

Vespa

TIP

**DIE ZEITSCHRIFT
FÜR DEN VESPAFAHRER**

OFFIZIELLES ORGAN DES VESPA-CLUBS VON DEUTSCHLAND · SCHUTZGEBUHR 30 Pfg. | NR. 6 · JULI/AUGUST 1956



Der Geschicklichkeitskurs beim Europa-Treffen

Aus dem Inhalt: Vespa-Europa-Treffen in München
Es rauscht im Schilder- und Paragrafenwald
Preisausschreiben
Über den Vespasport
Zwischen Pfaueninsel und Kurfürstendamm
Reisetips für ihre Berlinfahrt
Wasserfreuden für Vespafahrer

Unser Titelbild: Vespa-Park auf dem Königsplatz in München

Liebe Vespisten

Nachdem sich unsere europäische Vespa-Sippe so enorm pünktlich zum großen Treffen in München versammelt hatte und wir alle das Fest bei bester Gesundheit überstanden haben, werden Sie es mir nicht krumm nehmen, wenn ich einige kritische Sätze darüber verliere und sozusagen meinen rückwärtigen Scheinwerfer heckwärts strahlen lasse. Die Kritik muß sich, so tief ich auch in meinem zarten Gewissen schürfte, lediglich auf's Wetter beschränken und auch da nur zum Teil (vom Veranstalter aus gesehen), weil nämlich der Anfahrtsstapel im Zeichen des Wassermanns stand, wogegen der Sonntag seinem Namen durchaus Ehre machte. Und hier bin ich mit meiner subjektiven Meckerei schon auf dem Grünstreifen und auch objektiv gesehen, meine ich, ist rein gar nichts zu beanstanden, da diese Zusammenkunft sämtliche Sprachen redete und genau genommen zu den erfreulichsten Veranstaltungen gehört, die ich auf diesem Sektor miterleben durfte. Mit den dummen Superlativen ist das so eine Sache, aber man muß gestehen, selbst vom Standpunkt eines unmotorisierten Einsiedlers oder Höhlenbewohners gesehen, war es eine flotte, runde Angelegenheit. Ich bin auch überzeugt, daß z. B. Speyde- oder 300-SL-Fahrer am restlichen seelischen Grundwasserpegel etwas Neid angesetzt haben, wenn sie unterwegs den reisigen Clubs begegneten. Diese Gentlemen vom Knie bis zur Sohle haben es garnicht so einfach wie man denken möchte, denn wem wird es schon allen Ernstes Spaß machen, in einem solchen relativ unbequemen Geschoß dauernd schnell fahren zu müssen? Die saturierten Insassen empfinden nämlich das Langsamfahren, so zwischen 80 und 120 km/h, als ausgesprochene Schande und wenn sie sich versehentlich mal dem Verkehr anpassen müssen, dann schauen sie mit angeekelten Mienen aus ihrem Instrumentenetz heraus und stöhnen über jene widerwärtigen Zeitgenossen, die ihre Spesenkreuzer so sinnlos aufhalten. Aber das nur ganz nebenbei — die kümmerliche Welt der Filmproduzenten und Stahlhändler interessiert uns einen alten Hut.

Also, was ich noch schreiben wollte — ja, ebenfalls die Dabeigewesenen sollten mir hier geistig folgen, denn sie werden erstaunt sein, was sie alles gesehen haben müssen. Außerdem waren einige gar prächtige Dinge geplant, die dann dem Samstag-Regen anheimfielen und der widrigen Umstände wegen in der Schublade bleiben mußten.

Oberpräsident Tassinari, der mit seiner 100 Maschinen starken Kavalkade vom Süden gen Norden zog, sollte nämlich besonders feierlich willkommen geheißen werden. Er sollte mit Vespa-Bundespräsident Binder, der mit 45 VLC-Westlern von Gladbeck herabströmte, vor den Toren Münchens zusammentreffen und alle sollten ganz gespannte und freudig erregte Gesichter machen. Aber das wäre erst die halbe Anzahlung gewesen, denn es war beabsichtigt, an Hand eines rüstigen Düsenjägers (vielleicht hätte es auch eine „Bücker-Jungmeister“ oder gar größerer Zeppelin getan), die erstaunten Gruppen mit umfangreichen Blumensträußen auszubomben. — Die Nachricht, daß das Wetter einen Strichregen durch die geplante Rechnung gezogen hatte, wurde mir am Samstag von einem reitenden Vespa-Boten so gegen 1/9 Uhr früh im Morgengrauen ganz aufgeregt überbracht. Ich wollte nämlich gern dabei sein, um vielleicht auch noch ein paar Blumen einzufangen oder mich mindestens aus lauter Begeisterung vor eine beliebige Präsidenten-Vespa zu werfen. Die hätte ruhig kaputt gehen können, denn Präsidenten sind ja reich von Hause aus. Nun haben sie also gerade noch Glück gehabt.

Da die Italiener jedoch am Brenner zwangsweise in eine muntere Schneeballschlacht mit Gestöber verwickelt wurden, mußten sie auf Schienen über den Paß fahren und hatten auf diese Weise natürlich Verspätung. Derweil floß Erich Binder und seinem Gefolge der leicht radioaktive Regen aus sämtlichen Manteltaschen und so mußte das Vortreffen aus dem internen Programm gestrichen werden. Schade, die Blumen wären für den Regen sicher recht dankbar gewesen.

Als die Europa-Trefflinge so peu à peu aus dem Regenvorhang auf Münchens Königsplatz anlegten, standen die verschiedenen Stimmungsbarometer zwar nicht am Gute-Laune-Anschlag, jedoch auch nicht auf Sturm. Durch die Sturzhelme war das himmlische Naß jedenfalls noch nicht gedungen und Unterwäsche läßt sich ja ganz bequem auswringen. Die meisten sahen aus, als hätten sie Wasserdurchfahrten an falscher

Stelle versucht. Garnicht totzukriegen waren die Spanier, die mit ganz fröhlichem Humor sofort kindliche Spiele zu Fuß er- und viel Beifall fanden. Die meisten Ankömmlinge entwerteten natürlich so schnell wie möglich in die Quartiere, um den Regen der Landstraße abzuschütteln.

Unterdessen goß es rücksichtslos weiter und die Regenversicherung dürfte einen schwarzen Tag gehabt haben. Das Veranstalterteam sah nur noch grau mit etwas schwarz dahinter. Der Wetterdienst hatte schon vor Angst das Telefon abgeschaltet und die Situation war ziemlich verzweifelt, sollte aber immer noch ernst genommen werden. — Für 20 Uhr war der Corso durch Bayerns asphaltiertes Hauptdorf mit zwanglos eingestreuten Verkehrshindernissen angesetzt. Auch darauf konnte der Regen keine Rücksicht nehmen. Ich tippte auf 6—3 herzlich teilnehmende Roller. Doch weit gefehlt — es rotteten sich zu geteilter Freude immerhin einige 600 Maschinen zusammen und fuhren, begleitet vom fassungslosen Staunen der alleinstehenden Zuschauer, welche die zackigen Kolonnen wohl erst für eine Geheimwaffe der neuen Bundeswehr hielten, durch die Innenstadt zum offiziellen Begrüßungs-Tatort auf der Theresienhöhe. Selbst bei allergrößtem Frivolwollen konnte man nicht sagen, daß es unflott aussah, es war eher ein ziemlich starkes Bild. Die Briten hielten sich besonders „preußisch“ und erhielten für ihre Fahrdisziplin den ersten Preis.

Im Park wurde dann reibungslos geparkt — und dann kam der Augenblick, wo sich bei mir ganz leicht die Hoffnung regte, daß das Treffen vielleicht doch noch gelegentlich gelungene Momente aufweisen könnte. Jetzt ging nämlich mit solch unwahrscheinlicher Vehemenz das angekündigte Feuerwerk los, daß der Regen plötzlich sein Erscheinen einstellte und reichlich Platz für die schier unglaublichen Mengen verschiedener Knall- und Falleffekte, Raketen und jede Menge Luftspiele machte. An dreiviertel Stunden dauerte der Feuerwerkangriff und die Vespisten waren so vom Donner und Blitz gerührt, daß dies schon jetzt die Unbilden der Fahrt weit hinter sich ließen. Nun fing sozusagen erst das Treffen an. Nachdem noch einige ganz kurze, nahezu passende Reden geredet worden waren, trollte sich das Feld ziemlich zwanglos von hinten, stadtwärts und, wie ich fast annehmen möchte, in die zugewiesenen Quartiere. Vielleicht hat auch der oder jener noch irgendwo ein Glas Milch oder gar Apfelsaft getrunken, bevor sie die vorgeschriebene Betreife erlangt hatten. Ein Fahrer hatte die völlig absurde Idee, im Hofbräuhaus einiges Bier zu sich zu nehmen. Er war schließlich aus dem Ausland und hielt das für sachlich richtig, hatte aber die Maßkrüge unterschätzt. Als er nun nach schwerer Trennung seinen Roller von vorn besteigen wollte, schritten Freunde und Helfer in Uniform ein und waren dagegen. Die Maschine mußte im Revier und der Fahrer im Bett sichergestellt werden. Am nächsten Morgen wurde der Täter von der Funkstreife vom Frühstückstisch abgeholt und zum Standort seiner Vespa gefahren und ihm diese wieder feierlich in die Hand gedrückt. Da nenne ich eine polizeiliche Maßnahme.

Und am Sonntag Morgen schien die Sonne nach alter Vorkriegsväter Sitte. Und zwar so, als sei nie von Regen die Rede gewesen. Das Vespa-Volk jubelte und jauchzte und die Mädchen hatten gleich Gelegenheit den frischgebügelten Sommerdreß in aller Unschuld vorzuführen.

Nach der Regel: „Wer nicht arbeitet, soll wenigstens gut essen“, wurde im „Saal der 13 Nationen“ kräftig Mittag ge-

Auf dem Brenner hatte es geschneit und die Italiener mußten sich mühsam durch den Matsch kämpfen.



gessen (es war beinahe so wie bei der „Millionsten“ in Pontedera, nur etwas voller) und dann rollte alles zum nicht unweit gelegenen Königsplatz, wo inzwischen der ziemlich schikanöse Kurs für den Geschicklichkeitswettbewerb aufgebaut worden war. Da befanden sich ganz barsche Sachen drunter, mir fehlte eigentlich nur noch die Steilwand und das Hochseil, natürlich ohne Netz.

Die Fahrer, die sich so vorwitzig gemeldet hatten, stiegen anfangs mit etwas betretenen Mienen auf dem Stolperfeld herum und musterten die ärgerlichen Hindernisse, die ihrerseits verächtlich zurückzuglotzten schienen. Natürlich war es halb so wild damit, wie später die Praxis zeigte. Darüber erfahren Sie alles, hübsch geordnet und reell im großen, illustrierten Bericht, im Anschluß an meine dürren Worte. Mit Hilfe eines sinnreichen Apparates wurde das Reaktionsbremsvermögen zwischen Hinderniskurs und Langsamstrecke gemessen. Die Reaktionsfähigkeit stimmte seltsamerweise bei allen. Sämtliche Schneckenstraßenfahrer sahen aus wie alptraumgequälte Schlafwandler auf Vespas, deren Rollerhinterteil von jemandem festgehalten wird. Die niedrigsten Sozias machten vor lauter ängstlicher Unbeweglichkeit ganz schafsdumme Gesichter, und saßen da wie Leierkastenäffchen auf dem Sammelsteller — ganz zu schweigen von den männlichen Beisitzern. So ein tatenloses Dasein nagt natürlich am Körper. Das war jedes Mal eine schweißtreibende Überminute zwischen den fatalen Windungen. Auch manche der Hindernisse waren anscheinend von übelwollenden Zwergen angelegt, trotzdem kamen vier Fahrer mit 0 Fehlern über die Gesamtstrecke. Beim europäischen Abschlußstechen scheuchte dann VC-Frankurts Krüger auf Zeit seinen Blechsessel durch das Roller-cross-Gelände, daß den ältesten Rolleuren der Helm hochging. Selbst von den umliegenden Zuschauern war der Beifall enorm. — Und immerzu strahlte die Sonne und trocknete die letzten Regentränen vom Vortag an den über tausend parkenden Vespas aus sämtlicher Herren Länder.

Jetzt, am späten Nachmittag, wurde der Akrobatik quer über den riesigen Königsplatz, eine breite Gasse gebahnt. Da waren es die Italiener und Franzosen, die nun wirklich Ungewöhnliches auf die Räder stellten. Vor allem sollte niemand mehr sagen oder schreiben, man könne mit Achterrädern nicht freihändig fahren. Die fuhren nicht nur freihän-

dig, sondern stehend, liegend und alles zusammen mit mehreren Personen sogar mit dem Hinterkopf zur Fahrtrichtung. Ausgesprochen exakt und mühelos zeigten die Italiener ihr Riesen-Pensum an Vielseitigkeit der verwirrendsten Fahrmöglichkeiten. Aber auch die Franzosen ... wenn Sie's nicht weitersagen, mir gefiel ein halbschneckerisches Mädchen aus Cannes mit ganz langen Haaren unter dem Schutzhelm ganz besonders gut. Die Vorführungen waren sämtlich so gekonnt, daß es nicht einfach war, die Reihenfolge der Sieger zu bestimmen. Zu bewundern waren beide, die Artisten und die Fahrzeuge.

... und abends war großer Vespaball. Natürlich gab es erst mal ein Größeres bißchen was essen und eine Kleinigkeit trinken. Währenddessen ging draußen aus heiterem Himmel ein ansehnliches Gewitter nieder — als Gratisfeuerwerk von Petrusen gestiftet. Ansprachen, die sich durch liebenswürdige Kürze auszeichneten, wurden gehalten, zwischendurch fanden Vorführungen statt, und in den Pausen donnerte eine gutgehende Bayern-Blasmusik ihre zarten Weisen in das sorgfältig aufgeschichtete Publikum. Dann zelebrierte Münchens Oberbürgermeister Thomas Wimmer, auf schlecht bayrisch „Dammerl“ genannt, seine schirmherrliche Begrüßung und dirigierte anschließend einen saalfüllenden Marsch. Dr. Tassinari und Erich Binder tauschten sodann, bühnenreif, Komplimente mit dem OB, denen sich ganze Clubabordnungen mit Ehrengaben angeschlossen. Man könnte noch tausend Seiten schreiben — vom friderizianischen Trommlerkorps, dem netten Kinderballett, über das vielsprachige Münchner Kindl, das sich vor Aufregung eine erwachsene Maß auf die Kutte klebte, und so weiter und überhaupt.

Jedenfalls hatten Tassinari und Binder alle Hände voller Preise und zu tun, um dieselben an Mann und Frau zu bringen. Schon jetzt steht übrigens fest, daß der Preis für das beste Vespatreffen 1956, im nächsten Jahr an Deutschland fällt. Es ist eine silberne Weltkugel mit goldenem Vespa-äquator drumrum. Va bene!

Endlich konnte getanzt werden nach recht schräggeschnittener Band und als ich mir einmal versehentlich auf die Hand trat, sah ich ganz deutlich, daß es 3 Uhr durch war. — Soviel von mir aus über das große europäische Vespatreffen 1956 in München.

Dr. mot. V. T.

ILSE THOURET

Vespa Europa-Treffen in München 1956

Seit Tagen bereits Regen und Kälte —, auch heute, am Sonnabend, gießt es in Strömen — unentwegt und unaufhaltsam. Es ist zum Verzweifeln. Dabei laufen die Vorbereitungen — und die verantwortlichen Männer vom VCVD auf vollen Touren. Gegen Mittag sind die Vor-Zielkontrollen an den drei Autobahnen-Endstationen vor den Toren Münchens eingerich-

tet und besetzt — der Königsplatz im Herzen Münchens zum Empfang geschmückt und bereit. Nun brauchen sie nur noch zu kommen!

Vespa-Fahrer aller europäischen Länder sind ein Völkchen ganz besonderer Prägung. Dies wurde wohl kaum jemals stärker unter Beweis gestellt als an diesem Nachmittag! Da



kommen schon die ersten Vespisten angerollt! Pausenlos folgt es jetzt Gruppe auf Gruppe. Aus 13 verschiedenen, europäischen Ländern trudeln sie ein — schwerbeladen die kleinen Roller —, meist noch mit Sozias oder Sozia. Sie kommen von weit her — aus dem hohen Norden — dem weiten Westen und dem tiefen Süden. Sie kommen trotz Regen, Kälte und Schnee! Sie legten unter diesen Bedingungen bis zu 2500 km zurück! Über 1200 Vespisten und Vespistinnen!

auf Regen ...
(am Samstag)

... folgt Sonne
(am Sonntag)



Erstaunlich viele haben Sturzhelme auf. Doch jetzt — am Ziel —, nachdem sie ihre Vespen auf die angewiesenen Plätze abgestellt haben, nehmen sie sie ab und wischen sich das regennasse Gesicht trocken. Langsam kommt ein Leuchten in ihre Augen! Sie vernehmen die herzlichen Begrüßungsworte, die man ihnen von den Stufen der Glyptothek zuruft! Sie sehen die herrliche Kulisse des Königsplatzes und das weit über den Platz leuchtende Spruchband mit „Vespa-Club d'Europe“! Sie hören heiße Musik, die ihnen zu Ehren spielt. Ihre Herzen werden froh — und im Nu sind alle Strapazen der langen Sturm- und Regenfahrt vergessen!

Die Zuschauer, die bald in großer Anzahl den Königsplatz umsäumen, kommen aus dem Staunen nicht mehr heraus. Ist doch die Tatsache, daß trotz des grausigen Wetters die Zahl der eintrudelnden Vespafahrer kein Ende zu nehmen scheint, für sie unfaßbar, so trauen sie bald ihren Augen nicht mehr, als sie nun erleben müssen, wie die Vespisten ankommen! Frohsinn und Heiterkeit herrscht, wohin sie auch sehen. Ist so etwas überhaupt möglich? Und zu diesen — für Vespapiloten bald sprichwörtlichem Frohsinn kommt eine übersprudelnde Wiedersehensfreude — hie und da und dort! Es sind Freundschaften, die über alle Grenzen hinweg schon auf den vorjährigen Vespa-Europatreffen geschlossen waren. Freundschaften zwischen Menschen, die die gleiche Sehnsucht im Herzen tragen: die endlosen Straßen und Schönheiten der Welt auf der kleinen Vespa kennen zu lernen. Kleine Vespa — kleine Räder — großes Herz.

Vorbildlich und tadellos die Organisation! Man spürt es und freut sich darüber. Es war ausgesprochen weise vom VCVD eingerichtet, die eintreffenden Gruppen vor den Toren der Landeshauptstadt in Empfang zu nehmen. Verkehrspolizisten loteten sie dann zum Königsplatz, und alle, wie sie da waren, führen in guter Disziplin durch die Straßen Münchens. Hier am Königsplatz gibt es nun die Plaketten, die Gutscheine für Essen und Veranstaltungen und die Quartieranweisungen. Und nun sind es wieder die Jungs von unseren „Vespa-Freunden Münchens“, die im unermühten Einsatz die Teilnehmer in die Hotels und Privatquartiere lotsen. Sie sehen gut aus in den weißen Overalls mit blauen Gürteln und blauen Schutzhelmen. Sie scheinen den Regen garnicht zu spüren.

Traurig eigentlich, daß es immer noch am regnen war, als um 20 Uhr zum Sammeln geblasen wurde. „Es wird wohl nichts mit der Korfahrt und dem Feuerwerk“ meint jemand neben mir. Ich meine es auch. Doch es war ein Irrtum. Denn alle, alle kamen!

Sehen Sie — vor so viel Standhaftigkeit, Treue und Begeisterung kapituliert sogar der große Petrus im Himmel. Denn just in dem Augenblick, als die Korfahrt beginnen will, schiebt er mit leichtem Schmunzeln die Regenwolken zur Seite. Ein endloser Vespazug bewegt sich durch die Straßen zur Theresienwiese. Die Bevölkerung freut sich über diesen schönen Anblick und winkt und grüßt. Sie ist aber auch gleichzeitig zutiefst beeindruckt von der tadellosen Fahrdisziplin, die alle zur Schau tragen. Auch dies war ein weiser Beschluß des VCVD, daß die Gruppe mit der besten Disziplin und der besten Aufmachung prämiert werden sollte. So tut jeder, was er kann. Den Vogel schießt der Vespa-Club von England ab, der den 1. Preis dieser Konkurrenz erhält. Der VC Giessen rettet mit dem 2. Preis die Ehre der deutschen Vespisten — denn der 3. Preis geht wieder ins Ausland — zu dem VC Dänemark.

Da die Vespisten weiterhin Petrus auf ihrer Seite haben, kann nun auch das Feuerwerk zu Ehren der Gäste uneingeschränkt abgebrannt werden. 45 Minuten knallt und birst und explodiert es pausenlos um uns — über uns — vor uns. Raketen mit langem, silbernem Schweif jagen zischend in den nachtschwarzen Himmel — leuchtende Vespen drehen sich im Kreise, während ohne Unterbrechung Geschosse in den Himmel knallen, explodieren, um dann als Gold- und Silberregen oder im vielfarbigen Glanz zur Erde zurückkehren. Die Begeisterung der Zuschauer ist groß und kennt schließlich keine Grenze mehr, als leuchtend gegen den dunklen Horizont das „Vespa-Club d'Europe“ aufflammt. Dies Feuerwerk wurde für alle zu einem großen Erlebnis!

