine lieben Sorgen mit den Zündkerzen. Keine 500 km hält eine neue Kerze bei mir (egal, ob Bosch, Beru, Champion usw. mit Wärmewert 175, 225 oder 240). Bei meiner Urlaubsfahrt von ca. 1500 km habe ich für 10.— DM Kerzen gebraucht. Immer, wenn ich einen Berg fahre, mit viel Gas oder auf schöner gerader Straße mit Vollgas, gibts einen Knall und 2,30 DM sind fort. Wohl ist die Kerze nicht ganz kaputt, aber ich kann damit keine hohen Leistungen oder Geschwindigkeiten mehr erzielen. Ich fahre meine Vespa immer hochtourig und auch nie im 3. Gang unter 40 km. Alle „Vespa-Spezialisten“, die ich deshalb konsultierte, konnten mir nicht helfen und haben das Zündkerzenproblem als eine nicht zu ändernde Tatsache aufgefaßt.

Antwort: In erster Linie eine Vespa-Spezialwerkstätte aufsuchen und feststellen lassen, ob im Zylinder und Auspuff nicht starker Ölkohlenansatz vorhanden ist. Andererseits, ob eine Hauptdüse von 80 eingesetzt ist. Die Zündung genau auf Frühzündung, auf 4,5 mm vor dem oberen Totpunkt einstellen. Dann bei kalter Witterung eine Spezial-Zweitaktkerze Wärmewert 225 oder gar 175 verwenden. Bei warmer Jahreszeit oder starker Belastung Wärmewert 240.

2. Es dreht sich um meinen Vespa-Motor, habe rd. 35000 km herunter. Auf freier Strecke verbraucht er ungefähr 3 Liter bei 60 km, früher 2,5 Liter, im Stadtverkehr ist der Verbrauch sogar auf 3,5 Liter angestiegen. Bei einer normalen Steigung der Straße sinkt die Leistung stark ab. Also ein Zeichen, daß der Kolben Luft hat. Nun habe ich gedacht, man könnte doch neue Kolbenringe auflegen. Machen sich die neuen Kolbenringe bemerkbar, wird der Benzinverbrauch dadurch geringer, und zieht dann der Motor wieder besser?

Antwort: Nach 35000 km ist es erforderlich, daß Kolben und Zylinder einmal nachgemessen werden. Es ist durchaus möglich, daß, wie Sie annehmen, der Kolben etwas Luft hat. Dies müßte sich aber durch ein Kolbengeräusch bemerkbar machen. Sind die Kolbenringe schon einmal nachgesehen worden? Sitzen nicht evtl. die Kolbenringe fest (durch Ölkohle festgebrannt)? Dies wäre eine Untersuchung, die sie zuerst machen müßten. Die Auswechslung von Kolbenringen halten wir nicht für zweckmäßig, da anzunehmen ist, daß die Zylinderlaufbahn durch Verschleiß unrunder geworden ist. Abhilfe schafft nur Ausschleifen des Zylinders und ein neuer Kolben bzw. Austauschzylinder mit Kolben.

3. Vespa, Baujahr 51, Kilometerstand 8000. Seit einiger Zeit tritt am Hinterrad bei jeder Radumdrehung ein schlagendes Geräusch auf. Der Radialdichtring wurde erst kürzlich ausgewechselt. Das Geräusch kehrt bei jeder Radumdrehung wieder, meist nur, wenn ein Stück gefahren wurde; nie oder selten, wenn der Roller aus dem Stall geschoben wird.

Antwort: Bei der Reparatur Ihres Fahrzeuges ist allem Anschein nach beim Wiederaufbau ein Versetzen unterlaufen. Wir vermuten, daß die eingeschweißten Stahlschalen des Radflansches mit ihrer Kopfseite den Bremsmechanismus in der Bremstrommel berühren. Auch besteht die Möglichkeit, daß die Kronenmutter der Antriebswelle nicht ganz festgezogen ist und infolgedessen das Hinterrad taumelt. Wir empfehlen Ihnen, eine Untersuchung in einer Vespa-Spezialwerkstätte vornehmen zu lassen.

