



Im Kreise hübscher Mädchen fühlt sich die Vespa sichtlich wohl.

Aus dem Inhalt: Vespa Schwarzwaldfahrt
»GS« auf dem Nürburgring
Das war'ne Wucht
Der Präsident auf Werbefahrt
Vespa Tourenmodell 1956
Fynen kreuz und quer
Auch der Vergaser braucht mal Naseputzen
Bundes-Vespa-Treffen 1956 in Dortmund
Auf einer Vespa fahren sie an den See . . .

Unser Titelbild: Drei-Meeres-Fahrt

Liebe Vespisten

also, die Schwarzwaldfahrt war ja wirklich ein dolles Ding für Erwachsene und solche, die es möglichst bald werden wollen. Wenn ich so darüber schreiben soll, als wäre ich dabei gewesen, dann würde ich schon einiges zu erzählen haben — wenn nicht noch mehr.

Der Kurs, den die Vespisten entlang summt, war nicht von schlechten Großeltern und mancher hatte seine liebe Not mit der Normaluhr. Deshalb haben die ersten Durch- und Draufgänger ganz besonderen Spaß an den sauberen Plaketten mit den goldenen und silbernen Kränzen. Wer lediglich als „Nenner“ zugange war, guckte höchst ärgerlich in die Bratröhre, in der bei solchen Gelegenheiten immer der letzte Schnee verbrennt.

Diese Plakette ist schon eine größere Haufenwolke und die Kameraden, die sie süßsauer verdienten, haben eine Kleinigkeit mehr vom Vespaleben und können noch stolzer und gefaßter den Gefahren der Bundesstraßen ins angebrochene Auge blicken. Wer das Rodeo mit angenehmem Rückenwind und ohne Gebrauch der Außenbackenbremsen überstanden hat, und die goldenen und silbernen Skalps an die Maschine hängen konnte, der durfte mit Recht das notwendige Lächeln der mit Direktantrieb versehenen Vespistinnen am Rande verdient haben.

Am 8. September wird sich ganz Bedeutsames aus dem Clubinnenleben zusammenballen und vermutlich seinen heftigen Niederschlag finden. Am Tatort Dortmund sind bereits seit geraumer Zeit die umliegenden Clubs am großen Werke, um das Bundestreffen zu einem der größten, schönsten, umfangreichsten und stärksten Präsidialkränzchen dieser Art und des Jahres 1956 auszurichten. Dem Vernehmen nach haben die restlos überanstrengten Clubmanager gewaltige Sachen in mühseliger Kleinarbeit, sauber, billig und bequem auf die zittrigen Beine gestellt. Unauffällig darunter z. B. ein Camping-Zeltbauwerk, das in der Perspektive gesehen, -zighundert Vespaeinheiten, falls nicht etwas weniger, unter Dach und Fach bringt. Erst sollte es eine restlose Veranstaltung auf freier Wildbahn werden, aber Exzellenz Binder ist sich mit seinen Kollegen noch nicht recht einig geworden, ob Regen gewünscht wird oder etwa nicht.

Aber es sollen noch viel nachhaltigere Resolutionen vom Zaune gebrochen werden, wenn die Präsidialsitzer den Mund aufmachen. Eigentlich darf ich es ja garnicht verraten, aber,

Bei der Drei-Meeresfahrt wurden auch die „starken“ Männer ausgezeichnet. Rechts: Peikerl/Deutschland.



Wie überall in Italien sind auch in Sizilien die Straßen gut. Doch die Drei-Meeresfahrt wird zur Strapaze, wenn man erst schon tausende von Kilometern anfahren muß.

da Sie es sicher nicht weitersagen, will ich nicht so sein: Es wird eine Neueinteilung des geschäftsführenden Präsidiums heftig angestrebt, wobei an eine sachlich richtige Schrumpferscheinung gedacht ist. Ferner stehen Satzungsänderungen zur Bundesdebatte.

Als nicht unwesentlich dürfte sich ebenfalls die Neueinteilung des Sportreglements erweisen. Da werden so verschiedene interessante Details dazukommen, wie Steilwandfahren für zwei kleine Personen, freihändig mit dem Reserverad im Mund, Aufrechtstehen an einer Parkuhr, wer am weitesten ohne Benzin kommt, Langsamlauf mit Maschine auf Schulter und eine Menge starker Bilder mehr.

Und sogar neue Orden und andere Auszeichnungen werden ausgedacht! Veredelte Leichtmetallkränze mit Schleier für flotte Siegerinnen, extra mit Pretiosen besetzt für die Zuhausegebliebenen.