Sonntagmorgen. Noch liege ich im Bett und horche. Ja — natürlich, auf das nun schon gewohnte klack-klack-klack der Regentropfen. Aber wie sehr ich mich auch anstreng — ich höre nichts. Mein Herz schlägt etwas schneller, bevor die Hand es wagt, die Gardine zurückzuziehen. Dann dauert es einige Zeit, bis mir klar ist, daß ich nicht träume, daß die Sonne da draußen wirkliche, echte Sonne — und der Himmel wirklich blau ist. Ich schreibe dies, weil ich meine, allen



Präsident Dr. Tassinari (mitte) hatte aus Italien 100 Vespa nach München geführt. Die junge Dame ist das im Leitartikel zitierte Münchner Kindl.

Vespisten und Vespistinnen wird es so ergangen sein. Denn diese freudige Überraschung gehört eben auch zum Vespa-Europa-Treffen!

Welch ein fröhliches, unbeschwertes Leben auf dem Königsplatz! Er ist bald von tausenden von Zuschauern dicht umsäumt. Wie kommt jetzt in der strahlenden Sonne alles großartig zur Geltung!

Der einheitliche Dress der einzelnen Länder — die bunten, farbenfreudigen Landestrachten — und die Vespen, die so reich mit Bändern, Blumen, Fähnchen und Wimpeln geschmückt sind. Hunderte von Luftballons steigen mit Grußadressen in den sommerlichen Himmel. Andere haben sich die bunten Dinger an ihre Vespa gebunden, wo sie lustig im Winde hin- und herwehen. Ein zauberhaftes Bild — fürwahr. Ich beuge mich auf einen Rundgang, um alte Freunde zu begrüßen. Da ist mit 12 Vespen der VC Düsseldorf — daneben stehen die vom VC Moers. Sie sind mit 10 Vespen gekom-

Der Präsident des VCVD war mit 45 Vespisten aus dem VLC West geschlossen gekommen und berichtet gerade seiner Gattin, daß ihm nicht mal der Regen aus Gießkannen habe erschüttern können. Alles kleine Fische



men und wollten eigentlich zelten. Doch dann fanden sie noch Privatquartiere und waren glücklich, ihre durchnähten Kleider trocken zu können.

Gut sehen übrigens die schwarzen Overalls aus, die die Dänen einheitlich tragen. „Wie war die Fahrt?“ frage ich. „Oh — eine einzige Wasserfontäne! aber wir sind durchgebraust — das war mal etwas anderes!“ Einige haben weiße Käppis auf mit roten Quasten obendrauf. Das sieht lustig aus! Woher?? „In Hamburg auf der Reeperbahn erstanden — es sind ja die dänischen Nationalfarben!“ Ja — das stimmt. Etwas abseits summt einer: In Hamburg sind die Nächte lang — — —

Mit den Spaniern wird geradebrecht. 34 sind von Madrid gekommen — immer in Gruppen mit ihren Piloten. Und die sind einheitlich angezogen — blau und rote Combis. Sie sehen gut aus — schwarze Haare und verteuft feurige Augen. „Kein Schnee — niemand ist gefallen — alles gut hier!“ sagen sie. Einer wollte Zahnpasta in Deutschland kaufen — als er sie brauchen wollte, war es Fleckenwasser — brrrrrrrr — sagt er. Sie haben täglich bis zu 550 km zurückgelegt — immer von morgens 5 Uhr bis abends 7 Uhr und für die 2300 km brauchten sie kaum 5 Tage. Wirklich eine Leistung!

Da höre ich Ziehharmonikaklänge. Ah — der Schweizer VC von Reuss — Uri — Vierwaldstättersee. Wie schmuck die Frauen aussehen in der Nationaltracht! Weiße Blusen — weiße Schürzen — schwarze Mieder — eng natürlich und weite, schwarze Röcke. Die Männer haben ihren Trachtenrock mit dem Wappen ihres Kantons geschmückt — sie tragen sozusagen einen Stier auf ihrer Heldenbrust. Aber sehen Sie nur, wie hübsch die Vespen aussehen! In kleinen Blumenkästen, die vorne kunstgerecht angebracht sind, blühen Alpenrosen und Enzian! Grüße aus dem Schweizerland.

Das kleine Saarland hat die meisten Vespen zur Stelle. 150 an der Zahl. Alle Achtung, ihr Saarländer Vespafahrer! Dann waren es die Italiener, die mit 100 Vespen — einheitlich in hellblauen Combis — gestartet waren. Wohlorganisiert. Denn je ein Pilot führte eine Gruppe von 20 Vespen an. Sie trugen verschiedenfarbige Armbinden — weiß, rot, grün, blau und gelb — damit jeder immer wußte, wozu er gehörte. Die Italie-

ner hatten es verdammt schwer! Auf dem Brenner lag 25 cm Schnee — kalt war es auch und feucht und windig. Aber es machte ihnen, obgleich sie aus dem sonnigen Süden kamen, nichts aus. München lockte wie ein Magnet und so kamen sie ohne Ausfälle an. 10 „Fräuleins“ waren auch dabei, unter ihnen Ada Pace, die 1. Miss Vespa. Heute in der Sonne tragen die Mädchen hellblaue, enganliegende Pullis zu dunkelblauen Röcken. Wo sie auch gehen, folgen den hübschen Italienerinnen bewundernde Blicke.

Die 26 vom VC England legten die Strecke von der Insel bis München in drei Tagen zurück. Sie waren dabei sehr zweckmäßig angezogen für die lange Regenfahrt. Kein Wunder, wenn man aus England kommt, wo man ja sowieso schon allerhand gewöhnt ist. Der VC von England nimmt zum ersten Mal an einem Vespa-Europatreffen teil. Sie sind jetzt schon begeistert. Ich höre immer nur: wundervoll — wundervoll! Sie machen auf alle einen hervorragenden Eindruck in den blitzsauberen, weißen Overalls und den weißen Sturzhelmen! „Wer sind die roten Teufel?“ frage ich und lese dann auf dem Band einer Vespa: Belgien! Sieht wirklich gut aus, die mit weiß abgesetzte Combination und dazu der weiße Sturzhelm! Sie hatten sich für die 800 km drei Tage Zeit genommen und — sicher um Deutschland kennenzulernen — wählten sie sich den Weg von Lüttich über Nürnberg nach München. Ich behaupte, die Welt kann auch bei Regen reizvoll und schön sein!

Während all dieser Zeit spielt der Festmannszug schneidige Melodien. Der Tambourmajor — E. Kohler — hat kaum Zeit, meine Fragen zu beantworten. Ja — ja — sagt er, die historische Uniform ist aus der Zeit des Kurfürsten Max — Joseph des 111. — 1770. — Grenadierregiment. Ich bewundere sie — wie viele In- und Ausländer es auch tun. Dreieckshüte — rot-blauer Waffenrock mit gelben Litzen, lange Säbel umgeschlallt — Schärpen quer über die Brust und schwarze, bis zum Knie reichende Gamaschen. Der rechte Flügelmann trägt eine weiße Fahne mit rotem Kreuz. Das ist zusammengenommen schon ein schöner Anblick!

Man sieht erstaunlich viele Sportvespen, die GS meine ich. Aber natürlich überwiegend das Tourenmodell. Manche sind



Am Samstag Abend donnerte der Tatzelwurm von 600 Vespos zum Ausstellungspark, wo dann 40 Minuten gefeuert wurde. Mit viel Applaus bedachten die Teilnehmer das Emblem des VC Europa.

ein wenig verrückt aufgemacht. Z.B. diese hier! Vollgespickt mit Plaketten. Auf der Lampe elegant eine verchromte Schwalbe. Am Lenker einen Suchscheinwerfer und eine Sirene mit 'ner Handkurbel. Cowboytaschen mit versilberten Nägeln — Cowboyüberzüge über die Sättel, Benzinuhr als Tankdeckel, und dann drei Hörner, welche der Fahrer wie ein Glockenspiel betätigen kann. Nur wer genau hinsieht, merkt, daß es eine uralte Vespa ist, denn ihr Aussehen wird von dem blitzenden Chrom und von den Plaketten und Etiketten (sogar „Moskau“ steht auf einer) und allem sonstigen Zubehör bestimmt. Jeder soll eben nach seiner Façon selig werden.

Dann erzählt mir eine Gruppe Ausländer begeistert eine kleine Story. Zum Ruhm unserer Münchener Verkehrspolizei sei sie hier verewigt. Kommen also die ausländischen Vespa-fahrer aus dem Hofbräuhaus. Einer ist ein bißchen tipsy — gut, soll er, denn es war überaus lustig und das Bier kühl und schmackhaft. Etwas torkelnd und singend will er sich auf seine Vespa setzen. „Nichts fahren!“ macht ihm da ein Verkehrspolizist begreiflich. Es geht ruhig und friedlich ab. Da ist ja noch ein Platz auf einem Sozius frei — also! Die Polizei stellt seine Vespa sicher! Am nächsten Morgen hält ein Streifenwagen vor dem Hotel des Ausländers. „Kommen Sie“, sagen die Polizisten. Besorgt sehen seine Kameraden hinterher. Sie befürchten alles mögliche. Doch nach 20 Minuten ist er wieder da. Mit seiner Vespa kommt er angerollt. Was war? „Oh — sie haben mich zum Revier abgeholt, um mir meine Vespa wohlbehalten zurückzugeben! Sie waren freundlich und sagten: gute Fahrt weiterhin“!!! „Ist das in Deutschland immer so?“ fragten sie mich. Verzeihen Sie, daß ich log. Ich sagte auch nicht „jaaaa“, sondern nur nachdenklich „ich denke, ja!“ Aber wenn man von Völkerverständigung oft so viele Worte braucht, so möchte ich sagen, daß dies tatsächlich ein Beitrag zur Völkerverständigung war. Wenn diese Vespisten wieder in der Heimat sind, werden sie allerortens davon berichten.

Auch Herrn Strauch-Stoll halfen sie so vorbildlich bei seinen Vorbereitungen aus der Verlegenheit! Polizeiliche Vorschrift war, den Königsplatz und den Feuerwerksplatz mit dicken Seilen abzusperren. Ja — aber woher die Seile nehmen und nicht stehlen? Dann sprach er deswegen die Münchener Verkehrspolizei an. Die ließen sich erweichen, holten die nötigen Seile aus der Waffenkammer und stellte sie dem VCVD zur Verfügung!

Nun muß ich meinen Rundgang abschließen, und das tut mir wirklich leid. Denn da sind noch so viele deutsche Vespa-Clubs — da sind auch die Berliner, eine Landesgruppe für sich, die mit 11 Vespas über die Zonengrenze gekommen sind — auch fehlen mir noch die vom VC Frankreich, Österreich, Portugal und Schweden. Die Handvoll Schweden hatte wohl den weitesten Weg neben dem Vespisten aus Portugal, der mit seiner Sozia 2500 km in 5 Tagen zurücklegte. Ich muß deswegen den Rundgang abschließen, weil es jetzt zum Löwenbräukeller zum Mittagessen geht. Dort bekommen die annähernd 2000 Gäste innerhalb einer 1/2 Stunde ihre Essen serviert — ohne Ausnahme. Das ist immerhin eine beachtliche Tatsache!

Pünktlich 14 Uhr beginnt nun die Endrunde im Vespa-Geschicklichkeitsfahren. Sie möchten natürlich wissen, wie



Die Kapelle in historischen Kostümen spielte bei strahlendem Wetter am Sonntag vormittag.



Der oberste Schiedsrichter war Herr Heiner Dienstbach, der Chefredakteur der ADAC-Motorwelt.

Start zur Geschicklichkeitsfahrt

Ein Hindernis mit Pfiff . . . im nächsten Augenblick rollt der runde Balken und damit das Vorderrad zur Seite. Nur wer das ganze schnell nahm, kam gut durch.



Die Böckklotte mit 2 Personen . . .





Thomas Wimmer, Münchens Oberbürgermeister, ließ es sich nicht nehmen, den Vorführungen am Königsplatz beizuwohnen.

der zu durchfahrende Kurs aussah. Gut — hören Sie: (voraus-schicken möchte ich, daß ohne Zeitnahme — jedoch mit Sozia gefahren wurde). Also der Kurs begann mit einem — durch rote Büchsen begrenzten Slalom — ein niedriges Tor jetzt — dann die kleine Garage, in welche man rein- und rausfahren mußte, ohne die Begrenzung zu berühren. (Man-chen gelang dies nur nach dreimaligem Zurücksetzen!) Ein er-höhter, schmaler Steg — (schwierig, weil er im rechten Win-kel zur Garagenausfahrt stand) — eine schmale Rinne — noch-mals ein Steg. Wer die Füße runternahm — was an sich er-laubt war —, lief Gefahr, die nebenstehenden Büchsen um-zuwerfen. Nun stop — auf eine feststehende Vespa um-steigen, die mit einer Reaktionsuhr verbunden war. Sowie das „rote Licht“ aufflammte, mußten Hand- und Fußbremse betätigt werden.

Dann kam das Schwierigste: eine Langsamfahrt! Die schmal-begrenzte Strecke — diesmal durfte ke i n Fuß runtergenom-men werden — war mit zwei Kurven und durfte nicht u n t e r

Die Schmolspur mit 5 Meter Länge war auch nicht ganz ohne ...



60 Sek. durchschlichen werden. Das brach manchen den Hals! (Bitte nicht wörtlich zu nehmen!!) Überlegener Sieger wurde Heinz Krüger vom VC Frankfurt, zweiter Herr Hackethal vom VC Düsseldorf. Somit hatten sich diese beiden deutschen Fahrer für den Endlauf um die „Europa-Meisterschaft im Vespa-Geschicklichkeitsfahren“ qualifiziert.

Jedes Land stellt hierfür ihre zwei besten Fahrer, die bereits schon vorher in den anderen Ländern ermittelt worden waren. In der Luft liegt eine Riesenspannung, als die Schau beginnt. Die Teilnehmer fiebern — wir auch, und die Zuschauer, viele Tausend umsäumen wiederum den Turnierplatz, sind mit ganzem Herzen dabei, feuern an, wo sie können und jubeln dem zu, der seine Sache gut gemacht hat. Es sind nicht viele, denen das Glück zur Seite steht — doch hören Sie!

Die Schweizer eröffnen den Reigen. Nr. 1 versucht sein bestes, doch da rutscht er vom Steg — er wird disqualifiziert, weil er die Strecke verlassen hat. „Das fängt gleich gut an“ denken wir. Der zweite Schweizer fährt los — sehr bedächtig und vor-sichtig — ganz langsam fährt er — aber irgendwo muß er sich doch einen Strafpunkt aufgeladen haben. Ich kann es nicht genau mehr sagen.

Der Belgier ist auf der Strccke. Gut fährt er — forsch und schnell — und verhältnismäßig sicher. Ein einziger, kleiner Fehler bringt ihm Punkte. Nun — für das jeweilige Land gibt es ja immer noch eine Hoffnung, wenn der zweite Fahrer an den Start geht. So ist es jetzt. Doch er ist vom Pech verfolgt — der zweite Belgier. Er rutscht aus der Rinne — und — wie man das auch in der Folge beobachten kann — nun wird er nervös. Nichts will ihm mehr glücken. Sichtlich betrübt fährt er zu seinen Landsleuten zurück. Die laufen ihm entgegen. Werden sie ihm Vorwürfe machen? Oh nein! Sie umarmen ihn — klopfen auf seine Schulter — streichen über sein Haar! „Très bien — très bien“ sagen sie zu ihm. Und nun lächelt er wieder und ich muß denken: s o sind sie — unsere Vespa-fahrer — Kameraden bis zur letzten Konsequenz!

Die Saarländer werden aufgerufen. Start. Eine unheimliche Spannung liegt in der Luft — wirklich — wirklich! Jeder muß es spüren, daß die Verbundenheit aller Vespa-fahrer un-tereinander s o stark ist, daß von einer Rivalität überhaupt nicht die Rede sein kann. Das ist etwas Wunderbares! Der Saarländer fährt gut — sicher — man applaudiert ihm wäh-rend der Fahrt, denn nach jeder Prüfung zeigt der jeweilige Funktionär die „grüne Flagge“, welche bedeutet: 0 Punkte! Der Saarländer kommt auf den Steg — er fährt sehr lang-sam — nun wird es aus sein — denken wohl alle — denn er fängt an, unsicher zu werden. Doch mit angelinden Beinen hält er das Gleichgewicht — ja, er hält die Balance — er schafft es. Auch die Langsamprüfung — 0 Strafpunkte! Alles jubelt ihm zu und er ist glücklich. Der zweite Saarländer dagegen rutscht vom Steg ab und wird disqualifiziert!

Frankreichs Vespisten sind dran. Gut fährt der erste Mann — sicher nimmt er alle Hindernisse —, wird er es schaffen? Da — bei der Langsamkeitsprüfung muß er den Fuß zu Boden nehmen, um nicht zu kippen — wirklich schade! Nun setzen die Franzosen alle Hoffnung auf ihren Fahrer Nr. 2! Doch sie müssen sie schon bald wieder begraben. Denn er wird disqualifiziert. Es tut allen leid!

Der erste **Italiener** steht am Start. Die Italiener aus dem Geb-urtsland der Vespa sind uns bekannt als tolle Fahrer, und so denken sicher viele mit mir, daß sie es schaffen werden. Er fährt los. Kommt gut bis zur Garage — da wirft er die Begrenzung um! So ein Pech! Nun klappt auch nichts mehr — der Fahrer ist auch nervös geworden — er ist richtig nieder-geschlagen. Aber der zweite Italiener ist ja noch da. Start. Wir drücken die Daumen. Warum nicht? Man wünscht ihnen einen Erfolg, denn sie können so viel und fahren doch so gut! Er geht ziemlich forsch ran — doch er hat auch kein Glück. Er kippt aus der Rinne — und als er dann noch vom Steg muß, wird er disqualifiziert. Alle bedauern dies.

Spanien folgt. Der erste Spanier fährt mit wahrlich südländi-schem Temperament — aber der Glücksstern begleitet ihn nicht! Er fliegt vom Steg — die „rote Flagge“ zeigt an, daß die Siegeschancen dahin sind. Nun gut — da ist ja noch das zweite Pferd im Stall! Spaniens zweiter Mann startet. Teufel auch — fährt der gut! Immer wieder die grüne Flagge! Nun kommt der Steg. Er wird unsicher — nun wird er fliegen! Alles hält den Atem an. Er balanciert wie ein Seiltänzer — bis zum rechten Winkel zur Vespa schnell sein Bein hoch — toll, wie er balanciert — wie er sich hält und glücklich den Steg schafft! Riesiger Sonderapplaus braust auf! Das war fürwahr

eine artistische Leistung ersten Ranges! Nun beginnt er die Langsamstrecke. Ich stoppe — er schleicht dahin — noch 10 Sekunden — 5 — 3 — 2 — 1 — ja — er hat es geschafft! Seine Freunde fallen ihm um den Hals!

Dänemark. Der erste Fahrer wirft das Tor ab — als einziger überhaupt! War er es oder seine Sozia? Man konnte es nicht genau erkennen. Doch seine Chance ist dahin. Und auch der zweite Däne hat kein Glück — er fällt vom Steg und wird disqualifiziert. Trotzdem bekommen auch die, die es nicht schaffen, Applaus! So auch unsere Dänen. Schön ist das!

Osterreich. Dem ersten Vespist gelingt auch garnichts — er wirft die Garagenumzäunung ab — fällt vom Steg — muß bei der Langsamstrecke den Fuß zu Boden nehmen. Dafür hätte der zweite Oesterreicher es um ein Haar geschafft! Er fährt alles gut und sicher und kommt mit 0 Punkten zur Langsamkeitsprüfung. Die wird ihm zum Verhängnis — 45 Sekunden zeigt meine Stoppuhr und es wird auch gleich darauf bestätigt. Er ist sichtbar betrübt — wir auch!