4. Ich besitze eine Vespa HA Baujahr 1952 mit Schaltgestänge. Seit einiger Zeit verliere ich durch das Hinterrad Öl, obwohl der Sinnerring einwandfrei ist. Das Öl tritt durch die Feinverzahnung des Achsstummels und des Flansches aus. Durch Verwendung flüssiger Dichtung und einer Filzscheibe habe ich eine geringfügige Verbesserung erzielt, den Fehler jedoch nicht abstellen können.

Antwort: Falls bei Ihrer Vespa der Sinnerring tatsächlich einwandfrei ist, bleibe nur noch die Möglichkeit, daß der Radflansch eingelaufen ist. Übrigens ein ganz normaler Abnutzungsvorgang bei der Vespa. Diese müßte also bei Ihrem Roller ausgetauscht werden.

5. Was versteht man eigentlich unter einem Austauschverfahren für verschiedene Verschleißteile der Vespa?

Antwort: Unter einem Austauschverfahren versteht man, daß ein Verschleißteil, wie z. B. ein Kolben oder Zylinder,

wenn er rein durch Verschleiß unbrauchbar geworden ist, nicht aber irgendwelche mechanische Defekte aufweist, wie z. B. Bruch, an das Werk zurückgegeben wird und man dafür dasselbe Teil zu wesentlich billigerem Preis als die Neuschaffung kosten würde, in regeneriertem Zustand erhält.

6. Ich bin Vespa-Fahrer und bitte Sie um Auskunft über das Problem: Soll man warmlaufen lassen? Es ist mir verständlich, daß sich die volle Leistung eines Motors erst bei der richtigen Betriebstemperatur zeigt, weshalb es ratsam sein dürfte, erst dann mit vollen Touren und hoher Leistung zu fahren, wenn der Motor gut durchgewärmt ist. Die Frage ist nur, ob man den Motor im Stand warmlaufen lassen soll, oder ob man sich nach den ersten Motorumdrehungen auf den Roller setzt und losfährt, dies jedoch nicht gleich mit Vollgas und auch nicht gleich in allen Gängen hochjagend, jedoch fahren und die Maschine arbeiten lassen. Ich habe in einem Motorradbuch gelesen, daß es falsch ist, bei stehender Maschine den Motor im Leerlauf warmlaufen zu lassen. Demgegenüber heißt es in einer Anleitung für die Vespa, daß es sehr wichtig ist, den Motor im Leerlauf kurze Zeit warmlaufen zu lassen.

Antwort: Das Warmlaufenlassen im Stand schadet einem Zweitakter kaum, eher schon dem Viertaktmotor, da beim Zweitakter mit dem Benzin auch sofort Öl an die zu schmierenden Stellen gebracht wird. Es scheint uns jedoch ratsam, sofort nach dem Starten mit dem Fahren zu beginnen, da durch die stärkere Belastung beim Fahren der Motor schneller seine Betriebstemperatur erreicht. Natürlich wird man beim Kaltstart nicht gleich mit Vollgas losbrausen, sondern erst mit Viertel- bis Halbgas fahren, bis sich der Motor warmgelaufen hat.

7. Ich möchte gerne wissen, ob ich die Reifen meiner Vespa runderneuern lassen kann und welche Firma gegebenenfalls solche Aufträge entgegennimmt.

Antwort: Das Runderneuern von Kollerreifen ist grundsätzlich nicht zu empfehlen. Auch ist die Preisdifferenz von Runderneuungen bei so kleinen Reifen, zum Preis eines neuen Rollerreifens so gering, daß sich diese Arbeit gar nicht lohnt.