Gekreuzte Vespas aus schlichtem Gold und ähnlichen puren Legierungen werden als Halsorden schon an solche Fahrer verteilt, die mit der GS 3 Minuten unaufhaltsam unterwegs sein können, ohne gleich auf 105 Km/h zu gehen. Noch nicht restlos zu Ende geklärt ist die Auszeichnung für unfallfreies Mitfahren. Ich würde da an ein lebensgroßes Hufeisen, schwer verchromt, denken, mit dem ein leichter Schlag auf den Hinterkopf des Fahrers genügt, um denselben im Zweifelsfalle wieder vorsichtig zu sich zu bringen. Aber, das sind alles silbergraue Theorien und die Präsidialisten werden sich schon die Köpfe darüber zerbrechen.

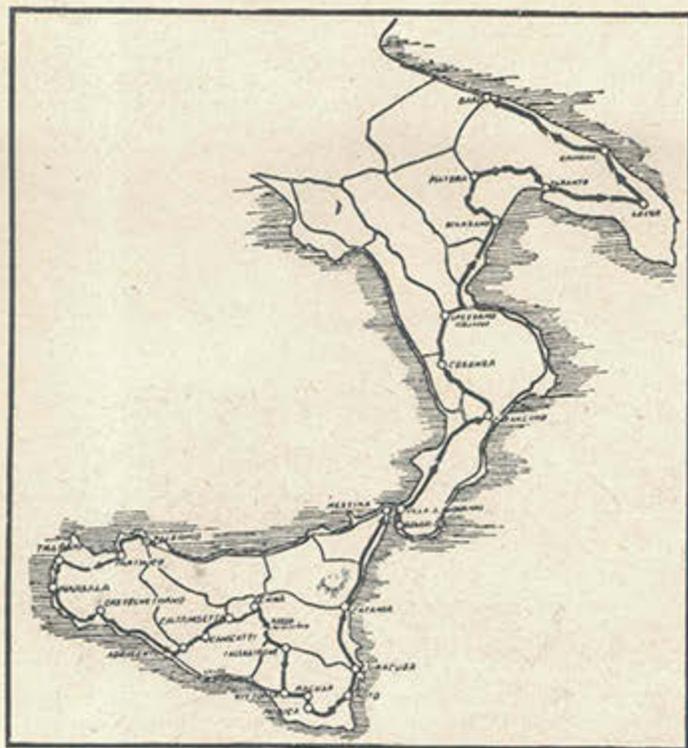
Sturzhelm fester schnallen!

In Dortmund wird auch der Bundesmeister auserkoren, natürlich mit Hilfe einer Vespa. Schweregeprüft wird er freudig erregt seinen Meisterbrief in Empfang nehmen. Und er wird dann bestimmt wissen, was er getan hat.

Im Monat August wurde allenthalben und in jeder bundesdeutschen Himmelsrichtung der „Tag der Vespa“ gefeiert und absolviert. An einem jeglichen Sonntag wurde von den Clubs fahrend bewiesen, daß die Vespa nicht nur ihr wohlgelungenes Comeback feiert, sondern stets der Roller-Begriff geblieben ist, den sie als erstes Fahrzeug dieser Art nach dem Kriege darstellte.

Und das hat sie ja wohl auch mit gutem Recht verdient. Ihre schnurgerade organische Entwicklung seit 1947 und die nun schon überschrittene Million Exemplare berechtigen sie zu dem Prädikat „Roller Nr. 1“.

An der traditionellen Drei-Meeres-Fahrt auf Sizilien nahm auch wieder eine deutsche Mannschaft teil. Sie war leider erst sozusagen auf dem falschen Dampfer und kam, wenn



auch fahrplanmäßig, jedoch um einiges zu spät an. Es gab aber trotzdem noch erkleckliche Preise für unsere Teilnehmer. Einer von ihnen entwickelte ganz besonderes Glück im Pech: Er hatte sich zum unfreiwilligen Parken einen dummen Platz ausgesucht, der 4 Meter steil unter ihm lag. Es ging alles ziemlich fix, so daß er mit seinen Gedanken noch oben war, als er bereits unten seine seltsamerweise nahezu heilen Knochen befühlte. Fahrer und Maschine waren wohlunten, wenn ich mich so ausdrücken darf. Ein Vespist muß eben Glück haben, das hat sich einmal mehr bewiesen.

Für heute bleibt mir nichts weiter übrig, als Ihnen allen einen schönen Spätsommer, einen noch besseren Frühherbst und eine erholsame Nachkur bzw. -erholung recht intensiv zu wünschen.
Dr. mot. V. T.

Das ist der Weg der Drei-Meeresfahrt. Rund um den italienischen Stiefel. Wir danken den drei Fahrern Schaaf, Peikert und Meuvissen, daß sie in ihrem Urlaub Deutschland bei dieser Veranstaltung vertreten haben.