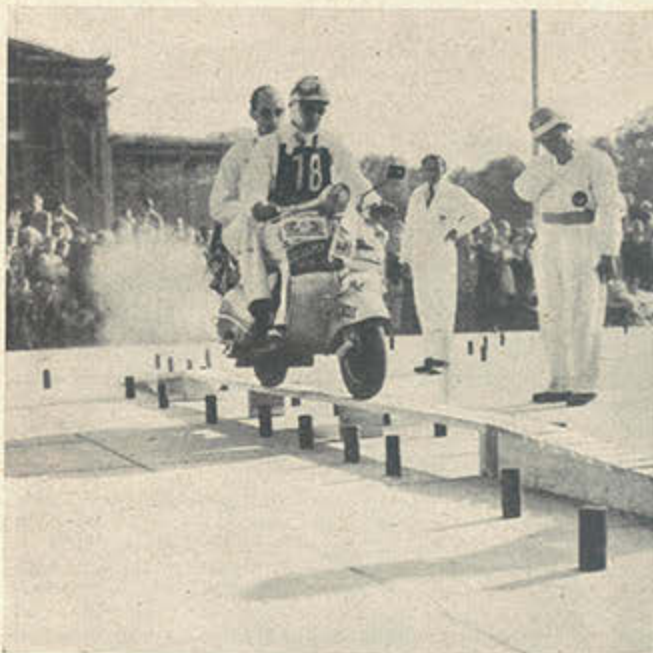
England. Es ist ganz still, als der erste Engländer startet. Leider muß er vom Steg runter — und dann — als er auch die Schneise nicht schafft, gibt er von sich aus auf. Er denkt: vielleicht macht es mein Kamerad besser! Der startet. Und schon zeigt die rote Flagge an, daß er aus der Rinne gekippt ist — er fährt weiter — doch auch das Fahren über den Steg geht schief. Es tut uns wirklich leid! Nun ist England auch nicht mehr im Endlauf.

Bei dem ersten **Holländer** fällt schon gleich ein Begrenzungsklotz. Er fährt sehr forsich — doch dann — als das mit dem Steg auch nicht klappt, gibt er auf. Sein Kamerad macht es besser — nur bleibt nach der Rinnendurchfahrt der runde Balken unter dem Fahrgestell hängen. Ob das Punkte gebracht hat? Die Bremsprüfung ist auffallend gut und die Langsamstrecke übersteht er auch ohne Füßeln in über 60 Sekunden. Da er später nicht im Endlauf ist, muß er sich ja irgendwo einen Punkt aufgebald haben.

Deutschland. Heinz Krüger geht auf den Kurs. Er fährt nicht so drauf los, sondern sichtbar mit Überlegung. Er geht durch die Garage, ohne zurückzusetzen. Das ist eine tolle Leistung! Und nun — vor dem Steg — setzt er seine Vespa zurück — zielt sozusagen genau und fährt deswegen ganz sicher über dies Hindernis! Die Flaggen, die gezeigt werden, sind immer grün! Und wie er nun auf der Langsamstrecke dahinschleicht, könnte man denken, die Vespa steht still! Heinz Krüger beendet den Lauf strafpunktfrei! Auch der Deutsche Hackethal, der nun auf dem Kurs ist, fährt sauber und schneidig! Doch muß er sich irgendwo einen Punkt eingehandelt haben, sonst wäre er ja mit in den Entscheidungslauf gekommen. Verdient hätte er es!

Nur die drei Strafpunktfreien kommen in die Entscheidung, wo durch Stechen der Sieger ermittelt werden soll. Die Langsamstrecke fällt weg — dafür wird der Kurs auf Zeit gefahren!

In die Pulse der Zuschauer hämmern drei Namen eine fast unerträgliche Spannung hinein: Gartia / **Spanien**, Reim / **Saar** und Krüger / **Deutschland**! Im Herzen der Drei sieht es nicht anders aus! Heinz Krüger kommt als letzter dran. Er ist nun doch etwas nervös, denn der Saarländer Reim hat eine tolle Zeit vorgelegt. Noch dazu ohne Strafpunkte! „Das werde ich nicht schaffen“, sagt Heinz, „aber ich setze alles auf eine Kartel“



... doch bewiesen die Besten, daß man auch fehlerfrei über den Kurs kommen konnte. Hier die Engländer auf der Brücke.

Mit sichtbarem Vergnügen verfolgt der Sportpräsident die Prüfung auf der Reaktionsuhr.



Und er tut es. Er fährt wie ein junger Gott — leicht — sicher und schnell. Durch die Garage wieder in einem turn! Man jubelt ihm zu — feuert ihn an! Heinz — Heinz!!! Er ist am Ziel! 0 Punkte! Seine Zeit wird bekanntgegeben. Sie ist besser als die von dem Saarländer Reim. Seine Freunde vom Vespa-Club Frankfurt umarmen ihn — erdrücken ihn fast. Jedem ist in diesem Augenblick klar: der blonde, junge Heinz Krüger mit den blauen Augen, 22, hat nicht mit Glück gesiegt, sondern ausschließlich durch wirkliche Vespa-Beherrschung und Geschicklichkeit. Die gute Zeit erreichte er durch sein Kunststück, die Garage in einem Zug zu durchfahren! (Wie schon gesagt, es gab viele, die dreimal vor- und zurücksetzten, was ja gestattet war und bei den Vorläufen keine Rolle spielte!)

Nun möchte ich noch hervorheben, daß bei dieser Schau die Absperrung ganz vorbildlich war. Außer den schon erwähnten Helfern um den VCVD herum verdienen die freiwilligen Helfer vom ADAC, Gau Südbayern, die ihre großen Erfahrungen in den Dienst der Vespasache stellten, ehrliche Anerkennung und Dank. Sie hatten es gewiß nicht immer leicht,

Heinz Krüger auf der Langsamfahrt, die in mehr als 60 sec. gefahren werden mußte.

denn die begeisterten Zuschauer versuchten immer wieder, nach vorne zu drängen.

Inzwischen haben die rührigen Helfer eine lange Bahn abgesperrt, die liegt gegenüber der Glyptothek. Dort sollen die akrobatischen Vorführungen stattfinden. Als der Lautsprecher dies bekannt gibt, rennen die Zuschauer im 100-m-Tempo bis zu den absperrenden Seilen, um sich einen möglichst guten Platz zu ergattern. Die freiwilligen Helfer haben ihre liebe Not mit der Masse Mensch — sie müssen sie immer wieder zurückdrängen — aus Sicherheitsgründen.

Wer nun meint, der Höhepunkt der großen Vespaschau sei mit dem Geschicklichkeitswettbewerb überschritten, hat sich geirrt. Das ganze Turnier ist ein einziger Höhepunkt!

Was jetzt an Akrobatik von den VC Italien, Cannes und Bergerac — beide Frankreich — gezeigt wird, ist in Punkto Schwierigkeitsgrad eine einmalige Leistung und geradezu unwahrscheinlich! Doch werden die Darbietungen für alle Vespisten und für die Zuschauer ein überzeugender und eindeutiger Beweis für die großartige und schwerpunktmäßig einwandfreie Straßenlage der Vespa. Sonst wäre so etwas überhaupt nicht möglich gewesen!

Liegend — stehend — seitwärts hängend — alles freihändig, vor- und rückwärts auf der Vespa sitzend — zu dreien — zu vieren — ja, selbst fünf Mann auf einer einzigen Vespa — rückwärts freihändig stehend — so brausen sie die Bahn entlang, als wäre es das leichteste der Welt! Diesseits und jenseits der Bahn stehen die Zuschauer wie benommen — ist denn so etwas überhaupt möglich? Immer wieder braust Applaus und Jubel auf!

Für die Schiedsrichter ist es nicht einfach, Sieg und Plätze zu vergeben. Ich persönlich wäre bereit, dem VC Cannes an die erste Stelle zu setzen — ganz einfach deswegen, weil eine reizende, kleine Französin in der Mannschaft mitwirkte. Aber ich habe nichts zu sagen. So wird es schon richtig sein, daß für seine Vielseitigkeit und Eleganz der VC Italien die Siegeslorbeeren erhält vor dem VC Cannes und Bergerac.

Zum Abschluß Vorführungen im Quadrillefahren. Mindestens 6 Teilnehmer waren vorgeschrieben. Gut gefielen die „Vespa-



▲ Bei den akrobatischen Vorführungen erhielten die Fahrer aus Cannes großen Beifall.

◀ Die Schweizer Teilnehmer fielen durch ihre wunderschönen Ausstattungen und herrliche Trachten auf.



Freunde München“, die schneidig und sauber mit 10 Vespen ihr Programm runterfuhren. Nicht minder gefielen natürlich auch die Quadrillefahrten des Vespa-Clubs von Ludwigsburg. Die Zuschauer sparten keineswegs mit Applaus.

Schräg am Horizont steht die glutrote Sonne, als das große Turnier auf dem Königsplatz beendet ist. Wie vom Winde verweht sind alle Vespisten, denn es bleibt nicht mehr viel Zeit bis zum Beginn des großen Abschiedsabends. Jeder möchte frisch und sauber zu dem Vespaball erscheinen.

Vor der Bühne auf langen Tischen blitzen und leuchten die schönsten Preise in unwahrscheinlicher Vielzahl. Alle bewundern sie. Musik, gutes Essen und kühles Bier sorgt schnell für ausgelassene Stimmung. Dann spricht Dr. Tassinari, Präsident des VC Europa zu seinen Vespisten, er findet viele, schöne Worte und alle jubeln ihm begeistert zu. Erich Binder, Präsident des VCVD, weiß mit seinen anerkennenden, herzlichen Worten die Vespisten für den großen Vespagedanken erneut zu begeistern und der Applaus scheint kein Ende nehmen zu wollen. Der Schirm- und Schutzherr dieses Treffens, Münchens Oberbürgermeister Thomas Wimmer, heißt nochmals alle europäischen Vespafahrer in der Landeshauptstadt auf das herzlichste willkommen! Er ist ganz überwältigt von dem Sportgeist und der Haltung dieser Menschen. Sie jubeln ihm zu! Man überreicht ihm Gastgeschenke — der Bürgermeister von Cannes schickt durch die Vespavertretung Grüße. Die vom VCVD haben aus allen deutschen Brauereien Flaschenbier mitgebracht, obgleich man ja eigentlich keine Eulen nach Athen mitnehmen sollte. Aber — unser Oberbürger-



Der Europa- und Deutschlandsieger Heinz Krüger, VC Frankfurt, erhielt aus der Hand von Dr. Tassinari den ersten Preis.



Dr. Tassinari überreicht der einzigen an der Geschicklichkeitsfahrt teilnehmenden Dame (Österreich) den erlangenen Preis.

Die Kapelle Kohler brachte in historischen Kostümen die Münchner Vespafreunde und das Münchner Kindl zur Bühne. Dann wurden die 2000 Vespisten aus ganz Europa in vier Sprachen begrüßt und der Bayerische Abend begann





Das älteste Vespa-Ehepaar, Herr und Frau Keil, sie sind zusammen 134 Jahre alt, bedanken sich für das Treffen und erzählen vom Vespagedanken, der wieder einmal über 2000 Vespisten zusammengeführt hat. V.l.n.r.: Präsident von Deutschland, Erich Binder; Frau Keil; Herr Keil und der Präsident des Vespaclub d'Europa, Dr. Tassinari.

meister ist sichtlich erfreut. Er öffnet spontan eine Flasche, füllt den dazugehörigen silbernen Becher und ruft mit donnernder Stimme: „Auf Euer Wohl — ihr Vespafahrer aller Länder — vergeßt das schöne München nicht und kommt wieder!“ Dr. Tassinari ernannt Wimmer zum Ehrenmitglied des Vespa-Clubs Europa! Begeisterte Anerkennung findet diese schöne Geste bei den Vespisten. „Euch zu Ehren dirigiere ich jetzt den Marsch!“ ruft launig Thomas Wimmer, ergreift den Taktstock, schwingt ihn meisterlich und bringt die Stimmung im Saal zum Sieden.

Trotz der so ausgelassenen Stimmung wird der Mann nicht vergessen, der als Vater aller europäischen Vespen gilt: Dr. Piaggio! Ihm zu Ehren erheben sich alle Anwesenden von den Plätzen, leeren ihr Glas und mächtig braust ein dreimaliges „Vespa — roll — Vespa — roll — Vespa — roll“ durch den Saal.

Von den Vorführungen, die über die Bühne laufen, war der Clou das Kinderballett, welches wiederum Beifallstürme auslöst.

64 — in Worten: vierundsechzig — Preise werden verteilt! Unmöglich, alle ausgezeichneten Vespafahrer, Clubs und Länder aufzuzählen. Wenn ich einige herausgreife, so mögen sich die anderen nicht zurückgesetzt fühlen!

Der VC Italien erhielt mit 49 346 km den Ehrenpreis der Zielfahrt für Ausländer. Sicher sind es die Saarländer, die mit ihren 150 Vespen an zweiter Stelle stehen. Ich habe es nicht genau mitbekommen.

Doch jetzt erscheint auf der Bühne der älteste Teilnehmer —

Fritz Falb. Er ist diesmal mit dem Wagen gekommen, doch sein Herz gehört der Vespa, immer und ewig, wie er sagt. Dann gilt stürmischer Applaus dem Südtiroler Karl Mahl, 74, und damit der älteste Vespafahrer auf diesem Treffen. Er ist von Bozen gekommen und wir bewundern die aufrechte, fast soldatische Haltung dieses noch so rüstigen Mannes! Daneben erscheint der jüngste Vespafahrer, Harald Scheerer aus dem Saarland, ganze 17 Jahre alt. Ein schönes Mädchen, die Christa Solbach — auch aus dem Saarland — und letztjährige Miss Vespa. Mit ihren gerade 20 Jahren erhält sie einen Preis als jüngste Vespistin. Erstaunlich die Leistung des ältesten Ehepaares — Henry Keil mit Frau! Der Henry ist mit seinen 64 Jahren noch gut beieinander — ich bewundere seine Frau, die — bereits neunmal Großmutter —, kurz vor ihrem 70. Geburtstag steht! Die Beiden sind verschworene Vespafahrer. Sie haben schon 84 500 km auf ihrem Roller zurückgelegt, und dies ist das 25. Vespa-Welttreffen, an welchem sie teilnehmen. Illkirch-Graffenstaden (près Strasbourg Bas-Rhin) ist ihre Heimat, ihre italienische Vespa ist 5 Jahre alt! Für alle, die am nächsten Morgen die Heimfahrt antreten oder ihre Urlaubszeit fortsetzen, steht fest, daß nicht nur „in Hamburg die Nächte lang sind...“!

Das Vespa-Europa-Treffen 1956 in München wird allen teilnehmenden Vespisten und Vespistinnen unvergeßlich bleiben! Wo sie auch herkamen — aus dem Norden, Süden und Westen — wenn zum nächsten Vespa-Europa-Treffen aufgerufen wird, werden sie alle, alle wiederkommen! Das versprochen sie sich zum Abschied in die Hand.

Es rauscht im Schilder- und Paragraphenwald

... und dürfte sich inzwischen herumgesprochen haben, daß ab 1. Mai 1956 eine Reihe neuer Verkehrsgesetze in Kraft getreten sind. Unser folgender Beitrag versucht, einen Pfad durch den Schilder- und Paragraphenwald zu finden. Sie brauchen den Beitrag aber auch nicht zu lesen. Die Verkehrspolizei wird Ihnen die neuen Verordnungen dann schon Zwei- bis Fünfmarkweise in Form gebührenpflichtiger Verwarnungen beibringen. D. Red.

Wenn Sie mich fragen, ich bin der Ansicht, daß für einen vernünftigen Fahrer die ganze schöne „Straßenverkehrsordnung“ nur aus einem einzigen Paragraphen zu bestehen brauchte, aus dem guten, alten § 1 nämlich. Sie wissen doch, er lautet: „Jeder Teilnehmer am öffentlichen Straßenverkehr hat sich so zu verhalten, daß kein anderer gefährdet, geschädigt oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird“.

Ein Hoch dem braven Manne, der diesen Paragraphen erstmals formulierte, und ein dreifach Hoch allen denen, die sich zu jeder Tages- und Nachtzeit daran halten.

Leider hat sich in der Praxis jedoch erwiesen, daß nicht nur brave Leute hinter dem Lenker der Vespa oder hinter dem Steuerrad eines zig-PS-igen Wagens sitzen. Ohne Regeln, Zeichen und Gesetze geht es nun mal nicht. Und dafür, daß wir aus dem Neu- und Umlernen der Verkehrsgesetze nicht herauskommen, sorgt in rührender Weise unsere Behörde. Dezember 1952 wurde das „Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs“ erlassen, das Bestimmungen des Straßenverkehrsgesetzes, der Straßenverkehrszulassungsordnung, der Straßenverkehrsordnung und diverse Vorschriften des Straßengesetzbuches und der Strafprozeßordnung änderte, — in insgesamt 28 wichtigen und umfangreichen Angelegenheiten. So weit, so schön. Januar 1953, August 1953, November 1953 und November 1954 wurden neue Änderungen zu den Änderungen der Verordnungen verkündet. Allein im August 1953 hat man die 124 Paragraphen der Straßenverkehrsordnung und der Straßenverkehrszulassungsordnung in 230 Punkten geändert (und es soll tatsächlich Kraftfahrer geben, die all diese Änderungen kennen). So weit, so schön. Nunmehr, am 14. März 1956, hat man die 124 Paragraphen der Straßenverkehrs- und der Zulassungsordnung nochmals rund 150mal geändert und die geänderten Änderungen der Änderungen am 1. Mai 1956 in Kraft treten lassen. Und um diese dreht es sich.

Falls Sie so viel Geduld aufgebracht haben, unseren Artikel bis hierher zu lesen, dürfte Ihnen jetzt vielleicht grauen. Doch keine Angst! Es mag noch so viele Verkehrsregeln und -zeichen geben, wir lassen uns durch sie trotzdem nicht ablenken und konzentrieren unsere Aufmerksamkeit nach wie vor auf die alte Oma, die völlig gesetzwidrig schräg über den Fahrdamm geht, und auf die Ball spielenden Kinder, die sich den Teufel um unsere anrollende Vespa kümmern.

Darüber hinaus halten wir uns an die Spielregeln, die uns Gesetzgebung und Verkehrszeichen vorschreiben, rechnen aber nie damit, daß sich auch „die anderen“ immer daran halten. So fährt man am sichersten!

Sehen wir uns nun die wichtigsten der neuen Verordnungen einmal kurz an (Achtung, Änderungen der geänderten Änderungen der Änderungen vorbehalten!):

Geht er oder geht er nicht...

... der Fußgänger nämlich! Bisher kannten wir im Allgemeinen nur eine Art von „Fußgänger-Überwegen“, heute gibt

es deren drei: 1. Blinklicht-Überweg, 2. normaler Zebrastreifen und 3. Übergang mit Nägeln gekennzeichnet, ohne Zebrastreifen.

Neu dabei der „Überweg mit gelben Blinklampen“! Der neue § 37a der StVO schreibt hierzu vor: „Auf den Fußgängerüberwegen hat jeder Fußgänger vor jedem Fahrzeug den Vorrang, wenn der Fußgänger sich auf dem Überweg befindet, bevor das Fahrzeug den Überweg erreicht hat“. Der Fußgänger soll, nebenbei bemerkt, den Überweg „in angemessener Eile“ überqueren.

Das heißt also, auf Zebrastreifen, die durch zwei gelb blinkende Kugellampen auf schwarz-weißen Säulen gekennzeichnet sind, hat der Fußgänger das Vorrecht gegenüber dem Kraftfahrer. Ist der Zebrastreifen in Fahrbahnmitteln durch eine Verkehrsinsel geteilt, so stehen auf dieser Insel weitere zwei gelbe Kugel-Blinkleuchten.

Auf normalen Zebrastreifen haben Fahrzeuge wie bisher dem Fußgänger das Überqueren der Straße „in angemessener Weise zu ermöglichen“. Diese etwas dehnbare Vorschrift wird von den Gerichten im Allgemeinen so ausgelegt, daß der Fußgänger den Damm betreten darf, wenn ein herankommendes Fahrzeug noch so weit entfernt ist, daß es nicht zu scharfem Bremsen gezwungen wird, — und daß ein Fahrzeug seine Fahrt verlangsamen muß, wenn ein Fußgänger bereits auf dem Zebrastreifen geht, nicht aber, wenn er noch auf dem Bürgersteig geht.

3. Schließlich die Überwege an Kreuzungen, vielfach durch Metallnägel gekennzeichnet. Hier hat der Fahrer grundsätzlich mit Fußgänger zu rechnen und seine Geschwindigkeit so einzurichten, daß er gegebenenfalls anhalten kann.

Und noch etwas zum Thema Fußgänger! Auf offener Landstraße soll der Fußgänger die äußerste linke Seite der Straße einhalten. Denn auf diese Weise sieht nicht nur er selbst nahende Fahrzeuge besser, sondern er wird von den Fahrern auch eher gesehen. Das gilt auch für die Nacht, in der ein von einem Scheinwerfer angestrahltes Gesicht bedeutend besser als der charaktervollste Hinterkopf zu erkennen ist.

Sagen Sie Ihrer Sozia...

... auch wenn SIE noch so schöne Beine hat: Mit dem Damensitz auf Roller oder Motorrad ist es vorbei, endgültig. Auf Amtsdeutsch heißt das: „Begleitpersonen auf Kraftträdern und Kraftrollern müssen in gleicher Weise wie der Fahrzeugführer auf dem Fahrzeug Platz nehmen.“ (§ 34, StVO). Nichts gegen diese Verordnung! Es mag für manche junge Dame in supermodernem, engem Rock vielleicht etwas unbequem sein, ein Bein links, ein Bein rechts auf dem Sozius zu sitzen. Doch wird kein vernünftiger Vespist leugnen, daß so die Fahrsicherheit wesentlich erhöht wird.