8. Beim Lesen eines mir übersandten Heftes ist mir etwas aufgefallen, womit ich nicht ganz einverstanden bin. Und zwar in dem Artikel: „Das Vespa-Sportmodell GS 150 ccm“, da heißt es: Andere werden wieder über die „lumpigen“ 8 PS enttäuscht sein. Man sollte hier aber nicht vergessen, daß diese 8 PS am Hinterrad gemessen wurden und nicht, wie z. B. in Deutschland üblich, an der Kurbelwelle abgemessen sind. Der Unterschied ist nicht unbedeutend, nach deutschen Messungen käme die „GS“ wahrscheinlich auf annähernd 10 PS. Ich bin der Meinung, daß in Deutschland die zur Verfügung stehende Leistung gemessen wird und nicht die reine Motorleistung. Jedenfalls bei den PKW ist es in Deutschland so üblich, die Leistung, die an der Kupplung effektiv verfügbar ist, zu messen, wobei der Kraftverlust für Lichtmaschine, Gebläse oder Wasserpumpe mit Propeller, Benzinpumpe schon enthalten ist. Ich weiß nun nicht, ob im Motorradbau genauso gemessen wird, wie im Personenwagenbau, aber eigentlich müßte das doch der Fall sein.

Antwort: In Deutschland wird bei Motorrädern die Leistung üblicherweise an der Kurbelwelle abgemessen. Es erfolgt dann sogar noch eine Umrechnung dieser Werte, bezogen auf Normluftdruck, Luftfeuchtigkeit und Temperatur, wobei die Leistung meist noch einmal um einige Prozent höher zugunsten des Motors errechnet wird.

9. Ein Bekannter von mir spielt mit dem Gedanken, an seine Vespa einen Beiwagen anzuhängen. Er bittet über mich um die Beantwortung folgender Fragen.

1. Ist es überhaupt möglich, an eine so kleine Maschine wie die Vespa einen Beiwagen anzubauen, vom Rahmen her gesehen?

2. Wie hoch steigt der Brennstoffverbrauch und wie tief sinkt die Geschwindigkeit (durch Getriebeänderung, zusätzlicher Luft- und Rollwiderstand usw.)?

3. Kann man mit Beiwagen noch eine Reisegeschwindigkeit von ca. 55 km/h fahren?

4. Wie teuer kommt das ganze Vergnügen mit allem Drum und Dran?

Antwort: Die Möglichkeit, einen Seitenwagen an einer Vespa anzuhängen, besteht. Der Benzinverbrauch beim Seitenwagenbetrieb ist stark von der Belastung und von der Beschaffenheit der zu fahrenden Strecke abhängig. Im Schnitt dürfen Sie etwa mit 3,5 Liter rechnen. Die Höchstgeschwindigkeit wird ebenfalls, je nach Belastung auf 60 bis 50 km absinken. Die Möglichkeit zum Einbau einer anderen Übersetzung besteht. Mit Seitenwagenbetrieb werden Sie ohne Belastung noch etwa Schnitte von 50 km fahren können, bei belastetem Seitenwagen wird dieser Schnitt, je nach Art der Strecke, auf 40 bis 45 km/h absinken. Für die Anbringung eines Seitenwagens rechnen wir ganz unverbindlich mit rd. DM 400.— bis 450.—.

10. Ich möchte bei meiner Vespa gerne die Spannung regeln, kann jedoch an der Lichtmaschine keinen Regler finden. Soviel mir auch bekannt ist, wird dieser nur bei einer Maschine mit Batteriezündung verwendet. Die verschiedensten Vergaser und Zündeneinstellmöglichkeiten wurden an meiner Vespa schon ausprobiert. Aber über 65 km bin ich auf der Ebene noch nicht gekommen. Der Tachometer ist auch in Ordnung. Bei gemeinsamen Ausflügen mit Clubfreunden hänge ich immer nach.

Antwort: Bei Lichtmaschinen, wie sie in der Vespa Verwendung finden, läßt sich die Spannung dadurch regeln, daß die Magnete wieder aufmagnetisiert werden. Das dürfte bei Ihrem Roller notwendig sein. Diese Arbeit erledigt Ihnen jeder Boschdienst zum Preis von etwa 2.— bis 3.— DM. Die Vespa ist auf genaue Zündeneinstellung sehr empfindlich. 4,5 mm ist die Werkseinstellung. Soll sie etwas schneller laufen, dann ist die beste Zündeneinstellung 4 mm. In den Werkstätten wird die Zündung leider manchmal durch das Kerzenloch kontrolliert. Dieses Verfahren ist aber zu ungenau.