Vespa Schwarzwaldfahrt 1956

Der Vespa-Club Freiburg hatte am Sonntag, dem 29. Juli, seinen großen Tag: Die Organisation einer Zuverlässigkeitsfahrt, zu der 115 Teilnehmer ihre Nennungen abgegeben hatten. Mit Verwunderung nahmen die Freiburger von der ungewohnten Vespa-Invasion Kenntnis. Lustige Jungens aus Berlin, München, Hamburg, Frankfurt und Tübingen. Schneidige Franzosen aus Colmar, Belfort und Epinal. Alte Vespa-Kameraden aus Thun, Bern, Zürich und Genf. Die Saarländer kamen wie immer in großer Zahl. Reibungslos geleitete der einsatzfreudige Lotsendienst die Gäste in die vorbereiteten Quartiere.

Zum gemeinsamen Abendessen traf sich alles im Hotel „Deutscher Kaiser“. Geschmackvoll hergerichtet mit den Flaggen der teilnehmenden Nationen, des Vespa-Club d'Europe, des VCVD und des ADAC, bot der Saal eine schöne Bestätigung für die internationale Zusammenarbeit der großen Vespa-Familie. Ein besonders eingerichteter Dolmetscherdienst

sorgte dafür, daß auch die englischen und französischen Freunde mit den schwierigen Bedingungen der Ausschreibung restlos vertraut gemacht wurden.

Am Sonntagmorgen 5.45 Uhr beginnt die Fahrzeugabnahme und ab 6.30 Uhr starten die Teilnehmer in Minutenabständen von der Talstation Schauinsland. Schon hier die prickelnde Atmosphäre aller motorsportlichen Veranstaltungen: Flaggen der Nationen und Clubs, fliegende Werkstatt, große Firmenschilder, Benzingeruch, fast alle Fahrer mit Sturzhelm. Bei der Startprüfung gibt es für manchen schon die ersten Strafpunkte, wenn der kalte Motor nicht gleich anspringen will. Dann geht die Reise los. Über 111 Km steil bergauf und jäh hinab. Neben den 5 Durchgangskontrollen sind 11 Zeitnahmen mit Stempeluhren eingesetzt, damit der Durchschnitt von 30 km genau überwacht und die Zuverlässigkeit von Fahrer und Maschine bestens beurteilt werden können. Auf halbem Weg wird eine Erfrischung und ein sauber verpacktes Früh-





Frl. Müller, Karlsruhe, gewann als beste Dame den Damenpreis.
Sie strahlt über sämtliche Bocken!

stück gereicht. Hier ist auch eine Zwangspause von 5 Minuten angesetzt, die durch richtiges Rechnen wieder gutgemacht werden muß. Die Fahrer sollen nämlich nicht rasen, sondern die Schönheiten der Landschaft genießen. Einige Kilometer vor dem Ziel wird ein komplizierter Slalom passiert und schließlich nach der letzten Zeitabnahme ist eine Langsamfahrt zu absolvieren, wobei den vielen Zuschauern Gelegenheit geboten wird, die Geschicklichkeit der Fahrer zu bewundern und die Fahrleitung die Möglichkeit hat, die Aufmerksamkeit und Konzentration der Konkurrenten nach einer so schweren Fahrt zu prüfen. Man kann doch unwahrscheinlich langsam fahren mit der Vespa!

Alle Kontrollstationen sind durch Telefon miteinander verbunden. Die drei Sanitätsposten nicht gebraucht. In den durchfahrenen Ortschaften nimmt die Bevölkerung lebhaften Anteil am sportlichen Geschehen, und die Polizei hält hilfsbereit nötigenfalls die Strecke für unsere Fahrer frei.

Während die Teilnehmer sich zur gemeinsamen Mahlzeit wieder im Hotel „Deutscher Kaiser“ versammelten, begann in

der Fahrleitung die schwere Arbeit der Auswertung. Als dann der hauptverantwortliche Leiter, Herr Koslowski, 1. Vorsitzender des Vespa-Landesclubs Schwarzwald, den Saal betrat, wurde er von den erwartungsvollen Vespa-Freunden mit herzlichem Beifall empfangen. Die hervorragende Stimmung der Teilnehmer belohnte endlich die arbeitsreichen Monate der Vorbereitung. Die gute Organisation der Veranstaltung und der sportliche Charakter der Prüfung, sowie die ordentliche Markierung der Strecke wurden allgemein gelobt.

Bei der Preisverteilung konnten die Sieger neben hübschen Geschenken die geschmackvoll gestaltete Plakette in Empfang nehmen. Alle anderen Teilnehmer erhielten die verdiente Erinnerungsplakette. Selbstverständlich wurden die drei tapferen Damen durch Überreichung von Damenpreisen und



Blumen zusätzlich geehrt. Dann verabschiedeten sich die einzelnen Clubs herzlich vom VCF und traten die weite Heimreise an.