Gas und vorbei — oder nicht?

Der Überholvorgang bedeutet seit langem eine Gefahrenquelle Nummer Eins! Nunmehr wird eine Regelung, die das Überholen betrifft und bisher nur für Lastzüge galt, auf alle Kraftfahrzeuge angewendet: „Überholen darf nur der, dessen Geschwindigkeit wesentlich höher als die des zu über-

Vor einer Brücke, die beweglich,
mißlingt ein forscher Spurt
oft kläglich.



(Dieses Zeichen warnt
vor beweglichen Brücken)



holenden Fahrzeuges ist". Die Betonung liegt dabei auf „wesentlich“. Wenn Sie also Ihren Gasdrehgriff gerade noch ein oder zwei Millimeter weiter aufdrehen können, dann lassen Sie das Überholen lieber. Vernünftige Leute überholen sowieso nur dann, wenn es gefahrlos, zügig und rasch geschehen kann.

Und da wir gerade beim Thema Überholen sind: Sie kennen doch schon lange das Zeichen „Überholverbot“, rotes Auto neben schwarzem Auto in rotem Kreis. Es bedeutet neuerdings: „Kraftfahrzeuge dürfen andere Kraftfahrzeuge mit mehr als zwei Rädern nicht überholen“. In der Praxis sieht das so aus: Ein Kraftfahrzeug darf Sie auf Ihrer Vespa trotz des Verbotsschildes überholen. Sie dürfen Ihrerseits einen anderen Roller, ein Motorrad oder ein Moped ebenfalls überholen, nicht aber einen Personenwagen, einen Lkw oder etwa ein Motorrad mit Beiwagen.

Und rin in die Linkskurve!

Vor dem Links-Abbiegen müssen Sie sich rechtzeitig vorher (unter Beachtung der gebotenen Vorsicht natürlich) auf Straßenmitte setzen. Die Ihnen entgegenkommenden Fahrzeuge sind abzuwarten. Anders ausgedrückt, „amtlich“ heißt das: „Wer links einbiegen will, hat ihm entgegenkommende Fahrzeuge vorbeizulassen“, er braucht aber nicht allen hinter ihm kommenden Fahrzeugen ebenfalls Vorfahrt einzuräumen.

Wenn Sie eine unserer unzähligen Einbahnstraßen (Baujahr Dreißigjähriger Krieg) entlang vespazieren und dann nach links abbiegen wollen, müssen Sie sich vorher ganz nach links verfügen. Es genügt nicht, sich, wie bisher meist geschehen, in der Einbahnstraße vor dem Linksabbiegen nur bis auf Straßenmitte zu begeben, sondern rollen Sie ganz nach links außen! Wohlverstanden, das ist keine Kann-, sondern eine Muß-Vorschrift. Wer's nicht macht, zahlt!

Lichtblinke

Nichts gegen das Lichthupen! Vor allem nachts ist das Auf- und Abblenden des Scheinwerfers zehnmal wirksamer als das schönste Dreiklanghorn. Nur beachten wir eines, auch der



Sei friedlich — hier wird der Passant
als vorberechtigt
anerkannt.



(Fußgängerüberweg
mit Vorrang)

Gesetzgeber hat mittlerweile von der Lichthupe Kenntnis genommen und Spielregeln für ihren Gebrauch erlassen. Innerhalb geschlossener Ortschaften hat künftig tagsüber der Daumen vom Lichthupenkopf zu bleiben. Das gilt nicht für die Landstraße, dort darf lichtgehupt werden von 0 bis 24 Uhr, in Ortschaften aber erst nach Einbruch der Dunkelheit.

Falls Sie einen Nebelscheinwerfer Ihr Eigen nennen — auch das soll es an der Vespa geben —, dann denken Sie künftig daran: Nebelscheinwerfer dürfen nur noch bei starkem Nebel und in Verbindung mit dem Abblendlicht (also nicht dem Standlicht!) eingeschaltet werden.

Straße frei und rechts ran!

Ehre, wem Ehre gebührt, und Vorfahrt, wem das Gesetz es erlaubt! — § 70 der StVO besagt: „Die deutschen Streitkräfte, die Polizei, der Bundesgrenzschutz, die Feuerwehr, der Zollgrenzdienst und die Zollfahndung sind von den (sonst gültigen Verkehrs-)Vorschriften befreit, soweit dies zur Erfül-

lung hoheitlicher Aufgaben unter gebührender Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung dringend geboten ist.“

Gebührend, öffentlich und dringend, — was darunter zu verstehen ist, haben leider nicht wir übrigen Verkehrsteilnehmer zu entscheiden. Deshalb bei Warnhornklang (mit einer Folge verschieden hoher Töne, Sirenen werden abgeschafft) und blauem Licht Straße frei und rechts ran, — auch wenn dann vielleicht nur ein Herr Minister nebst zwei weißen Mäusen auf der Fahrt zum Fußball-Länderspiel angebraust kommt. Sehr vernünftig ist, daß künftig Unfallhilfswagen und Krankentransportwagen ebenfalls blaues Blinklicht führen dürfen. Denn für diese Fahrzeuge, ebenso wie für Feuerwehr und Polizei im Einsatz, hat dieses Ausnahmerecht Sinn, nämlich Fahrzeugen Platz zu schaffen und rasches Vorwärtskommen zu ermöglichen, die im Interesse von Gesundheit, Sicherheit und Leben ihrer Mitbürger unterwegs sind.

Haben Sie schon gewußt . .

... daß die Behörde künftig die körperliche und geistige Eignung von Führerscheinanwärtern und -inhabern prüfen darf? Eine Handhabe, die Verkehrswacht und Automobilklubs



(Dieses Zeichen warnt
vor Wildwechsel)

Nimm Tempo weg
bei diesem Schild:
Hier ist kein
Autojagd-Gefild!

seit langem befürwortet haben gegen Personen, die auf Grund ihres körperlichen oder geistigen Befindens eine Verkehrsfahrer darstellen. Bisher konnten solche Personen erst dann belangt werden, wenn sie einen Unfall verursacht hatten. Heute kann ihnen schon vorher der Führerschein genommen werden.

... daß im Laufe der nächsten Monate, bei neuen Fahrzeugen ab 1. Juli 1956, bei allen anderen bis 1. Juli 1958, alle Kraftfahrzeuge mit neuen polizeilichen Kennzeichen versehen werden müssen? Künftig gelten nicht mehr die Besatzungszonen und Länder als Einteilungsgrundlage, sondern der betreffende Wohnort. Größere Städte erhalten einen oder zwei, kleine Städte drei Buchstaben, die sich aus dem Ortsnamen ableiten lassen. Die Gesamtstellenzahl des Kennzeichens beträgt stets sieben, wobei die restlichen Stellen die Ordnungszahlen der jeweiligen Zulassungsstelle kennzeichnen. Ein paar Beispiele: D = Düsseldorf, BF = Burgsteinfurt, MG (nicht Maschinengewehr, sondern) = München-Gladbach, BKS = Bernkastel. Der Bund erhält künftig folgende Kennbuchstaben vor den Ziffern: DB = Deutscher Bundestag, Bundesrat und Bundesregierung, BG = Bundesgrenzschutz, BP = Deutsche Bundespost, BW = Bundes-Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, DB = Deutsche Bundesbahn, Y = Deutsche Streitkräfte, Z = Zoll und O = Diplomatisches Corps. Die freien Städte bekommen ein B = Berlin, HB = Hansestadt Bremen und HH = Hansestadt Hamburg.

... daß die Polizei künftig Ihre Vespa auf Ihre Kosten einfach abtransportieren lassen kann, wenn Sie sie unberechtigt im Bereich eines Park- oder gar Halteverbotszeichens stehen gelassen haben und sie dort den Verkehr behindert?

... daß Zweiradfahrzeuge, also auch die Vespa, künftig einen Rückspiegel (Vierradfahrzeuge Innen- und Außenspiegel) haben müssen?



Wer solcherart
im Kreise fährt
ist sicher,
daß er
weise fährt.

(Kreisverkehr,
rechts herum in den Kreis
einordnen, Vorfahrt im Kreis beachten)



Hier fahre langsam, zeig' Geduld - sonst bist du nachher selber Schuld!

... daß in geschlossenen Ortschaften grundsätzlich nur noch „bei Gefahr“ gehupt werden darf, nicht aber, um die Absicht des Überholens anzukündigen? (Lichtlupe nur nach Einbruch der Dunkelheit in Ortschaften gestattet, außerhalb immer).

... daß Parkuhren künftig als amtliche Verkehrszeichen gelten? Parkgebühr pro halbe Stunde im Höchstfall 0.10 DM.

... daß weiße Parkmarkierungslinien künftig genauso wie amtliche Verkehrszeichen beachtet werden müssen? Bisher galten sie nur als Anhaltspunkt.



... daß künftig alle Verkehrsregeln für Krafträder in gleicher Weise auch für Mopeds gelten? Ausnahme: Mopeds dürfen weiterhin keine Autobahn benutzen, dagegen mit abgestelltem Motor auf Radwegen fahren.

... daß Lastwagen über 7,5 Tonnen sowie Anhänger hinter Lkws (ohne Ausnahmegenehmigung) an Sonn- und Feiertagen künftig auf öffentlichen Straßen nicht mehr verkehren dürfen?

... daß an der Rückseite von Anhängern hinter Kraftfahrzeugen künftig Fahrtrichtungsanzeiger (Blinkleuchten) angebracht werden müssen?

... daß die „hübschen“ roten Leuchtbänder an hinterem Kotflügel, an Stoßstange oder am Vespa-Hinterteil postwendend zu verschwinden haben?

... daß künftig laut § 2a „den Weisungen und Zeichen der Polizeibeamten zum Anhalten, insbesondere zur Prüfung der nach den Verkehrsvorschriften mitzuführenden Papiere, des Zustandes der Ausrüstung und der Beladung des Fahrzeuges ...“ unbedingt zu folgen ist? — — —

Zum Schluß: Neue Verkehrszeichen um, neben und über uns Über dieses Thema wollen wir nicht viele Worte verlieren. Die meisten der neuen Kennzeichen bedienen sich einer klaren Bildersprache und müßten eigentlich sogar von Großonkel Willibald auf dem Sozios verstanden werden. Außer den Verkehrszeichen, die wir der Abbildungsreihe „Hör auf Deine Frau — fahr vorsichtig!“ entnommen haben und auf diesen Seiten sehen, seien noch folgende erwähnt:

„Gefährliches Gefälle“ (Dreieck mit Prozentangabe des Gefälles),

„Autostraße — Gebot für Kfz, Verbot für alle übrigen Verkehrsteilnehmer, diesen Weg zu benutzen“ (weißes Kraftfahrzeug auf blauem, kreisrundem Grund),

„Engpaß“ (schwarzes Engezeichen auf weißem, rotumrandetem Dreieck),

„Rechts (oder links) vorbeifahren“ (weißer, schräg nach unten gerichteter Pfeil auf rundem, blauem Grund), „Abbiegen links (bzw. rechts)“ (entsprechender Pfeil auf gleichfalls rundem, blauem Schild).



Nun hast du wieder freie Bahn - doch hüte dich vorm Tempowahn!

Damit genug für heute zum Thema Verkehrsregeln und -zeichen! Wer vernünftig fährt, beachtet diese Spielregeln und vergißt dabei nie: 12 255 Verkehrstote allein im Jahr 1955 in der Bundesrepublik sind eine furchtbare Bilanz! Was an uns liegt, wollen wir tun, um — ohne andere zu gefährden, zu schädigen, zu behindern oder zu belästigen — vergnügt und unfallfrei durch's Leben zu vespaizieren.

Und falls Sie noch irgendeine Frage zur neuen Verkehrsgesetzgebung haben sollten: Fragen Sie den nächsten Verkehrspolizisten auf der Straße! Er wird Ihnen gern Auskunft geben.

Hg. Thebis, VDM

PREISAUSSCHREIBEN

Da wir annehmen, daß die Vespisten nicht nur auf der Straße jegliche Schräglage beherrschen, wollen wir einmal die Kurvenfestigkeit Ihres Füllers ausprobieren. Gesucht wird von uns die netteste Kurzgeschichte oder Anekdote, die aus dem Vespa-Leben stammt oder stammen könnte.

Teilnehmen können alle Mitglieder des VCVD und Leser des Vespa-Tips. Einsendeschluß ist der 1. September 1956.

Einsendungen bitte an VCVD, Sekretariat, München 19, Frickastraße 35 (Preisausschreiben). Wir drucken die besten drei Kurzgeschichten ab und prämiieren sie,

1. Preis mit DM 50.—
2. Preis mit DM 30.—
3. Preis mit DM 20.—

Wir behalten uns das Recht vor, auch nicht prämierte Kurzgeschichten zum normalen Honorar des Vespatips abzdrukken. Sämtliche eingesandten Arbeiten bleiben, soweit sie durch uns angekauft wurden, unser Eigentum, die anderen Arbeiten werden gegen Beilage des Rückportos an den Absender zurückgeschickt.

Die Entscheidung des Schiedsgerichts ist unanfechtbar und erfolgt unter Ausschluß des Rechtsweges. Wir wünschen die allerbesten Einfälle

Vespa-Roll!
Eure Redaktion

Es ist das erste Mal seit Bestehen des VCVD, daß der Sport einheitlich geleitet wird. Leider war es mir unmöglich, nach meiner Wahl im Februar 1956 noch ein eigenes Programm für diese Saison aufzustellen. All unsere Bemühungen gelten somit den kommenden Jahren.

Während der letzten Präsidialsitzung in Aachen wurde dann festgestellt, daß der Sportpräsident und seine VLC-Sportleiter die einzigen sind, die „in Sport machen“. Entscheidungen, die die Sportleitung trifft, sind verbindlich für die Ortsclubs.

Für die nächste Präsidialsitzung in einigen Wochen habe ich einen Kostenanschlag für das Sportjahr 1957 ausgearbeitet, der sämtliche Kosten, die bisher für das Sportjahr 1957 zu ersehen sind, erfaßt. Auf Grund dieses Planes werde ich das Präsidium bitten, dem Sport einen eigenen Etat zu gewähren. Eine Anfrage meinerseits in Aachen wurde positiv aufgenommen. Der Sportplan für 1957 sieht in großen Zügen folgendermaßen aus: Die bei den drei Ausscheidungsläufen nach der Turnierordnung ermittelten fünf besten Fahrer der Landesclubs erhalten einen Zuschuß vom Sportetat für die Teilnahme an der Endrunde während des Bundestreffens.

Eine bzw. mehrere Mannschaften von je 3 Fahrern werden zu den verschiedenen ADAC-, DMV- bzw. AvD-Veranstaltungen genannt und erhalten einen Zuschuß in voller Höhe ihrer Ausgaben.

Die Auswahl der Mannschaften erfolgt nach zwei Gesichtspunkten, einmal nach der Fahrerkartei und zum anderen nach dem Veranstaltungsort. Die Fahrerkartei ist bei mir im Aufbau begriffen.

Alle interessierten Fahrer melden ihre Erfolge bei Veranstaltungen an ihre VLC-Sportleiter, die sie an mich weitergeben. Veranstaltungen im Nord- oder Westraum werden wir mit Nord- und Westfahrer bescheiden und im Süd- und Mittelraum ebenso verfahren.

Da auf Bundesebene Straßen-Motorsport-Veranstaltungen schärfsten Kontrollen unterliegen, besonders in Bezug auf

Versicherung, ist noch nicht zu übersehen, was im kommenden Jahr an eigenen Großveranstaltungen gestartet werden kann.

Auf jeden Fall werden zwei internationale Treffen als Stern- und Zielfahrt ausgeschrieben.

Über die „Große Vespa-Deutschlandrundfahrt 1958“, Formationsfahren und Artistik werde ich im nächsten Vespa-Tip berichten.

Die Veranstaltungen, die in diesem Jahr von unseren Mannschaften gefahren werden, sind folgende:

- 1.) 1. 7. ADAC-Rheinlandfahrt/Nürburgring
- 2.) 2. 9. 500-km-Fahrt um Bremen
- 3.) 4. 10. ADAC-Grunewaldfahrt/Berlin

Die Mannschaften für die Fahrt 1 stehen bereits fest, die Fahrer sind benachrichtigt. Für die Fahrten 2 und 3 benötige ich noch Unterlagen aus dem Nordraum. Die ausgesuchten Fahrer erhalten schnellstens Nachricht. Die Fahrer, welche als Mannschaft starten, erhalten eine weiße Kombination mit blauem Sturzhelm, wie sie die Piloten in München trugen. An Hand dieser provisorischen Übersicht mögen Sie sehen, daß wir bemüht sind, dem Sport innerhalb des VCVD Geltung zu verschaffen und unseren Sportfahrern Veranstaltungen zu bieten, die sie voll befriedigen.

Zum Schluß noch die Anschriften der Landesclub-Sportleiter:

VLC Nord: G. Knospe, Braunschweig, Karlstraße 51

VLC West: W. Pree, Herdecke/Ruhr, Poststraße 9

VLC Süd-West: W. Wagner, Giessen, Selterweg 79

VLC Schwäb. Vespa-Ring: G. Nägele, Ludwigsburg, Osterholzallee 1

VLC Schwarzwald: H. Oswald, Lörrach, Blumenweg 12

VLC Bayern: C. Hohm, Nürnberg, Marienplatz 10

VLC Berlin: U. Häselbarth, Berlin-Schmargendorf, Weinheimerstraße 11



Zwischen Pfaueninsel und Kurfürstendamm

In Oberbayern wie an der Nordsee, im Harz wie am Rhein treffen wir Fahrzeuge — unter ihnen manche Vespa — mit dem KB-Zeichen. Bewohner der Inselstadt Berlin, die für Tage oder Wochen die Freizügigkeit des Westens genießen. — Doch haben Sie selbst Berlin schon einmal auf der Vespa angesteuert? Diesen Gedanken will Ihnen unser folgender Beitrag nahelegen. Denn — Berlin ist einen Kanister Sprit und ein paar Urlaubstage wert! —
D. Red.

„Berliner? — Grenzenlose Hochachtung vor ihnen! Wenn man nur bedenkt, immer diese politische Unsicherheit, das Eingesperrtsein auf ein paar Quadratkilometern, immer wieder Demonstrationen, Einsatzpolizei und Wasserwerferwagen, und schließlich die Arbeitslosigkeit ... Was man so in den Zeitungen liest ... Nein, leben möchte ich in Berlin nicht. Dazu ist mir meine Ruhe zu lieb ...“
Solch Monolog kann ein Berliner im Westen Deutschlands tagtäglich zu hören bekommen. Zwecklos, dann eine hoch-

trabende Tirade über Berlin, wie es wirklich ist, von Stapel zu lassen. Das Rezept „Herkommen, ansehen selbst urteilen!“ ist viel besser und wirkungsvoller. Auf den Einwand „Kann man das überhaupt risikolos?“ gibt es auch nur eine Antwort: „Ja!“

Wer zum ersten Mal in unsere Stadt kommt, wird anfangs vielleicht sogar etwas enttäuscht sein darüber, in welchen normalen Bahnen hier das tägliche Leben abläuft. Berlin ist ja auch nur eine Stadt wie Hamburg oder München oder Frank-



furt. Prachtvolle Kaufhäuser und Geschäfte mit überreich besetzten Schaufenstern, auf den Straßen eine gut gekleidete Menschenmenge und eine Verkehrsdichte, die fast die des Westens erreicht, neue Wohnsiedlungen, Banken, Versicherungspaläste, moderne Verwaltungsbauten, volle Kaffees und Restaurants, Luxushotels wie an der Riviera, Kinopaläste mit schreiend bunten Reklamen, abends in der Innenstadt eine Neonlichtfülle wie am Broadway, — was ist daran schon Besonderes?

Diese Frage beantwortet sich von selbst, wenn man den gepflegten und völlig wiederhergestellten Tiergarten durchquert und plötzlich am Brandenburger Tor steht, vor einem Schild mit der Aufschrift: „Your are leaving now the american sector! — Sie verlassen jetzt den amerikanischen Sektor!“ Oder wenn man die hervorragend ausgebaute Königs-Allee, die Bundesstraße Nr. 1 über Wannsee Richtung Potsdam fährt und plötzlich vor Schlagbäumen und Wachtposten beiderseits der Glienicker Brücke — heute „Brücke der Einheit!“ — hält und ein anderes Schild liest: „Zonengrenze — Weitergehen verboten!“

Und wenn man dann noch einen Bummel durch die Straßen des Ostsektors unternimmt, über Friedrichstraße und Leipziger Straße vielleicht, vorbei an den Läden der HO, der „staatlichen Handelsorganisation“, oder etwa hinaus zur neuen ostzonalen Pracht- und Repräsentierstraße, die heute noch „Stalin-Allee“ heißt, dann zwingen sich einem Vergleiche zwischen Hübner und Drüben auf und man spürt, Berlin ist doch nicht nur eine Millionenstadt wie andere auch. Berlin liegt wirklich am Schnittpunkt zweier geistiger Hemisphären, ist eine Insel inmitten des östlichen Machtbereiches. Mehr noch, in Berlin spielt sich auf engstem Raum eine weltweite Auseinandersetzung ab. Dinge der hohen Politik er-



fahren hier in kleinen alltäglichen Auseinandersetzungen, Erschwernissen, aber auch Erleichterungen ihren sofort spürbaren Niederschlag. Wie ein empfindlicher Seismograph reagiert diese Stadt auf die kleinste Erschütterung im politischen Kräftespiel. Sie reagiert — und handelt.