Mit dem neuen **AUTOMATISCHEN BENZINHAHN**

keine tropfenden Vergaser-keine auslaufenden Tanks mehr!

PREIS 77,-

HEIßMOTOREN GMBH ÜBERLINGEN/B

Vespa-Clubs, die dem VCVD angeschlossen sind

Vespa-Club von Deutschland	Sekretariat	München 38, Frickestr. 35
Vespa-Landesclub Nord	Heinrich Miets	Bremen, Bahnhofstr. 32
Vespa-Landesclub West	Erich Binder	Gladbeck i. Westf., Hochstraße 16
Vespa-Landesclub Südwest	Fritz Schneider	Darmstadt, Bismarckstr. 51
Vespa-Landesclub Schwarzwald	Hajo Koslowski	Freiburg i. Breisgau, Fichte-straße 49
Schwäbischer Vespa-Ring	Vorsitzender Helmut Reiter Geschäftsführer Heinz Stütts	Geschäftsstelle Schwäb.-Gmünd, Goethestr. 43
Vespa-Landesclub Bayern	Manfred Hopf	Würzburg, König-Heinrich-Straße 90

VESPA-LANDESLUB WEST

Clubs	Vorsitzender	Straße und Hausnummer
V. C. Aachen	Helmut Hildebrandt	Friedr.-Ebert-Allee 40
V. C. Aliso-Oberaden	Manfred Kaprolat	Landwehrstr. 67
Bergischer V. C.	K. H. Schwark in W.-Barmen	Spechtweg 11
Bergisch-Märkischer V. C.	Herr Klement in W.-Barmen	Mekelstr. 67
V. C. Bochum	Gerd Felske	Wittener Str. 224
V. C. Bork-Selm	Herr Schlieckamp	Dorfstr. 62
V. C. Dortmund	Helmut Albrecht	Gleiwitzstr. 230
V. C. Duisburg-Hamborn	Kurt Tepel	Rudolfstr. 23
V. C. Dülken	Hans Geßmann	Waldstr. 1
V. C. Düsseldorf	Hans Josef Kalwa	Heideweg 79
Düsseldorfer V. C. 52, vorm. Denrath	Werner Kellerwessel	Borsigstr. 13
V. C. Emscher-Lippe	Anton Macal in Bottrop	Otto-Krawehl-Str. 5
V. C. Gelsenkirchen	Siegfried Danguillier	Auf Böhlingshof 35
V. C. Gevelsberg	W. Ramm	Südstr. 7
V. C. Gladbeck	Erich Binder	Hochstr. 16
V. C. Hagen	Walter Pree in Herdecke a. d. Ruhr	Poststr. 9
V. C. Haltern	Werner Asche	Postfach Haltern
V. C. Hamm	Herr Wessels	Langewangeweg 32
V. C. Heinsberg	Wilh. Geffers	Hochstr. 67
V. C. Hilden	Paul Klein	Schulstr. 19
V. C. Hochsauerland	Helmut Dobe	Meschede, Haus Sonnenbruch
V. C. Hülse	Jakob Hüskes	Albrecht-Dürer-Str. 31
V. C. Kassel	Frau Hanne Scheidler	Königstor 54
V. C. Krefeld	Karl Weinhold	Philadelphäustr. 93
V. C. Mettmann	Heinz Pepping	Düsseldorfer Str.
V. C. Moers	Manfred Suhr	Krefelder Str. 165
V. C. M.-Gladbach	Theodor Peters	Am Meisenhof 28
Vespa-Freunde M.-Gladbach	Gerhard Strang	Rudolfstr. 15
V. C. Mülheim	H. P. Pietsch in Oberhausen	Friedr.-List-Str. 4
V. C. Münster	Erich Falk	Probsteistr. 59a
V. C. Oberhausen	Friedr. Pigors	Eberstr. 34
V. C. Osnabrück	F. Baumfalk	Voxtruperstr. 56
V. C. Ratheim-Hückelhofen	Herr Jessat	Buschstr. 21
V. C. Recklinghausen	Bruno Bernemann	Hertenerstr. 191
V. C. Remscheid	Lothar Häussler	Schützenstr. 64
V. C. Rheydt	H. Frenzen	Wätelersstr. 43
V. C. Rheydt-Odenkirchen	P. Wingarts	Färberstr. 47
V. C. Unna	Manfred Wandelt	Hertingerstr. 65
V. C. Wanne	August Schirbach	Wanne-Eickel
V. C. Wesel	Karl Letzner	Dorstener Straße 360
V. C. Wuppertal e.V.	Vespa-Club	Kurfürstenting 33
V. C. Wülfrath	Hans Buchlay	Bahnhofgaststätte Unterbarmen Bergstr. 16