Siegerliste:

Goldplakette:

Hermann Schiebel, Tübingen	3 Strafpunkte
Willi Raumer, Frankfurt	4 Strafpunkte
Jack Ludwig, Kildberg/Schweiz	9 Strafpunkte

Silbermedaille:

Gerhard Hagemann, Tübingen	11 Strafpunkte
Gerd Baumann, Lörrach	12 Strafpunkte
Christoph Aulepp, Frankfurt	13 Strafpunkte

Bronzemedaille:

Jürgen Dehn, Hamburg	17 Strafpunkte
Schwaiger, München	18 Strafpunkte
René Gross, Kerzers/Schweiz	23 Strafpunkte

Der Wanderpreis des Vespa-Landesclub Schwarzwald wurde von Herrn Gerd Baumann aus Lörrach gewonnen.

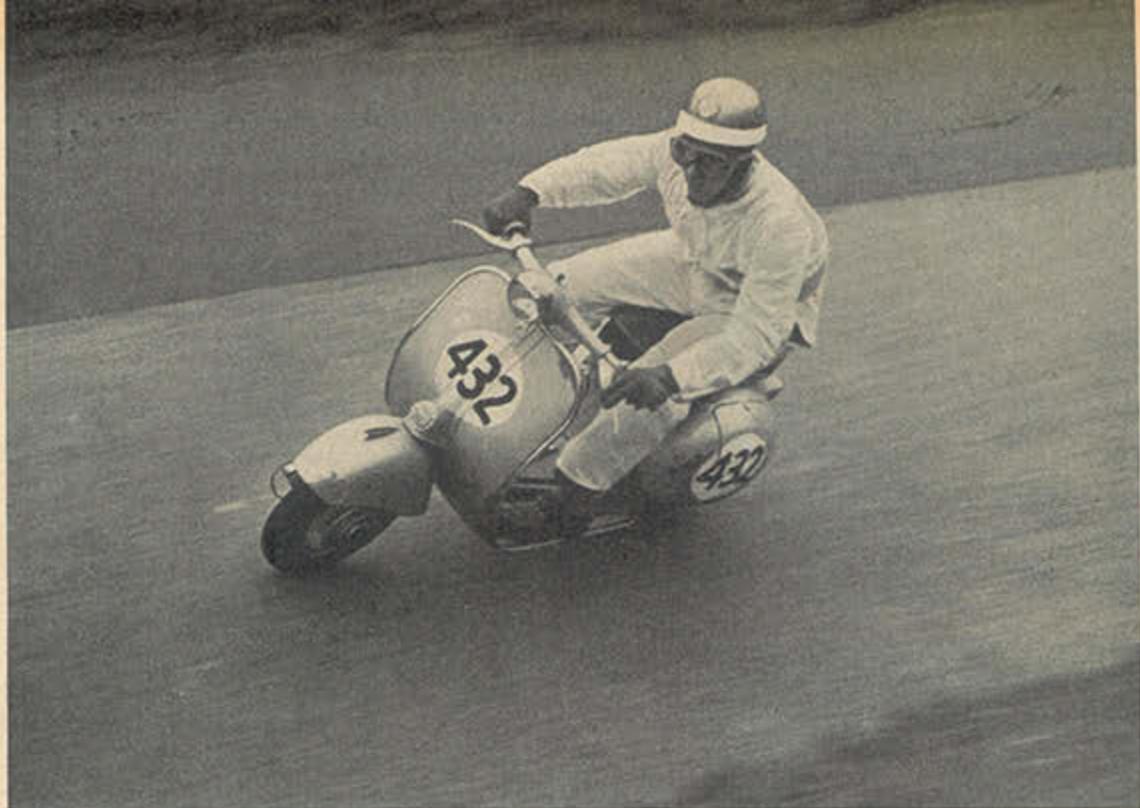


GEPÄCKTRÄGER

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

RICHARD LIETZ • Fabrik für Fahrzeugzubehör
Werk Haigerloch / Hoheln. • Werk Lohne / Oldb.

Bezug nur durch den Fachhandel!



Vespa GS errang auf dem Nürburgring drei Goldmedaillen

Alljährlich findet auf dem Nürburgring die Rheinlandfahrt statt. Diese Veranstaltung dürfte eine der schwierigsten Zuverlässigkeitsfahrten sein, die in Westdeutschland ausgefahren wird. Alle deutschen Hersteller für Motorräder und Roller lassen es sich nicht nehmen, ihre Mannschaften zu dieser Veranstaltung zu entsenden.

Unsere Vespa-GS 150 ccm mußte in der 175-ccm-Klasse starten und fand bei allen Teilnehmern durch ihre vorzügliche Kurvenlage und ausdauernde hohe Geschwindigkeit besondere Anerkennung.

Die Rheinlandfahrt ist eine Zerreißprobe für Maschinen und Fahrer. Der Nürburgring bringt 176 Kurven, das sind bei der zu fahrenden Strecke von 486 Km rund 3000 Kurven. Die Hälfte der Strecke kann nur im dritten Gang befahren werden, darum müssen die zum Teil sehr kurvenreichen Talfahrten mit einer Geschwindigkeit von mehr als 100 Km gefahren werden, um den vorgeschriebenen Rundendurchschnitt von 55 Km zu erreichen. Es muß an dieser Stelle gesagt werden, daß ein Rundensoll von 55 Km zwar für eine oder zwei Runden gut zu fahren ist, bei einer Strecke aber von fast 500 Km Tankpausen etc. wieder eingeholt werden müssen.