Diese Handlungsbereitschaft haben die Berliner im freien westlichen Teil ihrer Stadt im vergangenen Jahrzehnt wiederholt bewiesen. Nicht aus purem Idealismus heraus, sondern aus einem ihnen angeborenem Willen zur Selbstbehauptung,

zur Freiheit. Hochtrabende Worte über ihre Haltung lieben sie ebensowenig wie die noch immer andauernde Inselformation der Stadt, die es ihnen wohl erlaubt, ohne große Formalitäten per Roller, Wagen oder Autobus, per Bahn oder Flugzeug nach Westdeutschland zu reisen, die es ihnen aber unmöglich macht, Verwandte und Freunde in Nauen oder Potsdam, den Schrebergarten hundert Meter hinter der Zonengrenze oder etwa ein Seebad in der Ostsee zu besuchen.

Berlin ist somit zum getreuen Abbild des geteilten Deutschlands geworden.

Es hat aber nicht nur die Aufgabe, die Welt immer von neuem auf seine eigene und damit auf die unerträgliche Situation Deutschlands aufmerksam zu machen. Der Westen unserer Stadt ist darüber hinaus zum „Schaufenster der freien Welt“ geworden. Aus Mitteldeutschland, aus Ostdeutschland kommen außer dem nicht abreißen lassen Flüchtlingsstrom täglich Hunderte, ja Tausende von Besuchern, um hier die Luft der freien Welt zu atmen. Der Kontakt zwischen den Deutschen beiderseits der widernatürlichen Grenze ist daher nirgends stärker als hier.



Wer jedoch Berlin nur aus dieser politischen Perspektive betrachtet, sieht auch nicht das ganze Berlin. Wer sein Leben alltags und feiertags richtig kennenlernen will, sollte vielmehr auch die Ufer der Havel oder den Tegeler See, Nikolskoe und die Pfaueninsel, den Zoo und den Botanischen Garten gesehen haben. Er sollte das sportbegeisterte Berlin im Olympia-Stadion oder auf der Avus, der schnellsten Rennstrecke der Welt, er sollte die Waldbühne mit ihrem Streichholzfeuerwerk oder etwa ein Sechs-Tage-Rennen im Sportpalast erlebt haben. Ein Schaufensterbummel über Ku'damm, Tauentzien und Schloßstraße gehören ebenso zu einem Berlin-Besuch wie eine Kostprobe aus dem Theater- und Musikleben unserer Stadt, das qualitativ Anschluß an seine großen Epochen gefunden hat. Auch in der bildenden Kunst hat Berlin seinen Platz behaupten zu können. Die Museen in Dahlem mit den Kostbarkeiten aus dem ehemaligen Kaiser-Friedrich-Museum und der National-Galerie, das Georg-Kolbe-Museum, das Völkerkunde-Museum oder eine der wechselnden Ausstellungen im Charlottenburger Schloß oder der Hochschule für bildende Künste vermitteln Erlebnisse, die unvergeßlich bleiben.

Und auch sonst ist für Unterhaltung aller Art gesorgt. Uraufführungskinos, erstklassige Kabarets mit scharf pointiertem, politischem Witz, gemütliche Weinstuben, Bierlokale und mondäne Tanzbars gehören genauso zu dem Berlin von heute wie die Silhouetten des Funkturms und der zerstörten Gedächtniskirche.

Wenn Sie dann mit einem Eisbein mit Sauerkohl, Aalgrün mit Gurkensalat oder einer deftigen Berliner Schlachteplatte im Magen auf Ihrer Vespa wieder über die Avus Richtung Kontrollpunkt Dreilinden-Babelsberg und weiter gen Westen brausen, dann werden Sie Ihren Entschluß, ein paar Ferientage und einen Kanister Sprit Ihrem Berlin-Besuch geopfert zu haben, gewiß nicht bereuen. Denn Berlin ist und bleibt Berlin!

hth VDM

Reisetips

für ihre Berlinfahrt

Eines sei vorausgeschickt: Wenn Sie sich an die gültigen Bestimmungen und Verordnungen halten, können Sie unbesorgt mit Ihrer Vespa durch die Zone fahren. Die Abfertigung an den Grenzkontrollstellen geht meist reibungslos und ohne längere Wartezeiten vonstatten, — ausgenommen an Tagen, wie etwa dem Ostersonnabend oder vor und nach anderen Fest- und Feiertagen, an denen der Strom der Reiselustigen von und nach Berlin zu groß wird und man sich deshalb auf einigiges Warten gefaßt machen muß.

Für die mit Pkw, Kraftrad oder Roller nach Berlin Reisenden gelten die gleichen Bestimmungen wie für Reisende im Interzonenbus oder in der Bahn. Sie müssen einen gültigen **Personalausweis** der Bundesrepublik (bzw. West-Berlins) mitführen, und außerdem folgende Papiere für Ihre Vespa:

1. **Kraftfahrzeugschein** (Zulassung), **Steuerkarte** und **Führerschein**.

2. Falls die Fahrzeugpapiere auf eine Person lauten, die nicht mitfährt, ist es zu empfehlen, eine Benutzungsvollmacht des Fahrzeughalters mitzunehmen.

3. **Warenbegleitscheine** sind für Fahrzeuge erforderlich, die früher in Berlin oder in der Sowjetzone zugelassen waren und in den letzten Jahren auf ein Kennzeichen der Bundesrepublik angemeldet worden sind.

4. Bei Fahrzeugen mit West-Berliner Kennzeichen sollte gleichfalls der Warenbegleitschein mitgeführt werden, mit dem das Fahrzeug seinerzeit nach Berlin gebracht wurde, vor allem, wenn dies nach dem 1. 1. 52 geschah.

Zur Fahrt nach und von Berlin stehen folgende **Grenzübergänge** zur Verfügung: Helmstedt-Marienborn, Töpen-Juchhöh, Herleshausen-Wartha und Lauenburg-Horst. Alle Übergänge sind Tag und Nacht geöffnet. Wichtig ist, daß die Rückfahrt nach dem Westen über einen anderen Übergang als die Herfahrt erfolgen darf.

Am ostzonalen Kontrollpunkt erhalten Sie einen **Laufzettel**, auf den Ihre Personalien, Wertgegenstände (z.B. Fotoapparat, Pelzjacke, Kofferradio, Reiseschreibmaschine usw.) und das Geld eingetragen werden, das Sie mitführen. **Bargeld** und **Devisen** können in beliebiger Höhe nach West-Berlin mitgenommen werden, man muß jedoch die Summe genau angeben! Die Mitnahme von **Ostgeld** ist verboten. Außer dem Laufzettel muß der Vespa-Fahrer im Besitz einer Quittung über die **Straßenbenutzungsgebühr** sein. Diese Gebühr wird am ostzonalen Kontrollpunkt erhoben und beträgt für Ihre Vespa für eine Fahrtstrecke im Gebiet der DDR bis zu 200 km = DM 4.—, bis 300 km = DM 5.—, bis 400 km = DM 10.— und bis 500 km = DM 15.— (in Westgeld zu zahlen!)

Laufzettel und Quittung über Straßengebühr sind auf der Fahrt durch die Zone gut aufzuheben und mitzuführen, da sie bei Kontrollen vorgewiesen werden müssen! Beim Verlassen der Zone ist der Laufzettel dann wieder abzugeben.

Unterwegs dürfen Sie die genau vorgeschriebene und gut ausgeschilderte **Interzonenstraße** nicht verlassen und sich unterwegs, und sei es nur für ein paar hundert Meter, nicht in die Zone begeben. Außerdem haben Sie die vorgeschriebenen **Geschwindigkeitsbeschränkungen** genau (!) einzuhalten, die am Kontrollpunkt angeschlagen sind. Tun Sie's nicht, zahlen Sie kräftig — Westgeld.

Für **Fahrten in die Sowjetzone** muß zuvor unter Angabe der Fahrzeugdaten eine besondere Genehmigung beim Rat des Kreises der zu besuchenden Ortschaft beantragt werden.

Haben Sie den sogenannten **Berliner Ring** erreicht, achten Sie bitte darauf, nicht etwa die falsche Abfahrt zu wählen, sonst gibt's Ärger. Nicht bei der 1. Abfahrt (km 0,5) mit den Abzweigungen nach Werder-Nauen und Frankfurt/Oder, nicht bei der 2. Abfahrt (km 99,5) mit der Abzweigung nach Nürnberg, sondern erst bei der 3. Abfahrt (km 88,5) mit der Abfahrt nach Berlin (West) rechts abbiegen! Vor jeder Abfahrt befinden sich 3 Vorwegweiser, so daß Irrtümer eigentlich ausgeschlossen sein müßten.

Bevor Sie dann den West-Berliner Kontrollpunkt Dreilinden erreichen, haben Sie nochmals eine ostzonale Kontrolle in Babelsberg zu passieren.

In **Berlin** angekommen, dürfen Sie den Ostsektor ohne weiteres besuchen, jedoch nicht im Ostsektor übernachten. Dafür wäre eine Aufenthaltsgenehmigung erforderlich. Westgeld bleibt beim Besuch des Ostsektors besser zu Hause im Hotel. Fahrten von Berlin in die Zone sind im Allgemeinen verboten, es sei denn, Sie beschaffen sich von den ostzonalen Behörden einen „Passierschein“.

Für **Camping-Freunde** hat Berlin in landschaftlich reizvoller Umgebung an Wald und Wasser gelegene **Campingplätze**:

1. der Zeltplatz des „Deutschen Camping-Clubs, Landesgruppe Berlin“ in Berlin-Kohlhasenbrück, am Griebnitzsee an der Neuen Kreis- und der Rauchstraße gelegen, zu erreichen über Berlin-Wannsee, König-Straße — Chaussee-Straße — Kohlhasenbrücker Straße.

2. den Platz des „Berliner Camping-Club“ in Berlin-Tegelort, Scharfenberger Straße 25.

3. den Campingplatz Berlin-Breitehorn, zwischen Gatow und Kladow direkt am Havelufer gelegen, Meldungen im Forstamt Berlin-Spandau, Schönwalder Allee 53 und zu erreichen über Spandau, Heerstraße — Gatower Straße — Kladower Damm.

Wenn Sie irgendwelche **Auskünfte**, Porspekte, Kartenmaterial, Unterkunftsnachweis über West-Berlin haben möchten, wenden Sie sich bitte an das Verkehrsamt Berlin, Berlin-Charlottenburg 2, Fasanenstraße 7/8 (nahe Zoo).

Außerdem steht Ihnen natürlich auch der

Vespa-Landesclub Berlin

Dr. Rottenberg, Geschäftsstelle Berlin-Schöneberg, Naumannstraße 66 (Telefon 71 92 83), gern mit Rat und Tat zur Seite und würde sich über Ihren Besuch freuen.

Zum Schluß sei noch empfohlen, sich für die Fahrt durch die Zone ausreichend Treibstoff mitzunehmen, damit Sie unterwegs nicht zu tanken brauchen. Denn die Qualität des Ost-Benzins ist recht unterschiedlich. Im Übrigen: Die Straßen durch die Zone, vor allem auch die Autobahnen, sind meist in gutem Zustand. Wir wünschen Ihnen für die Fahrt Hals- und Beinbruch und recht schöne Tage in Berlin! hth VDM



Wo finde ich

in moderner Form und guter Qualität

das schönste Vespa Zubehör?

Bei dem ältesten Spezialhaus

HANS PFEFFERKORN

Bad Pyrmont · Postfach 144

Fordern Sie bitte meinen Neuheiten-Prospekt
bei Ihrem Vespa Betreuer oder bei mir an.

Richtiger Rad- und Schlauchausbau wird so gemacht!



1 Ältere Vespa-Modelle haben den Tachoantrieb noch auf der Hinterrad-Achse sitzen. Bei den neueren Vespa-Modellen fällt die Arbeit des Abmontierens vom Tachoantrieb weg. Auf jeden Fall muß vor Beginn der Arbeiten der 1. Gang eingeschaltet werden, damit sich beim Lösen der Radmutter das Rad nicht wegrehen kann. Zum leichteren Arbeiten wird die Maschine auf die rechte Seite gekippt.



2 Um den Tachoantrieb abnehmen zu können, muß zuerst der dahinterliegende Feststellring gelockert werden. Am schönsten geht dies mit einem Hammer, wobei der Ring nur mit vorsichtigen Schlägen getrieben werden sollte. Wer unterwegs keinen Hammer bei sich hat, kann sich gut mit einem handfesten Stein oder ähnlichem behelfen.



3 Als nächste Arbeit folgt das Lösen der Radmutter, das mit dem T-förmigen Schlüssel, der auch zugleich Zündkerzen-Schlüssel ist, aus dem Bordwerkzeug erfolgt. Die gelösten Muttern legt man möglichst nicht in den Sand oder Straßenschmutz, da sonst beim Wiederaufschrauben leicht das Gewinde beschädigt wird.



4 Sämtliche Radmutter sind nun gelöst und das Rad kann ohne weiteres von der Achse abgehoben werden. Auch beim Tachoantrieb sollte man darauf achten, daß sein Ende nicht mit dem Straßenschmutz in Berührung kommt.



5 Im zweiten Arbeitsgang erfolgt das Demonstrieren der teilbaren Felgen, um den Schlauch herausnehmen zu können. Dazu wird das Rad so auf den Boden gelegt, daß die Felgenseite mit dem Ventil nach oben liegt.



6 Bevor nun die Verschraubung der Felgenmutter gelöst wird, muß vor allen Dingen der Ventileinsatz herausgeschraubt werden. Die Ventilkappen haben für diesen Zweck eigens einen Ansatz mit eingearbeiteter Nabe, die genau zum Herausrauben des Ventileinsatzes paßt. Wird diese Arbeit vor dem Auseinandernehmen der Felgen vergessen und es ist noch Luft im Reifen, besteht die Gefahr, daß der Schlauch zerreißt. Bei dieser Gelegenheit kann gleich die Rändelmutter, die zum Festhalten des Ventilkegels an der Felge dient, gelöst werden.



7 Nun können die Muttern der Felgenverschraubung gelöst werden, wozu ebenfalls wieder der T-förmige Schlüssel dient. Dem Abheben der einen Felgenhälfte steht nichts mehr im Wege und Schlauch und Reifendecke sind so ausgebaut.



8 Der geflickte oder neue Schlauch wird leicht vorgepumpt und in die Reifendecke eingelegt. Wenn man es gerade zur Hand hat, empfiehlt es sich, in die Reifendecke etwas Talkum oder Federweiß einzustreuen. Auf jeden Fall ist darauf zu achten, daß der Schlauch faltenlos in der Decke liegt.



9 Beim Zusammenbau wird der Reifen zuerst in die Felgenseite mit der Ventilöffnung eingelegt.



10 Als weiterer Arbeitsgang erfolgt das Zusammensetzen der beiden Felgenhälften und das Verschrauben desselben, wobei darauf zu achten wäre, daß nirgendwo der Schlauch klemmt oder eingezwickelt wird. Das Verschrauben der Muttern erfolgt übers Kreuz.



11 Als letzte Arbeit wird der Ventilkegel durch die Rändelmutter am Felgenband festgezogen. Danach kann der Reifen voll aufgepumpt werden. Der Wiedereinbau des Hinterrades erfolgt dann in gleicher Weise wie der Ausbau, nur in umgekehrter Reihenfolge.



Verpackt hat das Metzeler-Neptun-Boot auf dem Gepäckträger einer Vespa gut Platz.

Liselott und Balduin sind nicht nur begeisterte Vespafahrer, im Sommer gehören sie auch zu den eifrigsten Wasserratten und machen sämtliche Badegewässer in der näheren und weiteren Umgebung unsicher. Nur ein kleiner Wermutstropfen trübte ihre Freude. Wenn sie zusehen mußten, wenn andere mit ihrem Boot herrliche Piratenfahrten auf dem Wasser unternehmen konnten. Aber ein ganzes Schiff auf der Vespa mitzunehmen war doch beinahe unmöglich. Am 20. Geburtstag von Liselott kam nun Balduin mit seiner Vespa angebraust und auf dem hinteren Gepäckträger befand sich ein Paket, das gar nicht so groß war. Hartherzig wie Männer sind, verriet Balduin nichts vom Inhalt dieses Paketes, nicht mal mit ihrem Stupsnäschen durfte Liselott dran schnuppern. Sie hatte gerade noch Zeit, ihren Badeanzug einzupacken und dann ging es zum nächsten Badestrand. Als Balduin aus dem Paket das 2-sitzige Neptun-Metzeler-Boot auspackte, machte Liselott nur noch große Kulleraugen, ansonsten blieb ihr die Spucke weg. 10 Minuten später war das Boot schon fix und fertig aufgepumpt und der ersten Paddelfahrt stand nichts mehr im Wege. Bis die beiden von ihrer Fahrt wieder zurückkommen, schnell einige Daten des Neptun-Metzeler-2-Sitzer-Bootes, das durch seinen schnellen Aufbau und seine günstige Verpackungsmöglichkeit für Rollerfahrer wirklich das geeignete Boot ist. Das Neptun-Boot wiegt fix und fertig verpackt ca. 15 kg und läßt sich in der eigens dafür lieferbaren Verpackungstasche ohne weiteres auf den Gepäckträger einer Vespa schnallen. Mit dem großen Metzeler-Blasebalg dauert das Aufpumpen des kompletten Bootes etwa 8 bis 10 Minuten. Etwa ebensolange muß man für das Wiederablassen der Luft rechnen. Der Neptun ist sehr kentersicher und es bedarf schon einiger Anstrengung, das Boot im Wasser umzukippen. Selbstverständlich ist ein Sinken des Neptuns unmöglich. Neben dem Platz für 2 Personen kann im Heck des Fahrzeuges noch allerlei Gepäck verstaut werden.

Wird der Zündapp-Delphin-Motor am Heck des Neptuns befestigt, so entwickelt sich dieses Boot zu einem schnittigen Motorboot.



Wasserfreunden für Vespafahrer

Balduin und Liselott stehen im Zeichen der neuzeitlichen Motorisierung, was schon dadurch erwiesen wäre, daß sie eine Vespa fahren. Von Freizeitgymnastik hielten sie herzlich wenig und so dauerte es nicht lange, bis der Wunsch auftauchte, die Paddel durch einen Motor zu ersetzen. Nun ist es kein allzu großes Problem mit dem Metzeler Neptun Motorboot zu fahren. Eigens für dieses Boot wurde eine Aufhängung geschaffen, in die der Zündapp Delphin-Motor, der bei 70 ccm 2,3 PS leistet, eingehängt werden kann. Damit läuft der Neptun mit 2 Personen besetzt rund 15 km/h und ver-



Mit dem Metzeler-Boot auf Entdeckungsfahrt entlang dem Seeufer.

braucht in der Stunde etwa $\frac{1}{2}$ Liter bis 1 Liter Gemisch. Hervorzuheben wäre der ruhige Lauf dieses Motors, bedingt durch den Unterwasserauspufl, so daß man auch an stillen verträumten Seen mit dem Metzeler-Boot und Zündapp-Delphin-Motor kein Aufsehen erregen wird. Der Motor selbst wiegt rund 13 kg und kann ebenfalls auf der Vespa befördert werden. Empfehlenswert ist allerdings nicht die Normalwelle von 1,30 Länge, sondern die kürzere Welle mit 1 m zu bestellen. Die Laufeigenschaften bleiben damit die gleichen und der Motor ist so wesentlich leichter auf der Vespa zu transportieren.

Diese schicke Kombination von Boot und Motor erreicht nicht nur die unterste Grenze der Anschaffungskosten für motorisierte Bootsfahrten. Vor allen Dingen besteht durch die leichte Transportierbarkeit die Möglichkeit, das Boot jeden Sonntag in einem anderen Gewässer aufzubauen. Es soll hier vor allen Dingen betont werden, daß das Metzeler-Boot nicht nur eine reine Spielerei, wie es verschiedene Badeboote darstellen, ist, sondern auch ein durchaus seetüchtiges Boot verkörpert. So bestehen keine Bedenken, mit dem Neptun bei schwerem Wellengang oder in Küstengewässern zu fahren

LESERBRIEFE

Frage: ... Da mir nur die Einstellung durch das Kerzenloch bekannt ist, bitte ich Sie höflich, mir einmal mitzuteilen, wie ich die Zündung ganz genau einstellen kann. Gleichzeitig schreiben Sie, daß die Zündung, wenn die Maschine etwas schneller laufen soll, um 0,5 mm später eingestellt werden soll. Mir ist bekannt, daß die Zündung bei Maschinen sonst immer früher eingestellt werden, wenn die Maschine mehr leisten soll. Vielleicht können Sie mir hierzu auch eine kleine Erklärung geben. gez. H. H. Münster/Westf.