Club:	Vorsitzender:	Straße und Hausnummer:
V. C. Bingen (Mäuseturm)	E. Klein	Bingen a. Rhein, Mainzer Str. 126
V. C. Darmstadt	F. Schneider	Darmstadt, Bismarckstraße 150
V. C. Erbach i. Odenw.	H. Egnor	Erbach i. Odenw., An der Zentlinde 42
V. C. Frankfurt a. M.	Fred Wagebach	Frankfurt a. M., Club-lokal: Kolpingshaus
V. C. Friedberg i. Hessen	Willy Thomas	Friedenstraße 29
V. C. Gießen	Bernhard Wesche	Gießen, Ludwigspl. 5
V. C. Heidelberg	G. Hummel	Heidelberg, Max-Wolff-Straße 14
V. C. Karlsruhe	Fa. Vespa-Müller	Karlsruhe
V. C. Kulmbach	Adolf Engelhardt	Kulmbach, Spiegel 35
V. C. Mainz	Heinz Ditsch	Mainz, Kapuzinerstr. 38
V. C. Mannheim	Dr. Horst Schulze	F 1, 4a
V. C. Pforzheim	Siegfried Flitsch	Pforzheim, Kaiser-Friedr.-Straße 138
V. C. „Rhein-Lahn“	Alfons Schleimer	Singhofen, Unterlahnkreis
V. C. Trier	O. Barthen	Trier-Mosel, Dietrichstr. 33
V. C. Wiesbaden	Kurt Feser	Wiesbaden, Gneisenaustraße 27

VESPA-LANDESLUB SCHWARZWALD

V. C. Freiburg	Hajo Koslowski	Freiburg i. Brg., Fichte-straße 49
V. C. Lörrach	Josef Weigner	Lörrach, Weberstr. 2
V. C. Offenburg	Deutsch b. Fa. Basler	Offenburg (Baden), Helmholtzstr.

SCHWÄBISCHER VESPA-RING

V. C. Garmisch-Partenkirchen	Werner Blank	Garmisch-Partenkirchen, Prof.-Wackerle-Str. 13
V. C. Göppingen (Wttbg.)	Fritz Fondy	Göppingen (Wttbg.), am Schillerplatz
V. C. Kempten (Allgäu)	Max Wachter	Kempten (Allgäu), Neuhäuserweg 45½
V. C. Memmingen (Allgäu)	Alfred Twerdy	Memmingen (Allgäu), Bergermühlstr. 26
V. C. Schwäbisch-Gmünd	Willi Piecha	Schwäbisch-Gmünd, Bismarckstr. 13
V. C. Ulm a. d. Donau	Geschäftsstelle	Ulm a. d. Donau, Moltkestraße 72
V. C. Ludwigsburg (Wttbg.)	Willi Schnitzler	Ludwigsburg (Wttbg.), Solitude-Allee 76
V. C. Tübingen (Wttbg.)	Siegfried Heinze	Tübingen (Wttbg.), Schellingstr. 13 oder Gasthaus Burgholz
V. C. Stuttgart	Wolfgang Hermann	Stuttgart-W., Vogelsangstraße 127
V. C. Bad-Cannstatt	W. Hoffmann	Bad-Cannstatt, Haldenstraße 20