Außer dieser Dauerprüfung findet noch eine Bergprüfung von ca. 5 Km statt, sowie eine Geschwindigkeits- und Bremsprüfung. Die Bergprüfung startet im Tal von Breitscheid, führt durch das Bergwerk, Kesselchen, Karussell, zur Hohen Acht. Die dort gefahrene Zeit ist für den Sieg mehr oder weniger ausschlaggebend.

Am Start und Ziel wurde die Geschwindigkeits- und Bremsprüfung durchgeführt. Es wurde mit laufendem Motor gestartet und nach einer Strecke von 100 Metern mußte das Vorder- und Hinterrad zwischen zwei Linien, die nur 10 cm auseinanderlagen, zum Stillstand gebracht werden, und das bei strömendem

Regen. Die zweite Bremsprüfung erfolgte am Ziel, wobei die Ziellinie zwischen Vorderrad und Hinterrad liegen mußte.

Der Vespa-GS muß an dieser Stelle ein besonderes Lob gezollt werden. Trotz des Regens waren Straßen- und Kurvenlage unverändert gut, was besonders bei der Bremsprüfung von den Fahrern dankbar empfunden wurde.

Es war ein voller Erfolg und die drei Goldmedaillen waren schwer erkämpft.

Clemens Schaaf

Herzlichen Glückwunsch den Siegern:

Franz Meeuvissen, DVC 52, Düsseldorf,
Clemens Schaaf, DVC 52, Düsseldorf,
Gerhard König, VC Dortmund.

Die Redaktion.



Das war 'ne Wücht

Mit rund 40 Maschinen und 50 Teilnehmern unter Führung des Präsidenten des VCVD vom Startort Gladbeck in Westfalen zum Vespa-Europa-Treffen nach München.

Die Stimmung war schon tadellos, als sich am 6. Juni auf dem Marktplatz in Gladbeck 23 Maschinen des VLC West versammelten. Auch von den weitergelegenen Städten Kassel, Osna-brück, Münster waren die Maschinen zu Stelle. Mit viel Gepäck beladen, geschmückte Maschinen, so lotste uns die besonders freundliche Polizei durch Gladbeck zur Autobahn, Richtung Köln. An der Ausfahrt Düsseldorf Nord wartete bereits Lutz Schwörer mit 12 Maschinen. Kurzes Händedrücken, und es ging mit zwei Gruppen in schneller Fahrt bis Köln-Troisdorf, wo die Kameraden aus dem Köln-Aachener Raum warteten.

Die Fahrt ging in drei Gruppen weiter nach Diez. Dieses war die erste Tagesetappe.

Alfons Schleimer vom VC Rhein-Lahn kam uns mit seiner GS entgegengefahren, um uns nach Diez zu führen, wo bereits der gesamte Club Rhein-Lahn mit Blumen zur Begrüßung angetreten war.

Pünktlich um 9 Uhr am anderen Tage stand die lange Kolonne auf dem Marktplatz in Diez zur Abfahrt bereit.

Alfons Schleimer und einige Clubkameraden verabschiedeten sich und wünschten uns mit einem kräftigen Vespa-Roll gute Fahrt nach München.

Uns bleibt der Vespa-Club Rhein-Lahn in bester Erinnerung. Eine Fahrt durch Limburg mit Sirenengeheul und Motorengeknatter ließ die Passanten für einen Augenblick die Sprache verschlagen.

Es ist nun an dieser Stelle ganz besonders zu erwähnen, daß sich die Vespakameraden aus verschiedenen Clubs sehr schnell zueinander fanden. Es war eine mustergültige Kameradschaft, wie sie nicht besser sein konnte.

Das Wetterbarometer fiel, das Stimmungsbarometer dagegen ging auf Hochtouren.

Quer durch Heidelberg in verhältnismäßig schneller Fahrt. Die Piloten mit ihrer GS waren so eingefuchst, als sei man schon Wochen unterwegs gewesen.

Die Polizeibeamten waren immer bestürzt, wenn die Piloten kurzerhand die Straßen absperreten. Doch muß gesagt werden, daß die Polizei immer großes Verständnis zeigte.

Der Leithammel der Piloten war der dicke Dieter Paikert vom Düsseldorfer Vespa-Club 52.