Antwort: ... Eine genaue Einstellung des Zündzeitpunktes läßt sich folgendermaßen vornehmen:

Der Zylinderkopf wird abgenommen und das jeweilige Maß der Vorzündung kann nun mittels einer Schubleere genau an der Zylinderwand abgemessen werden. So bereitet es keine Schwierigkeiten, den Kolben auf das jeweilige Maß einzustellen. Selbstverständlich muß die Zündung um 0,5 mm früher gestellt werden, wenn eine Mehrleistung erreicht werden soll.

Frage: ...

1. Fahre ich des Abends mit Licht und muß über eine Kreuzung, dann schalte ich vom 3. zum 2. Gang herab, dadurch wird ja die Drehzahl des Motors systematisch vermindert. Wenn ich nun nicht die Kupplung anziehe und ordentlich Gas gebe, dann bleibt mir stets der Motor stehen, und springt erst wieder nach mehrmaligem Antreten an. Bemerkenswert möchte ich noch, daß ich meine Maschine bei eingeschaltetem Licht gar nicht antreten kann. Ich habe meinen Vespa-Roller nun ein knappes Jahr, und habe diese Störung schon ebensolange. Schon bei der 500-km-Inspektion hatte ich das bemängelt, aber trotzdem konnte meine Vespa-Spezialwerkstatt bis jetzt noch nicht diesen Fehler beseitigen. Können Sie mir nicht einen Rat geben, wie dieses Übel aus der Welt zu schaffen ist?

2. Welches Benzin und welches Misch-Verhältnis ist für meine Maschine am vorteilhaftesten. Ich hörte, daß ein Gemisch-Verhältnis von 1:25 unvorteilhaft wäre. Bitte kann ich auch darüber Auskunft haben?

3. In Ihrer Zeitschrift kehrt nun immer die Bezeichnung „GS“ auf, was bedeutet diese Bezeichnung „GS“?

Antwort: ...

Zu 1. Für das starke Absinken Ihrer Lichtstärke können in erster Linie zwei Fehlerquellen verantwortlich gemacht werden. Einmal ist es möglich, daß die Schwungradmagnete gewisse Alterungserscheinungen aufweisen und neu aufmagnetisiert werden müssen. Diese Arbeit ist an sich keine Affäre und kann für geringes Geld von jedem Bosch-Dienst ausgeführt werden. Als zweite Möglichkeit käme ein nicht richtig funktionierender Unterbrecher in Frage, der ebenfalls entsprechende Auswirkungen auf das Licht haben könnte. Es empfiehlt sich also gegebenenfalls auch den Unterbrecher auszuwechseln.

Zu 2. Für die Vespa ist ein Gemisch von 1:20 vorgeschrieben und wir würden empfehlen, dieses Gemisch auch einzuhalten. Das Gemisch von 1:25 ist für die Vespa etwas knapp. Welche Benzinmarke Sie dabei benutzen spielt keine Rolle, wenn Sie nur darauf achten, immer ein gutes Markenbenzin zu tanken.

Zu 3. Die Bezeichnung „GS“ ist die Abkürzung von „Grand-Sport“. Bekanntlich gibt es ein Vespa-Sportmodell, das die Bezeichnung „GS“ trägt.

Frage: ...

Übrigens, ich fahre eine Me 55 und habe nach 4000 km immer noch Kolbenklemmer. Können Sie mir sagen, wieso und was man dagegen macht. Wahrscheinlich habe ich sie nicht zügig genug eingefahren.

Antwort: ...

Es ist durchaus möglich, daß Sie während der Einfahrzeit Fehler gemacht haben. Wenn z. B. innerhalb dieser Einfahrzeit ein entsprechender Kolbenklemmer zu verzeichnen war und die Druckstelle am Kolben nicht überarbeitet wurde, so ist zu erwarten, daß dieser Kolben immer wieder Neigung zum Klemmen zeigt. Weiter besteht die Möglichkeit, daß dadurch das Pleuel etwas gestaucht wurde, was ebenfalls zur Folge hat, daß der Kolben immer wieder festgehen wird. Als dritte Möglichkeit käme noch ein Festsitzen der Kolbenringe in Frage. Um den Fehler zu beseitigen, müssen folgende Kontrollen bzw. Arbeiten an Ihrem Motor vorgenommen werden.

1. Demontage des Zylinders und Ausrichten bzw. Überprüfung des Pleuels.

2. Kontrolle des Laufbildes von Zylinder und Kolbenlauffläche evtl. Nacharbeiten. Bei stärkeren Beschädigungen muß Zylinder und Kolben ausgetauscht werden.

3. Überprüfung der Kolbenringe auf freie Beweglichkeit in den Ringnuten und auch hier evtl. Nacharbeiten.

Telegramm

3426 duesseldorf F 19 2 2000 =

mit vespa gs auf dem nuerburgring
rheinlandfahrt meeurissen könig schaaaf
drei goldmedaillen herausgefahren =
schaaf +

Claus Ohlen, stud. rer. pol., Hamburg 1, Rosenallee 9/III.

Liebe Vespa Tip Redaktion!

Hauptgrund meines Schreibens:

Herzlichen Dank! Und zwar für den VESPA TIP! Gerade als Einzelgänger ist unsere Zeitschrift für mich ein liebgewordenes Bindeglied geworden.

Dank sagen kann jeder. Schreiben auch. — Darum habe ich mir überlegt, ob ich nicht auch als Einzelgänger meinen Mit-Vespisten eine kleine Freude machen kann. Hier ist sie nun; nicht gerade eine Sensation, aber — wenn man so will — wenigstens eine lohnende Anregung:

Für ganze 49.— DM kann ich jugendliche Vespa-Fahrer (bis zu 30 Jahren) 1 Woche lang zu einer internationalen Sommer-Ferien-Woche an die Nordsee einladen. Einschließlich Unterkunft und Verpflegung. Zeit: 28. Juli bis 4. August 1956, Ort: Nordseebad Büsum, Holstein.

Wieso der billige Preis zustande kommt? Ich organisiere so-wieso schon für ein paar hundert Jugendliche aus ganz Europa das 12. Internationale Jugendtreffen des Weltbundes Junger Esperantisten: Da sind Gäste stets gern gesehen. Selbstverständlich auch „Nicht-Esperantisten“.

Schließlich kann nicht jeder junge Vespa-Fahrer eine teure Reise ins Ausland unternehmen. Hier hat er dann aber einmal Gelegenheit, wenigstens mit den Vertretern von 15 bis 20 Nationen Ferien-Freundschaft zu schließen (übrigens muß man ja dazu nicht gerade Esperanto sprechen können!).

Wenn Sie also meinen, daß diese kleine Einladung für die Vespisten von Interesse wäre, könnte der nächste VESPA TIP vielleicht darüber berichten. Übrigens, das Proqramm dieser Woche sorgt bestimmt für Laune (Teilnahme im Preis inbegriffen). Mit Vespa-Gruß Ihr

Claus Ohlen.

Wir meinen ... und danken Claus Ohlen für das freundliche Angebot.
Die Redaktion.

Off gefragtes Zubehör!

Anläßlich des europäischen Vespa-Treffens in München wurden viele Zubehörteile für die Vespa bestaunt und uns erreichen nun laufend Anfragen, wo das eine oder andere Zubehör denn erhältlich sei. In erster Linie handelt es sich dabei um die doppelten Beinschutzverstärkungen und um die schrägliegende Ausführung eines Gepäckträgers, bei dem die Halterung für das Reserverrad bereits vorhanden ist. Gerne teilen wir allen interessierten Vespa-Fahrern die Herstellerfirma dieser schönen Artikel mit. Es handelt sich um die Firma „Hans Pfeferkorn in Bad-Pyrmont“. Diese Firma, die sich auf die Herstellung von Spezialzubehör für Motorroller, Kleinwagen und Moped spezialisiert hat, wartet mit einem ganzen Sortiment von Vespa-Zubehör auf. Neben dem bereits erwähnten Gepäckträger und den Beinschutzverstärkungen gibt es noch Windschutzscheiben, mit Sehnschutz- und Sonnenblende, Radzierkappen, Stoßstangen, Reserve-Radhaltung, für die „GS“ und das T 56-Modell sogar gleich mit Soziasfußrasten kombiniert und vieles andere mehr. Wer sich für Zubehör dieser Arten interessiert, lasse sich doch bitte von oben-geannter Firma einen Spezialprospekt zusenden.

Frage: ... Dann hätte ich gerne gefragt, was muß ich unternehmen, wenn ich für einige Jahre in Schweden arbeiten will und meine Vespa für die Zeit mitnehmen will.

Antwort: ... Sie können auf ein normales Triptik oder Carnet, das Sie zu einer Aufenthaltsdauer von einem halben Jahr berechtigt, einreisen. Bei längerer Aufenthaltsdauer müssen Sie bei der obersten schwedischen Zollbehörde um die Genehmigung zur Verlängerung Ihrer Grenzdokumente eingeben. Die dann erteilte Genehmigung muß zur kurzen Einsichtnahme an die Ausstellungsbehörde (ADAC) eingeschickt werden, worauf einer Verlängerung nichts mehr im Wege steht.

Holland

Die Entwicklung der Vespabewegung in Holland wird durch die Mitgliederzahl des Clubs illustriert: Ende 1954 — 107, Ende 1955 — 423, Ende März 1956 — 602. Der Großteil der 15 Clubs ist sehr reger, und der Austausch zwischen den einzelnen Clubs nimmt immer weiter zu.

Viele Vespafahrer bereisen ganz Europa in ihrem Urlaub und werden, wie auch im letzten Jahr, an den ausländischen Rallyes teilnehmen.

In Holland beginnt die Rallye-Saison im April. Im März und April veranstalten viele Händler eine Art von Vespa-Ausstellung, wo auch die Clubs oft einen Stand für sich haben, um Mitglieder zu werben.

Das größte Ereignis in Vespa-Kreisen wird dieses Jahr die Internationale Vespa-Rallye von Holland am 4.—5. August unter der Patronage des Vespa-Clubs Holland sein. Diese Rallye findet in Den Haag, dem großen Mittelpunkt Hollands, statt.

In Anbetracht der Organisation können nur eine beschränkte Zahl von Teilnehmern zugelassen werden. Die Teilnahme ist also nur möglich auf Grund einer Einladung durch den Vespa-Club National. Es liegen schon Vormerkungen von Ausländern vor.

Wenn Sie Ihre Vespa-Ferien in Holland verbringen wollen, so setzen Sie sich in Verbindung mit dem Secretariat National du Vespa-Club Holland, ter Hoffsteedeweg 9, Overveen, wo man Ihnen gerne alle erwünschten Einzelheiten mitteilen wird.



Gefederte Kindersitze DBGM für Vespa, Lambretta, Bella, Goggo.

Einfachste Anbringung
Lieferung direkt ab Werk

Verlangen Sie kosenlosen Prospekt

Alleinhersteller: **EUGEN HERZOG**
(14 b) Schramberg/Wttbg. Postf. 58

Italien

Vergünstigungen, die auch deutsche Vespafahrer mit gültigem VCVD-Ausweis (einschl. Sozia) erhalten, die Italien besuchen.

Pensions- und Hotel-Vergünstigungen:

- Asiago: Albergo „Alla Torre“ 10%^o
 - Bari: Grande Albergo „Miramare“ 15%^o
 - Bassano del Grappa: Albergo „Cardellino“ 15%^o
 - Biella: Albergo „dell'Angelo“ 10%^o
 - Albergo „Valtrè“ 15%^o
 - Bologna: Albergo „S. Donato“ 10%^o
 - Caserta: Hotel „Jolly“ 5%^o
 - Conegliano: Hotel „Europa“ 10%^o
 - Cremona: Albergo „Gallina“ 10%^o
 - Albergo „S. Giorgio“ 10%^o
 - Fivizzano: Albergo „Giovannucci“ 20%^o
 - Fossano: Albergo „Moderno“ 10%^o
 - Garda: Hotel „du Parc“ 10%^o
 - Imperia: Albergo „Mafalda“ 10%^o
 - Pallanzo: Hotel „Intra“ 10%^o
 - Parma: Albergo „Bristol“ 10%^o
 - Pinzolo: Pensione Bertelli 15%^o
 - Riva del Garda: Albergo „Alla Rosa“ 10%^o
 - Salerno: Hotel „Jolly“ 5%^o
 - Torino: Albergo „Varna“ 20%^o
 - Albergo „Principe“ 20%^o
 - Trento: Albergo „Roma“ 10%^o
 - Verona: Albergo „Gabbia d'Oro“ 20%^o (Garage gratis)
 - Vicenza: Albergo „Adele“ 10%^o
 - Albergo „Alpi“ 10%^o
 - Albergo „Due Mori“ 10%^o
 - Vigevano: Albergo „Cannone d'Oro“ 20%^o
 - Albergo „Rosa Bianca“ 20%^o
 - Rom: Grande Albergo „Continental“ 5%^o
 - Ristorante „Catena“ 5%^o
 - Rovigo: Albergo „Bologna“ 10%^o
 - Albergo „Corona Ferrea“ 10%^o
- Diese Liste können wir in Kürze erweitern.

GASS/FRED



Ein **KLEPPER** ist und bleibt der ideale Wetterschutz. Bitte verlangen Sie den Spezialprospekt **Mot G180** für Roller- und Motorradfahrer von den Klepper-Werken Rosenheim.

Vespa-Treffen in Italien

- 15. Juli: Raduno Interregionale Vespistico Busto Arsizio
- 20. Juli: 3. Raduno Interregionale Vespistico di San Severino Marche
- 5. August: Raduno Vespistico „Santa Gorizia“ GORIZIA
- 12. August: Raduno Interregionale Vespistico SPOLETO
- 15. August: Riunione Vespistico a Gela VITTORIA
- 26. August: Raduno Vespistico a Noto SIRACUSA
- 2. September: Raduno Intern. Vespistico AREZZO
- 2. September: Raduno Interregionale Vespistico TREVISO
- 9. September: Raduno Interregionale Vespistico NOUVARA
- 9. September: Raduno Vespistico al Santuario di Tindari MESSINA
- 7. Oktober: Raduno Interregionale „Sagra dell'Uva“ GREVE CHIANTI

Sämtliche Anschriften der Präsidenten der italienischen Clubs sind beim Präsidenten des VCVD zu erfragen.



GEPÄCKTRÄGER

Jetzt für sämtliche neuen Vespa-Modelle lieferbar.
Prospekt auf Wunsch von:

RICHARD LIETZ • Fabrik für Fahrzeugzubehör
Werk Haigerloch / Hohenl. • Werk Lohne / Oldb.
Bezug nur durch den Fachhandel!

VC Münchner Vespa-Freunde

Das Vespa-Clubleben in München hatte in der letzten Zeit keine besonderen Höhepunkte zu verzeichnen gehabt.

Einige Münchner Vespa-Freunde waren nun der Ansicht, daß in München sich in puncto Vespa-Clubleben wieder etwas rühren muß. Als echte Münchner wollten sie damit verhindern, daß die Münchner Vespa-Fahrer beim Europatreffen in München als Schlafmützen erscheinen.

Es soll hier auch kurz auf die Vorgeschichte zur Gründung des „Clubs der Münchner Vespa-Freunde“ eingegangen werden, besonders um allen Vespa-Freunden Mut zur Gründung von zünftigen Vespa-Clubs zu machen. Hier die „Geschichte“ des Clubs: Mitte April faßten vier miteinander bekannte Münchner Vespa-Fahrer den Entschluß, sich am Europatreffen zu beteiligen. Sie fragten im Sekretariat des VCVD nach, wie die Teilnahmebedingungen wären. Hierbei erfuhren die Vier, daß es eine Grundvoraussetzung sei, daß man einem Club angehört, der wiederum dem VCVD angeschlossen ist. In München existieren zwar noch Reste eines ehemals stolzen Vespa-Clubs, aber dieser gehört nicht dem VCVD an.

Unsere vier Vespa-Freunde entschlossen sich nun, einfach selbst einen richtigen Club zu gründen. Bei der Fassung dieses „heroischen“ Entschlusses wagten sie freilich noch nicht daran zu denken, daß dieser Club knapp zwei Monate nach seiner Gründung schon über 50 eingeschriebene Mitglieder haben werde.

Das „Häuflein der Aufrechten“ erweiterte sich sehr schnell, und man begann eifrig zu trainieren, um als Clubmannschaft beim Quadrille-Fahren des Europatreffens teilnehmen zu können. Das fleißige Training war von Erfolg gekrönt, der Club der Münchner Vespa-Freunde errang den ersten Preis.

Während man sich in den Wochen vor dem Europatreffen um eine straffe Organisation des Clubs oder um eine Werbung nicht kümmern konnte, wurde sofort nach dem Treffen ein sehr rühriger Vorstand gewählt. Er besteht aus:

1. Vorsitzender: Wolfgang Schramm
 2. Vorsitzender: Herr Bieber
 - Sportwart: Franz Schwaiger
 - Kassier: Theo Ranzinger
 - Schriftführer: Herr Winter
 - Beisitzer: Mr. Johnsten (eine Rarität, ein seit Jahren Vespa-fahrender Amerikaner!)
- Technische Beratung des Clubs:
Herr Bruno Seitz, Vespa-Werkstätte (im Sommerhalbjahr), und
Herr Gröner (Meister bei der Firma Vespa-Salon Sofie Pauli, für das Winterhalbjahr).

Als Grundlage wurde ein gutes Clubprogramm ausgearbeitet. Es sieht in kurzen Zügen so aus:

1. Pflege echter Kameradschaft und Geselligkeit.
2. Die Clubhändler der Münchner Vespa-Freunde bieten für Clubmitglieder erhebliche Vorteile.
3. Der Vespa-Tip ist im Beitrag (2.— DM) inbegriffen.
4. Alle 14 Tage Clubabend in einem gut renommierten Lokal in der Innenstadt. Es werden u. a. technischer Unterricht durch Fachleute am Vespa-Modell geboten. Die Verkehrspolizei gibt mit Filmen und Vorträgen Verkehrsunterricht. Im Winter ist bei jedem Clubabend Tanz, Große Faschingsbälle sind bereits jetzt geplant.

5. Jedes Mitglied, das einmal auf ein vier-rädriges Fahrzeug umsteigt, kann weiterhin Mitglied des Clubs bleiben, jedoch ohne Stimmrecht, und kann sich an keinen Treffen usw. beteiligen.

6. Einmal im Monat veranstaltet der Club eine Ausfahrt an einen schönen Ort Bayerns. Beteiligung freiwillig. Es werden hierbei keine Gewalttorenen unternommen, so daß sich auch ältere Vespisten gefahrlos beteiligen können. Der Club sorgt für ein billiges und gutes Mittag- und Abendessen. An den übrigen Wochenenden finden sich die Clubmitglieder zu individuellen Ausfahrten oder zur Teilnahme an Sporttreffen zusammen.

Dies sind Auszüge aus dem umfangreichen Clubprogramm, das ständig erweitert wird, um das Clubleben immer frisch und lebendig zu erhalten, um jedem Geschmack möglichst gerecht zu werden.

Zur Frischerhaltung des Clubs gehört auch, daß ständig neue Mitglieder dem Club beitreten, um so die Abgänge (bei Aufgabe der Vespa usw.) stets auszugleichen.

Um alle Münchner Vespa-Fahrer immer wieder auf ihren Club aufmerksam zu machen, hat der Club der Münchner Vespa-Freunde eine umfangreiche und immerwährende Werbung gestartet. Mit freundlicher Unterstützung der Clubhändler werden in deren Läden und Werkstätten große Plakate mit den Hinweisen auf den Club aufgehängt, und Handzettel mit dem Clubprogramm ausgelegt. Die Clubhändler unterstützen diese Werbung durch persönlichen Einsatz. Die Clubhändler, die den Clubmitgliedern Vergünstigungen gewähren, sind auch durch einen sichtbaren Aushang gekennzeichnet.

Nun soll aber über dem ganzen organisatorischen Kram nicht das erste Ruhmesblatt der „Münchner Vespa-Freunde“ vergessen werden, nämlich das Europatreffen. Hier haben sie alle oft ungeheures geleistet. In Stichworten: Am Samstag, dem 9. 6., dem Tag des Eintreffens der Teilnehmer am Europatreffen goß es in Strömen. Temperatur nur + 5 Grad. Seit 8 Uhr früh bis nachts 1 Uhr und noch länger waren die Münchner Vespa-Freunde auf den Beinen, oder besser gesagt, auf den Rädern. Es galt, die Zielkontrollen an den Autobahn-Endpunkten aufzubauen, sie zu besetzen, und die ankommenden Vespa-Fahrer aus dem In- und Ausland zum Ziel, an den Königsplatz zu bringen. Ließ sich ein Münchner Vespa-Freund mit seiner weißen

Kombination und dem blauen Sturzhelm auf dem Königsplatz sehen, so rief es von überall her in allen Sprachen wie ein Hilferuf: „Lotse, Lotsen“. Alle Vespa-Fahrer, die bei diesem Unwetter nach München fuhren, wollten natürlich, ausgefroren wie sie waren, sofort in ihre Quartiere.