VESPA-LANDESLUB NORD

V. C. Bad Salzaufen	Kurt Schröder	Am Neumarkt im ADAC-Lokal Hammeier Münzstr. 16
V. C. Braunschweig	Dieter Knospe	Bahnhofstr. 32
V. C. Bremen	Heinrich Mitz	Hamburg-Neugraben, Störtebekerweg 46
V. C. Hamburg	Rudolf Herold	Federmannstr. 11
V. C. Kiel	Beyersdorff	Fullener Straße 18
V. C. Meppen	Wilhelm Lohmölder	Schwalbenstr. 22
V. C. Neumünster	Heinz Reiter	Ammergaustraße 80
V. C. Oldenburg	Dieter Schulz	Thesdorfer Weg 81
V. C. Pinnberg	Werner Schwartz	Langestr. 79
V. C. Walsrode	Georg Trube	

VESPA-LANDESLUB BAYERN

V. C. Würzburg	Manfred Hopf	Würzb., König-Heinrich-Straße 90
V. C. Nürnberg	Eduard Schrempf	Nürnb., Rosenthal 28
V. C. Kulmbach	Adolf Engelhardt	Kulmb., Spiel 35
V. C. Augsburg	Otto Betzenhofer	Augsb., Kernriedstr. 10

Veranstaltungskalender 1956 des Vespa-Clubs Europa

April	Mai	Juni	Juli	August	September
1. bis 3.: Österreich Wien—Budapest	1. Woche: Schweiz Narzissen-Rallye Montreux	5. bis 8.: Österreich Rallye Wien	1. Woche: Italien 3-Merces-Fahrt	4. und 5.: Niederlande Rallye	Schweiz Rallye in Sion
1. bis 10.: Portugal Geschicklichkeits- und Zuverlässigkeitsfahrt Coimbra	20. u. 21.: Deutschland Aachen	9. u. 10.: München Europa-Treffen des V.C. Europa	6., 7. und 8.: Dänemark Rallye Odense	4. und 5.: Frankreich Straßburg	8. und 9.: Deutschland Augsburg
Italien Italienrundfahrt	20. u. 21.: Frankreich Calais	10. und 11.: Portugal Rallye Lissabon	1. Woche: Spanien Rallye Camping Pampelune	11. und 12.: Deutschland Gladbeck	
Spanien Camping-Rallye Sevilla	27.: Italien Rundfahrt für weibliche Teilnehmer	23. und 24.: Belgien Rallye Spa	14.: Frankreich Grenoble		
		23. und 24.: Deutschland Kiel	14. und 15.: Schweiz Rallye Urnerboden		

Verlag und Herausgeber: Vespa-Club von Deutschland e. V. Verlagsleitung: Harald Strauch-Stoll. Erscheint zweimonatlich und wird mit einer Schutzgebühr von DM 0,30 an alle Vespa-Interessierten abgegeben. Bestellungen beim Sekretariat des VCVD, München 38, Frickestraße 35. Hierhin sind auch alle Zuschriften redaktionellen Inhalts zu richten. Für unverlangt eingesandte Beiträge keine Gewähr. Redaktion: Hans Schimpke, München. Anzeigenverwaltung: J. Strüder-Werbungsmittlung KG, Neuwied a. Rh., Engesser Str. 33—36, Tel.: 22026/22056. Druck: Buchdruckerei und Verlagsanstalt Carl Gerber, München 5, Angertorstr. 2. Nachdruck unter Quellenangabe gestattet.



Besser, heute eine Vespa, als morgen einen Wagen



„Sitzt alles, können wir abfahren?“

Das
finden wir
komisch!



Der blinde Passagier (Le Scooter)



„Haben Sie nicht eine Ersatzesozia, ich habe meine auf dem Weg verloren!“
(„Candido“ Milano)



Die Frage des alten Admirals: „Wie fahren Sie eigentlich bei Windstille?“
(„Motorcycle“, London)