Durch das herrliche Neckartal fuhren wir in Richtung Schwäb.-Gmünd. Unmittelbar am Neckar Rast. Lutz Schwörer, immer gut gelaunt, übernahm gleich das Servieren in einer Gartenwirtschaft. In Sulzbach sollten wir vom VC Schwäb.-Gmünd abgeholt werden. Unser „Dieter“ wurde vorgeschickt, eine Kneipe auszumachen, um einen Imbiß für alle vorzubereiten. Regen, Regen, wie aus Kannen goß es. Wer nun glaubt, die Meute hätte, in Sulzbach angekommen, nun den Kopf gestützt, der irrt.

Es ist einfach nicht zu beschreiben, die Stimmung erreichte ihren Höhepunkt. Dieter, von dem hier sehr viel die Rede ist, stellte schnell eine Kapelle zusammen. Nicht nur der Wirtsraum, das ganze Haus gehörte uns. Es wurden Tränen gelacht. Nachdem man sich gestärkt hatte, zahlte ein jeder seine Speisen und Getränke beim „Ober“. Kein anderer als L. Schwörer übernahm dieses Amt. Der Wirt, dem man ein Handtuch an die Hosennaht geheftet hatte, schüttelte nur mit dem Kopf und hauchte: Kommt bald mal wieder!

Rein in die nassen Klamotten und hinaus in den Regen! Trotzdem wurde zügig gefahren. Berg- und Talfahrt durch die schwäbischen Berge. Wie kleine Glühwürmchen, eine endlose Kette, so wirkten die Lampen der Maschinen.

Um 22 Uhr kamen wir an. Kreuz und quer fuhren wir durch Schwäb.-Gmünd, bis wir das Clublokal fanden, vor dem uns Helmut Reiter begrüßte.

Auch hier in Schwäb.-Gmünd die gleiche Kameradschaft, wie überall.

8. Juni. Start um 9 Uhr. Tagesziel war Augsburg. Der Vorsitzende des VC Schwäb.-Gmünd, Picha, gab der langen Schlange, nachdem wir noch eine Art Korsofahrt durch das Städtchen gemacht hatten, das Geleit.

Wieder goß es wie aus Kannen.

Mit ziemlichem Tempo fuhren wir durch Augsburg.

Gegen 17 Uhr fuhren wir mit Schneid und viel Krach durch die Werkstore.

Herr Direktor Dr. Simon und Herr Kork empfingen die Fahrer aus dem Westen mit freundlichen Worten. Anschließend eine Werksbesichtigung. Mancher sagte: Mensch, det is ja toll!

Noch mehr beeindruckt waren die Fahrer, als sich Direktor Dr. Simon selbst darum bemühte, daß die defekten Maschinen



Plötzlich entdeckten die Vespisten Hans Moser und schon wurde er auf den Schultern zu einem Gruppenphoto getragen. Die von West und ihre Reblaus!

schnellstens in Ordnung gebracht wurden. Den Monteuren insbesondere sei hier Dank gesagt. Mancher hat viele Überstunden machen müssen.

Am Abend war gemütliches Beisammensein, an der auch die Herren der Werksleitung teilnahmen.

Präsident Erich Binder sprach bei dieser Gelegenheit den anwesenden Herren im Namen aller Kameraden seinen herzlichsten Dank aus.

9. 6. Ziel München. Ein Pilot von München war zur Stelle und übernahm die Führung nach München. Wieder Regen, Regen. 18 Km vor München wurde noch einmal Rast gemacht.

Was sich hier tat, kann mit Worten nicht geschildert werden. Wieder eine tolle Ausgelassenheit. Es war wirklich der Höhepunkt der Stimmung.

Auch Binder machte mit. So kannte ihn mancher nicht.

Als dann Lutz Schwörer mit seiner alten Klamotte im ersten Gang mit Dreiklanghorn und Sirenengeheul durch die Wirt-schaft fuhr, meinte der Wirt: Jo gib't denn sowas a?

15 Uhr kamen wir in München auf dem Königsplatz an. Die Quartiere waren schnell ausgemacht. Es konnten die Kleider gewechselt werden.

Damit hatte die Gruppe vom VLC West das Ziel ohne nennenswerte Pannen erreicht. Die Begrüßung des Präsidenten des VC Europa stand noch bevor.

Am Sonntag-Abend rief Erich Binder die Fahrer noch einmal vor dem Hotel Regina zusammen.

Hier sollte Herrn Dr. Tassinari die Silberschale, ein Geschenk des VLC West, überreicht werden.

Jeder Club hatte ein kleines Silberschildchen mit dem Namen seines Clubs anfertigen lassen. Diese wurden auf der Rückseite der Silberschale befestigt.

Bevor Dr. Tassinari erschien, gab es noch ein kleines Intermezzo.

Hans Moser tauchte plötzlich auf. Im Nu war er von starken Armen hochgehoben und mußte natürlich mit den Maschinen im Hintergrund auf die Platte gebannt werden.

Als nun Dr. Tassinari erschien, begann wieder der übliche Krach mit den Sirenen und Hupen.