Die Münchner Vespa-Freunde taten ihr Möglichstes, um den Ablauf der Organisation unter diesen Umständen in Schwung zu halten. Am Gelingen des Europatreffens in München hatten die Münchner Vespa-Freunde einen erheblichen Anteil. Sie wurden durch einen brausenden Beifall für all ihre Mühen belohnt, als sie am Sonntag-Abend mit dem Münchner Festspielmannszug in den Münchner Löwenbräukeller einmarschierten. Der Beifall wollte kein Ende nehmen, als die Münchner Vespa-Freunde auf der Bühne standen, zwar abgekämpft, aber stolz, zusammen mit dem Münchner Kindl allen Teilnehmern an dem Bayerischen Abend zum Abschluß des Europatreffens zuwinkten.

Durch dieses große Ereignis hat der Club der Münchner Vespa-Freunde gleich den richtigen Schwung für den Start bekommen. Es wäre noch zu berichten, daß die Münchner Vespa-Freunde seit ihrem kurzen Bestehen außer dem Pokal beim Europatreffen, noch einen Preis bei den Ausscheidungskämpfen zum Europatreffen in Memmingen, und den 1., 2., 4. und 5. Preis bei der Nachorientierungsfahrt des „Münchner Roller-Clubs“ gewannen.

Es ist nun das Ziel des Clubs der Münchner Vespa-Freunde, mit allen in und ausländischen Vespa-Clubs guten Kontakt zu halten. Die Münchner Vespa-Freunde wollen so oft es möglich ist, Vespa-Clubs nach München einladen. Die Vespa-Freunde sind auch bereit, den anderen Clubs Gegenbesuche abzustatten. Dafür sorgt schon der sehr rührige Sportwart der Münchner Vespa-Freunde. Zum Schluß sollen noch die Namen derjenigen erwähnt werden, denen der Club der Münchner Vespa-Freunde seine Gründung verdankt. Es sind dies:

Hanns L. Meyer
Franz Schwaiger
Theo Ranzinger
Heinrich Steiner

Aus 4 wurden inzwischen 50. Bald werden es 100 Vespa-Freunde sein. Eine stattliche Zahl. Aber trotzdem soll das Clubleben in München ungezwungen, fröhlich und elastisch bleiben.

Schwarzwald-Zuverlässigkeitsfahrt des VLC-Schwarzwald am 28./29. 7. 1956 Nennschluß 10. Juni

VC Berlin

Startnummer 15, Werner Schmude, dessen Vespa schon weit über 100 000 km gelaufen



ist, dahinter Nr. 16, Wolfgang Beyer, später 2. Sieger der 125-ccm-Klasse. Bester berliner Fahrer, Goldmedaille.

VCL Südwest

Der VLC Südwest bittet alle angeschlossenen Ortsclubs, das Bundestreffen in Augsburg am 8./9. September 1956 sehr zahlreich zu besuchen. Bei der dort stattfindenden Delegiertentagung des VCVD ist es wichtig, daß jeder Club durch ein stimmberechtigtes Mitglied vertreten ist. Vorschläge sind nach Möglichkeit schriftlich an die Geschäftsstelle nach Giessen zu senden, damit wir uns gemeinsam beraten können.

VC Ludwigsburg

Der Vespa-Club Ludwigsburg mißt sich mit guten Leistungen mit den verschiedenen Roller-Clubs in Ludwigsburg.

Die Lambretta-Freunde in Ludwigsburg haben sämtliche Roller-Clubs von Ludwigsburg zu einer gemeinsamen Orientierungs- und Geschicklichkeits-Fahrt am 27. Mai eingeladen. Der Vespa-Club war als zahlenmäßig stärkster Club am Startplatz. Man sah, daß es zu einem Dreikampf zwischen Vespa-, Lambretta- und Heinkel-Club kommen wird. Bedauerlich besteht der Goggo-Club Ludwigsburg nicht mehr, somit waren die Goggos nicht von der Partie. Der erste Teil der Aufgabe war eine touristische Orientierungsfahrt über 75 Km. Jeder Club wurde aus verkehrstechnischen Gründen in 2 Gruppen geteilt, und in 5 Minuten Abstand auf die Reise geschickt. Der 1. Rollerfahrer jeder Gruppe bekam bei Abfahrt ein verschlossenes Kuvert, enthaltend eine Kartenskizze, 1:100 000 Maßstab, in die Hand. Auf der Skizze waren lediglich die Kontrollen mit einem roten Kreis, nebst dem Straßennetz, ohne Ortsangaben, eingezeichnet. Allein der Zielort war durch die Ausschreibung bekannt. Mit Ausnahme, fuhren beide Gruppen des Vespa-Clubs sämtliche Kontrollstellen an, und benötigten noch dazu von allen anderen Teilnehmern die kürzeste Zeit. Viele Gruppen „verfranzten“ sich beträchtlich im herrlichen Unterland des Neckar-Enz-Gebietes. Das Turnier am Zielort Neustadt bei Waiblingen/Remstal war eine Kombination von Verkehrs- und Geschicklichkeitsaufgaben. Die Fahrer mußten in zwei Durchgängen folgende Übungen bewältigen: Le-Mans-Start, Slalomstrecke, Bück-Latten, Stop- bzw. Bremsprüfung, Wippe, Gartentor, Kreis und Gerade mit Seitenbegrenzung. Die Siegerehrung am Abend zeigte sodann die Früchte der Anstrengungen der Vespa-Fahrer. In der Orientierungsfahrt erzielte der Vespa-Club Ludwigsburg vor allen teilnehmenden Roller-Clubs den 1. Club-Preis. Im Geschicklichkeitsturnier fielen alle 1. Preise in der Damen- und Herrenwertung an den Vespa-Club Ludwigsburg. Unsere zierliche Inge Strauß befuhr diese nicht ganz ungefährliche Strecke mit gekonnter Sicherheit und erntete großen Beifall bei Teilnehmer und Zuschauer. Der Vespa-Fahrer Herbert Sommer schaffte beide Durchgänge unter großem Hallo fehlerfrei.

Nur noch DM 150.-



kostet dieses Autozelt
150 weitere Zelt-Gelegenheitskölbe
ab DM 60.-

Zeltfabrik Strecker
(134) SCHWABACH/Boymen

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

IDEAL



**Windschüttscheibe
mit Sehschlitze**

HERSTELLER
GUSTAV EICHENWALD
NEUSS/HAFEN

VC Berlin

Vespa-Zielfahrt Berlin 1956
29./30. September

Liebe Vespa-Freunde!

Endlich ist es soweit!

Der Vespa-Club Berlin e.V. (ADAC) veranstaltet am Ende der Sportsaison ein regionales Vespa-Treffen (genehmigt durch den VCVD).

Wir rufen Sie alle!

Kommen Sie nach Berlin!

Wir werden bemüht sein, Ihnen die Stunden in unserer Stadt so angenehm und so interessant wie möglich zu gestalten.

Hier ist unser Programm:

Sonnabend, den 29. September
bis 18.00 Uhr Eintreffen der Teilnehmer
20.00 Uhr Festessen

22.00 Uhr Siegerehrung f. die Zielfahrt
ab 23.00 Uhr „Berlin bei Nacht“, ein Bummel über d. Kurfürstendamm

Sonntag, den 30. September
8.00 Uhr Stadtrundfahrt mit Besuch des Ostsektors in Sonderomnibussen

11.30 Uhr „Berlin bei Tag“
a) Fahrt entlang der Havel, Rundblick vom Kaiser-Wilhelm-Turm

oder

b) Besuch des Funkturms

oder

c) Besichtigung des Olympiastadions und der Waldbühne

14.00 Uhr Gemeinsames Mittagessen

15.00 Uhr Verabschiedung

Das Nenngeld beträgt wahrscheinlich DM 12.— für den Fahrer und DM 7.— für die Sozia. Dafür bieten wir Ihnen: Zielfahrtplakette

Festessen

Stadtrundfahrt

Fahrt auf den Funkturm bzw. den Kaiser-Wilhelm-Turm oder Besichtigung des Olympiastadions sowie das gemeinsame Mittagessen.

Quartiere ab DM 4.— stehen z. Verfügung
Ausschreibungen erhalten alle Vespa-Clubs
in Deutschland Mitte Juli.

Berlin wird für Sie, liebe Vespa-Freunde,
ein Erlebnis sein. Merken Sie bitte vor:

„Vespa-Zielfahrt — Berlin 1956“
29./30. September

Vespa-Club Berlin e.V.
(ADAC)
W. Rottenberg
1. Vorsitzender

Rechenschaftsbericht April 1956

In Gemeinschaft mit den drei anderen Clubs (Rollerclubs) führte der Vespa-Club Berlin zu Beginn der Berliner Rollersaison am 15. 4. ein großes Anfahren durch. Über 120 Roller und Mobile der Berliner Clubs unternahm eine vierstündige Korsofahrt durch die Stadt. Im Anschluß fand ein gemütliches Beisammensein statt.

Einige Fahrer unseres Clubs beteiligten sich an der „1. Prüfungsfahrt“ des ADAC-Orts-Club Hansa und an der sportl. Verkehrserziehungsfahrt des ADAC-Ortsclubs Neukölln „Rund in Berlin“ und errangen silberne und bronzene Plaketten.

Der monatliche Clubabend stand im Zeichen der Vorbereitungen der „Berliner Rollertage 1956“. Diese 4-tägige Veranstaltung, eine Gemeinschaftsarbeit der vier Berliner Rollerclubs, fand vom 28. 4. bis 1. 5. statt. Zur gleichen Zeit hatte unser Club im Rahmen eines örtlichen Vespa-Treffens den VC Braunschweig mit 12 Vespen und einen Fahrer des 1. Nürnberg-Fürther Vespa-Clubs zu Gast. Hauptprogrammpunkte des von 75 westdeutschen Rollern besuchten Treffens waren der große Rollerball, Stadtrundfahrt mit Besuch des Ostsektors, Kurfürstendammbummel, gemeinsames Abschiedessen und die große „Zuverlässigkeitsfahrt 1956 für Motorroller“. Diese Sportfahrt wurde vom Vespa-Club Berlin durchgeführt. Trotz eines Dauerregens, der am Vortage der Veranstaltung einsetzte und während der Fahrt anhielt, stellten sich von den 98 genannten Fahrern 68 Roller und Mobile, davon 28 aus der Bundesrepublik, dem Starter. Eine Startschnelligkeitsprüfung über 60 m im Le Mans-Start und eine Bergprüfung über 550 m, die mit Hilfe von Funksprechgeräten gewertet wurde, standen am Anfang der 150-Km-Prüfung, die auf einem Rundkurs über gedeckte Straßen ausgetragen wurde. Zwei Zeit- und zwei Durchfahrtskontrollen waren in jeder Runde zu passieren. 57 Fahrer erreichten das Ziel und konnten mit wertvollen Plaketten und die Klassensieger mit Urkunden ausgezeichnet werden. Die „Zuverlässigkeitsfahrt“ des VC Berlin, gleichzeitig der 1. Lauf zur Berliner Rollermeisterschaft, und die „Berliner Rollertage“ dürfen als ein voller Erfolg bezeichnet werden.

VC Braunschweig

Quizabend beim Vespa-Club Braunschweig!

„Was ist Papagos? Ein Wein, ein Gewürz, ein Staatsmann oder ein Gebirge?“ Solche und ähnliche Fragen hagelte es in bunter Reihenfolge auf das aufgeschlossene Publikum, das sich sehr zahlreich zu dem, mit vollem Erfolg, aufgelegten Quizabend des Vespa-Clubs Braunschweig eingefunden hatte. Viel Spaß gab es, als drei junge Damen mit und ohne Erfolg versuchten, langnäsige Luftballons zu rasieren, oder als die Herren der Schöpfung sich beim Kar-

toffelschalen versuchten. Eine launige, spritzige Veranstaltung, die für ein paar frohe Stunden den Alltag vergessen ließ. Da mußte ein junger Mann Würstchen besorgen, ein anderer Senf und der dritte schließlich Brötchen, und das alles nach 21 Uhr, also ein gar nicht einfacher Komplex. Aber alle drei Sachen wurden natürlich schnell, denn die Schnelligkeit war ausschlaggebend, besorgt. Preise? Nein, die gab es nicht. Warum auch? Müßen es denn unbedingt immer Preise sein, die dazu ermuntern sollen. Bei so einem lustigen Frage- und Antwortspiel mitzumachen. Es gab Punkte ganz einfach Punkte, eine herrliche Angelegenheit übrigens, wenn man in rauen Mengen Punkte hamstern kann. Eine Dame und zwei Herren meldeten sich, um ihre dichterischen Fähigkeiten unter Beweis zu stellen. Hier das von der Vespaistin in zwölf Minuten verfaßte Gedicht, das, nach dem Applaus gemessen, als bestes erklärt wurde:

Unser Vespa-Club!

Die Vespa, die fährt schnell und flott
und darum bilden wir Vespafahrer auch
ein festes Komplott.

Wir fahren im Sommer ins Grüne hinein
und erholen uns bei Spiel und herrlichem
Sonnenschein.

Wir treiben Sport, kochen, lachen und singen
wenn wir glücklich und froh im Gras
herumspringen.

Auch lieben wir die Geselligkeit, einen
kleinen Plausch, eine ernsthafte Diskussion,
ein bißchen Kegeln, Tanzen und so weiter,
nur immer zufrieden und recht heiter.

Zwar sind wir alle arme Knaben,
aber wir freuen uns, daß wir einander haben.
Zwei alte Vespafahrer hatten mit viel Geist
und Humor diesen wirklich netten Abend
aufgezogen, ihre witzigen Fragen und An-
sagen wurden von schmissiger Schlager-
musik und viel Applaus abgelöst. Leider
vergingen die Stunden viel zu schnell, aber
sie trugen wieder einmal dazu bei, unsere
Vespa-Familie noch enger zusammenwach-
sen zu lassen.

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

VC Duisburg-Hamborn

Klein, aber oho!

Wir haben uns hier schon einmal gemeldet
und möchten es heute gerne wieder tun,
denn es tut sich was im VC Duisburg-
Hamborn. Einige Stadtrundfahrten, einige
Gespräche mit unserem Händler, eine No-
tiz in der Zeitung über unseren Club-Abend
brachten unserem Club 4 neue Maschinen
und nette Vespa-Kameraden, die ihre Prü-
fung auf unserer Fahrt zum Treffen nach
Sittard (Holland) bestanden haben. Mit
trübem Wetter fing es an, aber der Wetter-
gott meinte es gut mit uns, er schickte die
Sonne. So wurde dieses Treffen, an dem
wir mit 11 Maschinen teilnahmen, für uns
zu einem schönen Erlebnis und es herrschte
eitel Freude, als wir unseren ersten Preis
im Club erringen konnten. Mit unseren
11 Maschinen belegten wir in der Grup-
pe III den 2. Platz. Eins schöner Erfolg, der
uns ein Ansporn sein soll.

Clubanschrift: VC Duisburg-Hamborn,
Alleestraße 39.

VC Gladbeck

Der Vespa-Club Gladbeck teilt mit, daß das
Regionaltreffen am 10./11. August 1956 in
Gladbeck aus organisationstechnischen
Gründen nicht stattfindet.

Wir machen besonders auf das Treffen in
Hagen am 14./15. Juli 1956 aufmerksam.

VCL West

Bisher wurden für die Clubs des VLC West
963 VCVD-Ausweise ausgestellt (aktive
Mitglieder). Wir bitten darum, die Abrisse
dem Sekretariat einzusenden.

Die Treffen in Bork-Selm und in Aachen
haben gezeigt, wie schwer den Veranstal-
tern die Organisation gemacht wird, wenn
die Nennungen zu spät eingereicht werden.
Die Clubvorsitzenden sind dafür verant-
wortlich, daß die Nennungen zu den Tre-
ffen rechtzeitig herausgeschickt werden,
und zwar auch dann, wenn das Nenngeld am
Ziel gezahlt wird. Nur so kann die ein-
wandfreie Organisation eines Treffens ge-
währleistet sein.

Vespa-Freunde

des In- und Auslandes treffen sich in
Düsseldorf im Vespennest, Koncordiastraße

VC Osnabrück

Der Vespa-Club Osnabrück kann in diesem
Jahre auf sein 5jähriges Bestehen zurück-
blicken. Aus diesem Anlaß wurde ein in-
ternationales Treffen veranstaltet, zu dem
sich hier am Wochenende Teilnehmer aus
dem Saarland, Holland und aus ganz West-
deutschland versammelten. Zwischen 16
und 18 Uhr trafen am 2. 6. auf dem Markt-
platz der Stadt zur Anmeldung und zur
Wertung der Zielfahrt insgesamt 13 Vespa-
Clubs mit 62 Rollern und 80 Personen ein.
Die Anweisung der Quartiere ging schnell,
und um 19 Uhr trafen sich alle Teilnehmer
wieder zum Empfang durch die Stadt im
Friedenssaale des Rathauses zu Osnabrück.
Herr Senator Eichholz begrüßte die Gäste
und Herr Binder, Präsident des Vespa-
Clubs von Deutschland, dankte im Namen
aller anwesenden Rollerfahrer.

Um 19.30 Uhr begann pünktlich die Korso-
fahrt. Mit einer Teilnahme von 146 Vespen
wurde ein sehr guter Eindruck hinterlassen.
Um 20.30 Uhr erschienen unsere Gäste im
Festlokal. Im Laufe des Abends wurde
zwischen einem Unterhaltungsprogramm,
das von guten Kabarettisten dargeboten

wurde, die Siegerehrung für die Zielfahrt
nach Osnabrück vorgenommen. Die Wer-
tung ergab folgende Ergebnisse:

In der internationalen Gruppe siegte der
Vespa-Club Merchweiler (Saar) mit 690 km,
Vespa-Club Venlo (Holland) mit 640 km,
gleichzeitig der stärkste Club (4 Vespen),
Vespa-Club Rotterdam mit 250 km,
Vespa-Club Sittard (Holland) mit 215 km.
In der nationalen Gruppe siegte der
Vespa-Club Wuppertal mit 1408 km,
Vespa-Club Bork-Selm mit 1292 km, gleich-
zeitig der stärkste Club (15 Vespen),
Vespa-Club Wülfrath mit 1290 km.

Die genannten Vereine konnten als Lohn
schöne Preise in Empfang nehmen. Der
erste Preis der Tombola — eine Vespe —
wurde von einem Besucher aus Georgs-
marienhütte bei Osnabrück gewonnen.

Am Sonntag Morgen herrschte dann auf
dem Schwarzen Platz reges Leben und
Treiben. Hier wurde ein Vespa-Geschick-
lichkeitsturnier ausgetragen. Das Turnier
galt als 3. Vorlauf zur Deutschen Meister-
schaft. Es mußten 14 Übungen auf einem
200 Meter langen Kurs bewältigt werden.
Insgesamt gingen 67 Vespen an den Start.
Während dieser Zeit trafen weitere Clubs
ein, so daß sich die Zahl der Teilnahme auf
131 Vespen erhöhte.

Die Preisverteilung fand im Anschluß an
ein gemeinsames Mittagessen statt.

1. Werner Hieke, Bork-Selm,
4 Strafpunkte, Zeit: 2.26,4 Min.
2. Stegemann, Haltern,
4 Strafpunkte, Zeit: 2.52 Min.
3. Quante, Bork-Selm,
7 Strafpunkte, Zeit: 2.08 Min.
4. E. Thönes, Osnabrück,
14 Strafpunkte, Zeit: 2.35,7 Min.
5. Zurkühlen, Münster,
15 Strafpunkte, Zeit: 2.26,3 Min.
6. Warnecke, Osnabrück,
15 Strafpunkte, Zeit: 3.01,6 Min.
7. Walter Hieke, Bork-Selm,
18 Strafpunkte, Zeit: 2.15,9 Min.
8. Eigen, Wülfrath,
18 Strafpunkte, Zeit: 2.21 Min.
9. Dittmann, Oldenburg,
19 Strafpunkte, Zeit: 2.54 Min.
10. Fünfhausen, Wülfrath,
20 Strafpunkte, Zeit: 3.58 Min.

Siegerinnen der Damen wurden:
Frau Luckner, Bork-Selm,
Frl. Schaub, Wuppertal,
Frl. Welaschek, Dortmund.

Mit der Überreichung des Ehrenpreises des
VCVD, der von unserem Präsidenten Erich
Binder gestiftet war, und des Ehrenpreises
des ADAC an den Sieger der Westdeut-
schen Meisterschaft Herrn Werner Hieke,
Bork-Selm, wurde das Vespa-Treffen in
Osnabrück abgeschlossen.