Erich Binder überreichte als Präsident des VCVD und 1. Landesclubvorsitzender des VLC West die Silberschale als Erinnerung an das Europa-Treffen in München.

Der Präsident des VC Europa Herr Dr. Tassinari war sehr gerührt und sprach seine volle Anerkennung für die Gruppe aus Westdeutschland aus und dankte herzlichst.

Diese Fahrt über 800 Km hat den Beweis erbracht, daß eine echte Kameradschaft Bäume versetzen kann.

VC Gladbeck mit italienischen Freunden in den Dolomiten.



Der Präsident auf Werbefahrt

Nach dem Vespa-Europa-Treffen in München fuhr der Präsident des VCVD mit seiner Maschine und 9 Maschinen des VLC West das große Interregionale Treffen in Reggio-Emilia (Italien) an. Zu diesem Treffen erschienen rund 1200 Maschinen. Die deutschen Fahrer wurden ganz besonders durch den Präsidenten des VC Europa, Herrn Dr. Tassinari, begrüßt. Die teilnehmenden deutschen Maschinen kamen aus Moers,

Münster und Gladbeck. Der italienische Club ehrte die deutschen Fahrer damit besonders, daß diese die Corsofahrt anführten.

Nach dem Treffen in Reggio-Emilia fuhr Erich Binder allein mit seiner Maschine mehrere italienische Clubs an. Vor grö-



Ansprache unseres Präsidenten in Vicenza.



Die deutschen Teilnehmer an der Reggio-Emilia.



Präsident Binder überreicht dem Vice Manilo Riva ein Geschenk des VCVD.



Guten Appetit! Von links n. rechts: Binder, Grete Thurnei, Manilo Riva.



Auf der Rückfahrt besucht Binder auch den VC Trier.

Beren Clubs hielt er in einberufenen Versammlungen Referate. Den Ausführungen wurde von den italienischen Vespa-Freunden mit Interesse gefolgt. Die Besprechungen, die Erich Binder in Vicenza mit dem Vizepräsidenten des Vespa-Clubs von Italien, seinem speziellen Freund Herrn Manlio Riva führte, verliefen fruchtbar. Diese dienten ausschließlich der Touristik. Herr Riva ist nebenbei noch Präsident der Touristik für den Vespa-Club d'Italia. Schon im nächsten Jahr sollen die Planungen verwirklicht werden. Es werden mehr italienische Freunde nach Deutschland kommen, ebenso werden im Austausch mehr deutsche Vespisten Italien besuchen können.

Auf seiner Rückfahrt fuhr Binder außer Clubs in Deutschland noch Clubs in Belgien und Holland an.

Obgleich das Wetter sehr schlecht war, legte er mit seiner Maschine insgesamt 5200 Kilometer auf dieser Tour zurück, und zwar den Großteil allein.

Binder erzählte uns, daß er von der Fahrt sehr beeindruckt sei und viele neue Freundschaften im In- und Ausland angeknüpft habe. Viele Freundschaften, besonders die Besprechungen mit maßgeblichen Herren des VC Europa, werden gewiß für den VCVD von größter Wichtigkeit sein. Auf jeden Fall diene diese Vespafahrt ohne Zweifel der Verständigung.

Olga Adam

Vespa Camping beim VC Rhein, Lahn

Der Vespa-Club „Rhein-Lahn“ hatte zu einem Camping-Treffen eingeladen. Hierzu die Betrachtungen einer Sozia. (Ich würde an Ihrer Stelle trotzdem weiter lesen, denn bedenken Sie, ich steige auf die Maschine mit der Gewisheit: „sie“ trägt mich, „er“ führt mich, ich habe nur zu genießen und davon will ich Ihnen abgeben.)

Meine einzige Sorge galt dem Wetter. Bizarre Wolkenberge zogen über uns entlang und es pfliff ein frischer Wind. Doch ein Stückchen blauer Himmel war immer dort zu sehen, wo wir hinwollten, das genügte, um unsere gute Stimmung nicht zu verlieren. Doch nun zum Kern der Sache. Das Camping-Lager war in dem reizvollen Gelbachtal bei Weinähr gelegen. Ohne unsere Freunde vom Vespa-Club „Rhein-Lahn“, die uns an der Rheinfähre in St. Goarshausen erwarteten, hätten wir diesen versteckten Winkel schwerlich gefunden. Weitab von Trubel und Hast, umrandet von bewaldeten Höhen, gab es dem Ganzen einen wildromantischen Rahmen, wovon wir Großstädter uns gern einfangen lassen. Es hatten sich etwa 70 Maschinen eingefunden, die sich aus dem Vespa-Club Gelsenkirchen, Warndt/Saar, den Vespa-Freunden Saarbrücken und vom Vespa-Club „Rhein-Lahn“ zusammensetzten. Bei der Ankunft wurden wir herzlich begrüßt. Danach beschäftigte sich jeder mit dem Bau seines Nachtlagers und unternahm einen kleinen Bummel über den Camplatz. Man freute sich, wieder alte Vespameraden zu sehen, die man schon von den verschiedensten Vespa-Treffen her kannte.