VCL Bayern

Ein weiteres Pferd im VCL Bayern

Von Kulmbach starteten 5 Vespas, die durch weitere 6 aus Nürnberg verstärkt wurden, um Geburtshilfe zu leisten. Es ging dabei um die Gründung eines Vespa-Clubs in Bayreuth, der am 26. 5. 56 aus der Taufe gehoben wurde.

Als sich die „Paten“ gemütlich im vorgeesehenen Clublokal um einen Tisch versammelt hatten, fehlten schließlich nur noch die „Patenkinder“, nämlich die Bayreuther Vespa-Fahrer. Doch ehe man sich versah, waren 15 interessierte Vespa-Besitzer mit und ohne Sozia erschienen, und man konnte zum offiziellen Teil des Abends übergehen. Erfreulicherweise hatten sich auch die beiden ortsansässigen Vespa-Vertreter eingefunden, so daß die Voraussetzungen für ein Gelingen als positiv zu bezeichnen waren. Herr Ebner aus Nürnberg ergriff sodann das Wort, um das Wesen unserer Clubs zu erläutern, Herr Schrepf erzählte als alter Vespa-Hase von seinen Erlebnissen auf großer und kleiner Fahrt, denen er noch einige Erfahrungen als Vorstand des VC Nürnberg anfügte — und schon wurden Namen notiert und Wahlvorschlüsse gemacht. Schnell war man sich über die Besetzung der Vorstandschaft einig, verantwortlich für den VC Bayreuth zeichnete sein einstimmig gewählter Vorstand, Herr Alfred Bärenreuther, Bayreuth, Hagenstr. 7. Nach seinen anschließenden Ausführungen, in denen Herr Engelhardt über das Kulmbacher Clubleben berichtete, brachte dieser einen mächtigen Maßkrug (was wäre für einen Vertreter der Stadt der Brauereien näherlegend gewesen!) ans Tages- bzw. Lampenlicht. Aber nicht etwa einen alltäglichen, sondern einen sog. „Alteutschen Bierkrug“ mit Relieffigürchen, einem sinnigen Sprüchlein und einer dem Ereignis entsprechenden Gravur auf dem Zinndeckel. Unter allgemeinem Beifall übergab er sein Patengeschänk dem neuen Clubvorstand mit dem Wunsche, ihn recht oft anlässlich gegenseitiger Club-Besuche wieder in die Hand zu bekommen. Als man sein Fassungsvermögen ermitteln wollte, reichte die erste Flasche Sekt nicht aus, aber es war dafür gesorgt, daß er nicht nur einmal gefüllt werden konnte.

Unter munteren Reden verstrich die Zeit und die anfängliche Befangenheit wich bald der Vespa-Kameradschaft, wie wir sie von allen Gelegenheiten her kennen, wo sich Vespa-Fahrer begegnen. Als die Nürnberger zum Aufbruch rüsteten, begaben sich alle Vespisten mit ins Freie, wo die geparkten Roller inzwischen das Interesse der Zivilbevölkerung erregt hatten. Ihre Abfahrt im Geleitzug machte sogar die Polizei mobil, die brav hinterherfuhr. An der Autobahneinfahrt zischten die Nürnberger mit Düsenjägerschwindigkeit ab, die restliche Kolonne kehrte ins Clublokal zurück und beschloß den Abend mit einem Schluck auf das Gedeihen des jüngsten Mitgliedes unseres Landesclubs. Hopf

Neu für uns

Ein Metzeler Schlafsack für Moltopren-Füllung

Zu Beginn des Jahres brachten die Metzeler Werke ihren Schlafsack mit Moltoprenfüllung auf den Markt. Inzwischen liegt nun das Urteil von vielen erfahrenen Campern vor und diese haben sich, durchweg begeistert über den neuen Moltopren-Schlafsack ausgesprochen.

Die Wärmehaltung ist hervorragend, selbst bei einer Außentemperatur von nahe 0 Grad

schläft man in ihm nur mit einem Schlafanzug angezogen mollig und warm. Der Bezugstoff aus Baumwollrenforce ist nicht nur dezent, sondern auch sehr strapazierfähig. Sein leichtes Gewicht von 1,5 kg liegt noch unter den üblichen Gewichten für Daunenschlafsäcke und dementsprechend klein läßt er sich auch verpacken. In Steppdeckenform gearbeitet kann er mittels des 2,40 m langen Reißverschlusses vollständig geöffnet und in einen Doppelschlafsack umgestaltet werden.

Alles in allem wurde hier ein Schlafsack geschaffen, der durch seine Qualität auch verwöhnteste Ansprüche zufriedenstellen kann und daneben noch durch seine niedrigen Anschaffungskosten (55,90 DM) besticht.

VC Oldenburg

Nach der letzten Neuwahl des Vorstandes können wir Ihnen berichten, daß es mit dem Clubleben in Oldenburg wieder bergauf geht. Wir sind jetzt 27 eingetragene und auch aktive Vespa-Fahrer (5 GS).

Unsere 1. Veranstaltung war die traditionelle Kohlfahrt mit Kohlessen und Tanz. Im Februar veranstalteten wir vier Tonfilmabende. Es wurden nur erstklassige Kulturfilme gezeigt.

Jeden Donnerstag treffen sich unsere Mitglieder und Gäste zum zwanglosen Beisammensein. Der zweite und vierte Sonntag im Monat gehört der gemeinsamen Ausfahrt. Am 26. 5. startete der VC Oldenburg mit 9 Maschinen (3 GS) zur II. Internat. Vespa-Rally Limburg in Sittard (Holland) 511 Teilnehmer, und wurde 1. Sieger in der Clubwertung. Der uns überreichte Pokal wurde gebührend eingeweiht.

Unser Club-Kamerad Hermann Dittmann (GS) errang am 1. Mai anlässlich des Tages des Motor-Sports in Oldenburg den 1. Preis in der Rollerklasse.

Sechs Tage später wurde er 1. Sieger in der Roller- und Motorrad-Klasse beim Motorsportfest in Brake/Unterweser.

Wir wünschen allen ein erfolgreiches Jahr. Mit vielen Vespa-Grüßen

Vespa-Club Oldenburg
Günter Mähring, 2. Vorsitzender

VC Oberhausen

Bei der veranstalteten Zielfahrt des Motorclubs Oberhausen (DMV) anlässlich des Speedway-Rennens am 9. und 10. Juni beteiligte sich auch der VC Oberhausen mit 4 Maschinen. Während eine Maschine ausfiel, konnten die restlichen drei die ersten drei Plätze in der 125er Klasse belegen. Die Goldplakette erhielt Horst Potthoff, je eine silberne Friedrich Pigors und Bodo Maxein. Eine weitere bronzenne Plakette ging an einen Vespa-Freund aus dem Münsterland.

Frühlingsfest beim VC Oberhausen

Der VC Oberhausen feierte am 16. 6. in den Räumen seines Clublokals sein Frühlingsfest.

Der 1. Vorsitzende begrüßte bei seiner Ansprache besonders den als Gast weilenden VC Hamborn. Zwischen dem VC Oberhausen und dem VC Hamborn bestehen besonders tiefe freundschaftliche Beziehungen, da vor vier Jahren der VC Hamborn aus der Taufe gehoben wurde, bei der der VC Oberhausen Pate stand.

Im Laufe des Abends wurden diejenigen Clubkameraden geehrt, die sich bereits in diesem Frühjahr besonders hervorgetan hatten. Besonderen Applaus erhielten die noch in später Abendstunde zurückgekehrten vier Vespa-Fahrer vom Europa-Treffen. Bei bester Stimmung dauerte der Tanz noch bis in den frühen Frühlingsmorgen.



Bevor Sie sich in Campingfragen entscheiden, sollten Sie aus Ihrem eigenen Interesse unseren Katalog anfordern. Eine Postkarte lohnt immer.

Spezialhaus für Kraftfahrttouristik und Campingbedarf

Autofreund

Hemer 72, Kr. Iserlohn

Mendener Straße 20

Unsere Ausstellung zeigt Ihnen einen umfassenden Überblick

Scherben bringen Glück

Zu Himmelfahrt trafen sich die Ortsclubs von Nürnberg, Kulmbach, Würzburg und München in Bamberg, um anlässlich dieses regionalen Treffens durch eine Geschicklichkeitsfahrt die Vertreter des Landesclubs Bayern an der Endausscheidung beim Europa-Treffen in München zu ermitteln. Wenn anfänglich auch typisches Himmelfahrtswetter mit Regenschauern vorherrschte, so brach doch bei der Ankunft in Bamberg die Sonne durch die Wolken, so daß die Geschicklichkeitsfahrt wettermäßig gesichert war. Als wir bei einem stärkenden Imbiß saßen, wurden wir von der Mitteilung überrascht, daß die Polizei eine derartige Veranstaltung auf einem öffentlichen Platz nur erlaubt, wenn eine Unfall- und Haftpflichtversicherung vorliegt. Die hatten wir natürlich nicht, so daß nochmals alles in Frage gestellt war. Doch ein Unglück kommt selten allein: als weitere Vespisten eintrafen, wurde beim Stühlerücken eine der drei Lampen des Raumes ein Opfer der „Stuhlversorgung“, und es klirrte nicht wenig. Der Anblick der Scherben war es wahrscheinlich, der unsere Gedanken auf die Wirtin hinlenkte, um sie nach einem Ausweg, bzw. einem Platz für unsere Geschicklichkeitsfahrt zu fragen. Ohne lange zu überlegen, bot sie uns freundlicherweise ihren Wirtschaftsgarten auf dem Stephansberg an. Kurze Besichtigung — und schon ging es an die Vorbereitung des Kurses, denn dort befanden wir uns ja auf einem Privatgrundstück!

Während wir mit einer stattlichen Zahl von Vespas eine Korsofahrt durch Bamberg mit seinen vielen Einbahnstraßen und Umleitungen durchführten, hatte unser Landesclub-Sportleiter alle Hände voll zu tun, um seine Hindernisse aus den mitgebrachten Requisiten startbereit zu machen. Erfreulicherweise beteiligten sich etwa die Hälfte aller anwesenden Clubmitglieder an der Ausscheidung, für die der VCVD ansprechende Preise für den 1. und 2. Sieger zur Verfügung gestellt hatte. Das Ergebnis war äußerst knapp und brachte Herrn Christof Hohm aus Nürnberg den Sieg vor Herrn Peter Ehlers vom Vespa-Club Würzburg, die nun die bayrischen Farben in München vertreten. Ein gemeinsames Kaffeetrinken versammelte noch einmal alle Vespa-Kameraden auf dem Michelberg, von wo wir den herrlichen Rundblick auf die viel-türmige Stadt genießen konnten. In dem Bewußtsein, einen gelungenen Start der Zusammenarbeit der bayrischen Vespa-Clubs miterlebt zu haben, schwangen wir uns am Spätnachmittag wieder auf die Sättel, um die Heimfahrt anzutreten. Hopf

Vespa-Clubs, die dem VCVD angeschlossen sind

Vespa-Club von Deutschland	Präsident	Erich Binder Gladbeck i. W., Hochstraße 16 München 38, Frickestr. 35	Club: VC. Bingen (Mäuseturm)	Vorsitzender: E. Klein	Straße u. Hausnummer: Bingen o. Rhein, Mainzer Straße 126
Vespa-Club von Deutschland	Sekretariat		VC. Dormstadt	F. Schneider	Darmstadt, Bismarckstraße 150
Vespa-Landesclub Nord	Gerhard Rahn	Neumünster, Oberjörn 65	VC. Erbach i. Odenw.	H. Egner	Erbach i. Odenw., An der Zentlinde 42
Vespa-Landesclub West	Erich Binder	Gladbeck i. Westf., Hochstraße 16	VC. Frankfurt a. M.	Fred Wogebach	Frankfurt a. M., Club- lokal: Kolpinghaus Friedenstraße 29
Vespa-Landesclub Süd- west	Bernhard Wesche	Giessen, Ludwigsplatz 5	VC. Friedberg i. Hessen	Willy Thomas	Gießen, Ludwigsplatz 5
Vespa-Landesclub Schwarzwald	Hajo Koslowski	Freiburg i. Breisgau, Fichtestraße 49	VC. Gießen	Bernhard Wesche	Heidelberg, Max-Wolff-Straße 14
Schwäbischer Vespa-Ring	Vorsitzender Helmut Reiter Geschäftsführer Heinz Stütz	Geschäftsstelle Schwäb.-Gmünd, Goethestraße 43	VC. Heidelberg	G. Hummel	Karlsruhe, Angerbacherstr.
Vespa-Landesclub Bayern	Manfred Hopf	Würzburg, König- Heinrich-Straße 90	VC. Karlsruhe	Fa. Vespa-Müller	Mainz, Kapuzinerstr. 38
Vespa-Landesclub Berlin	Dr. Rottenburg	Berlin, Naumannstraße	VC. Moinz	H. Kirchheim	Max-Joseph-Straße 7
			VC. Monnheim	Theo Hessenmüller	Plorzheim, Kienlestr.
			VC. Pforzheim	Werner Fischer	Singhofen, Unterlohkreis
			VC. „Rhein-Lahn“	Alfons Schleimer	Trier-Mosel, Dietrichstraße 33
			VC. Trier	O. Borthen	Wiesbaden, Gneisenoustraße 27
			VC. Wiesbaden	Kurt Feser	
VESPA-LANDESCLUB WEST					
Club:	Vorsitzender:	Straße und Hausnummer			
VC. Aachen	Helmut Hildebrandt	Friedr.-Ebert-Allee 40			
VC. Aliso-Oberaden	Manfred Kaprolat	Landwehrstr. 67			
Bergischer VC.	K. H. Schwark in W.-Barmen	Spechtweg 11			
Bergisch-Märkischer VC.	Herr Klement in W.-Barmen	Mekelstr. 67	VC. Freiburg	Hajo Koslowski	Freiburg i. Brg., Fichtestraße 49
VC. Bochum	Gerd Felske	Wittener Str. 224	VC. Lörrach	Josef Weigner	Lörrach, Weberstraße 2
VC. Bork-Selm	Herr Schlierkamp	Dorfstr. 62	VC. Offenburg	Deutsch b. Fa. Basler	Offenburg (Baden), Helmholtzstraße
VC. Dortmund	Helmut Albrecht	Gleiwitzstr. 230			
VC. Duisburg- Hamborn	Kurt Wolff	Dbg.-Meiderich, Gastraßestr. 95			
VC. Dülken	Hans Geßmann	Waldstr. 1			
VC. Düsseldorf	Hans Josef Kalwa	Heideweg 79			
Düsseldorfer VC. 52, vorm. Benrath	Werner Kellerwessel	Borsigstr. 13			
VC. Emscher-Lippe	Anton Mocal in Bottrop	Otto-Krawehl-Str. 5	VC. Garmisch- Partenkirchen	Werner Blank	Garmisch-Partenkirchen, Prof.-Wackerle-Str. 13
VC. Essen	Walter Zellmann	Richard-Wagner-Str. 51	VC. Göppingen (Wttbg.)	Fritz Fondy	Göppingen (Wttbg.), am Schillerplatz
VC. Gelsenkirchen	Siegfried Danguillier	Auf Böhlingshof 35	VC. Kempten (Allgäu)	Max Wachter	Kempten (Allgäu), Neuhausenerweg 45½
VC. Gevelsberg	W. Ramm	Südstr. 7	VC. Memmingen (Allgäu)	Alfred Twerdy	Memmingen (Allgäu), Bergermühlstr. 26
VC. Gladbeck	Erich Binder	Hochstr. 16	VC. Schwäbisch- Gmünd	Willi Piecha	Schwäbisch-Gmünd, Bismarckstraße 13
VC. Hagen	Walter Pree in Herdecke o. d. Ruhr	Poststr. 9	VC. Ulm a. d. Donau	Geschäftsstelle	Ulm a. d. Donau, Moltkestraße 72
VC. Haltern	Werner Asche	Postfach Haltern	VC. Ludwigsburg (Wttbg.)	Willi Schnitzler	Ludwigsburg (Wttbg.), Solitude-Allee 76
VC. Hamm	Herr Wessels	Langewangeweg 32	VC. Tübingen (Wttbg.)	Siegfried Heinze	Tübingen (Wttbg.), Schellingstr. 13 oder Gasthaus Burgholzof
VC. Heinsberg	Wilh. Geffers	Hochstr. 67	VC. Stuttgart	Wolfgang Hermann	Stuttgart-W., Vogelsangstraße 127
VC. Hilden	Paul Klein	Schulstr. 19	VC. Bad-Cannstatt	W. Hoffmann	Bad-Cannstatt, Holdenstraße 20
VC. Hochsauerland	Helmut Dobe	Meschede, Haus Sonnenbruch			
VC. Hüls	Jakob Hüskes	Albrecht-Dürer-Str. 31			
VC. Kassel	Frau Hanne Scheidler	Königstr. 54			
VC. Köln	Lodomez	Köln-Ehrenfeld, Pettenkoferstraße 7			
VC. Krefeld	Karl Weinhold	Philadelphiestr. 93			
VC. Mettmann	Hans Peter Gethord	Haan/Rhld., Steinstraße 4			
VC. Moers	Manfred Suhr	Krefelder Str. 165			
VC. M.-Gladbach	Theodor Peters	Am Meisenhof 28			
Vespa-Freunde M.-Gladbach	Gerhard Sirang	Rudolfstr. 15	VC. Bad Solzuffen	Kurt Schröder	Am Neumarkt im ADAC- Lokal Hammeier
VC. Mülheim	Toni Neuhaus	Mülheim/Ruhr, Kämpchenstraße 59	VC. Braunschweig	Dieter Knospe	Münzstraße 16
VC. Münster	Erich Falk	Probsteistr. 59a	VC. Bremen	Werner Warneke	Friedr.-Ebert-Straße 119
VC. Neuß	Walter Weeland	Düsseldorf-Oberkassel, Saarwerdenstr. 38	VC. Hamburg	Rudolf Herold	Hamburg-Neugraben, Störtebekerweg 46
VC. Oberhausen	Friedr. Pigors	Ebertstr. 34	VC. Kiel	Beyersdorff	Federmannstraße 11
VC. Osnabrück	F. Baumfalk	Voxtruperstr. 56	VC. Meppen	Wilhelm Lohmöder	Fulener Straße 18
VC. Rothem- Hückelhofen	Walter Jessat	Rothem, Buscherstr. 21	VC. Neumünster	Hans Becker	Feldstraße 12
VC. Recklinghausen	Hans-Georg Schultze	Bez. Aachen Recklinghausen Tiefer Pfad 37	VC. Oldenburg	Dieter Schulz	Ammergaustraße 80
VC. Remscheid	Lothar Häussler	Schützenstr. 64	VC. Pinneberg	Werner Schwartz	Thesdorfer Weg 81
VC. Rheydt	H. Frenzen	Watelerstr. 43	VC. Walsrode	Georg Trube	Langestraße 79
VC. Rheydt- Odenkirchen	P. Wingarts	Färberstr. 47			
VC. Unna	Manfred Wandelt	Unna-Königsborn, Markt 8	VC. Würzburg	Manfred Hopf	Würzburg, König-Heinrich-Str. 90
VC. Wanne	August Schirbach	Wanne-Eickel Dorstener Straße 360	VC. Nürnberg	Eduard Schrempf	Nürnberg, Rosenthal 28
VC. Wesel	Karl Letzner	Kurfürstenring 33	VC. Kulmbach	Adolf Engelhardt	Kulmbach, Spiel 35
VC. Wuppertal e.V.	Vespa-Club	Bahnhofgaststätte Unterbarmen	VC. Augsburg	Otto Betzenhofer	Augsb., Kornriedstr. 10
VC. Wülfrath	Hans Buchlay	Bergstr. 16	Münchener Vespa-Freunde	Wolfgang Schramm	Landwehrstr. 49/4
			VC. Bayreuth	A. Bärenreuther	Tel. 5 31 08 Bayreuth, Hagenstr. 7

Der nächste Vespa-Tip erscheint am 1. 9. 56. Er bringt den Test über die Tourenvespa, der aus Platzmangel nicht in diesem Heft erscheinen konnte. Der Bericht des Internationalen Treffens in Aachen lag bei Drucklegung noch nicht vor.

Herausgeber und Verlag: Vespa-Club von Deutschland e.V. (VCVD), München 19, Frickestraße 35.

Für den Inhalt und die graphische Gestaltung verantwortlich: Harald Strauch-Stoll.

Anzeigenverwaltung: J. Strüder-Werbungsmittlung KG, Neuwied am Rhein, Engerser Straße 33-36. Telefon: 2 20 26 / 2 20 56.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird keine Gewähr übernommen. Zur Zeit gültig Anzeigenpreislite Nr. 1.

Foto: Franke, Hering, Kempken, Publifoto, Schödl, Stede, Tochtermann — Druck: Schön-Druck, München 5, Holzstraße 7



Viel belacht wurden diese Clowns aus Ludwigsburg beim Europatreffen in München. So zeigten sie schon äußerlich, welch lustiges, unternehmungsfreudiges Völkchen da aus Europa zusammengekommen ist.