Abends schloß sich ein Kreis, im wahrsten Sinne des Wortes, um das Lagerfeuer. Der Vorsitzende des VC „Rhein-Lahn“, Alfons Schleimer, richtete herzliche Worte an die Anwesenden, und hatte für jeden Club ein Geschenk bereit. Mit der Glut des Feuers ging ein dreifaches „Vespa-roll“ gen Himmel. Ein Dank an unsere unermüdliche Vespa, die uns zusammenführte und ermöglichte, diese liebliche Landschaft kennenzulernen. Beim milden Schein der Lampions, dazu der köstliche Wein, wurden alte Erinnerungen aufgefrischt und neue Pläne geschmiedet. Sonntags vormittags starteten alle Maschinen unter Führung des „allround-man“ Alfons Schleimer, um der bekannten Badestadt Ems einen Besuch abzustatten. An den Gesichtern der Passanten war abzulesen, daß unsere Vespa-Schlange ein imponantes Bild bot. Der Gang durch die gepflegten Anlagen war ein Genuß für das Auge. Mit einer Schiffsrundfahrt, bei der uns viele Schönheiten näher gebracht werden konnten, schlossen wir unseren Aufenthalt dort ab. Nur zu schnell flogen die Stunden vorbei und es fiel uns am Spätnachmittag schwer, das uns liebgewordene Tal zu verlassen. Es war, alles in allem gesehen, ein erbauliches Wochenende gewesen, das uns allen noch lange in guter Erinnerung bleiben wird. Ich möchte im Namen der Vespa-Freunde Saarbrücken meinen herzlichen Dank dem VC „Rhein-Lahn“ aussprechen. Daß alles gut organisiert war, ist fast eine Selbstverständlichkeit, da Alfons Schleimer und seine Getreuen dafür hinreichend bekannt sind.



Auf der „Arosa Sun“ — 20 200 BRT — kamen 150 Schweizer Vespisten unter Führung ihres Präsidenten von Le Havre in Bremerhaven an. Unter den Klängen der Bordkapelle begrüßte Sie der Vertreter des VMH mit einem riesigen Nelkenstrauß. Die Schweizer dankten für die 60 Nelken und den Empfang mit Schweizer Liedern. Die Heimfahrt traten die Schweizer getrennt an, zum Teil durch Frankreich, sowie auch durch Deutschland.

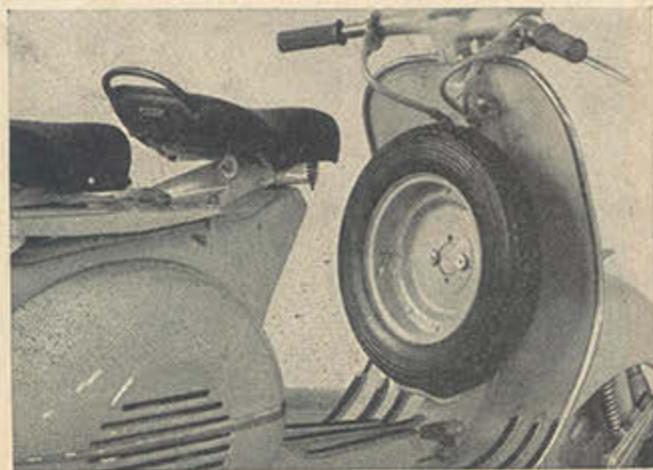


Possen die zwei nicht gut zusammen?

Wenn man die Geschichte der Vespa betrachtet, so drängt sich einem unwillkürlich der Vergleich mit einem Fahrzeug auf, dessen Fertigung ebenfalls längst die Millionengrenze überschritten hat und dessen Beliebtheit und Zuverlässigkeit durchaus eine Parallele zur Vespa darstellt. Ich meine hier den VW. Diese Übereinstimmungen kommen nicht von ungefähr. In beiden Fällen war seit der Entstehung eine Grundkonstruktion vorhanden, die, bedingt durch ihre Zuverlässigkeit und Zweckmäßigkeit, niemals geändert werden mußte. Zwar wurden an den Modellen ständig Verfeinerungen vorgenommen, die Grundkonzeption blieb aber stets die gleiche.

So wurde mit dem neuen Vespa-Tourenmodell 1956 ein Modell geschaffen, das zwar der Vespalinie absolut treu bleibt, trotzdem aber mit erheblichen Verbesserungen aufwartet. Vor allem das Anwachsen der Räder auf 10 Zoll und die neue Linie der Lenkerform dürfte dem unbefangenen Betrachter

Durch die auf 10 Zoll vergrößerten Räder mußte das Reserverad hinter die Bugverkleidung verlegt werden. Hier stört es die Linienführung der Vespa am wenigsten. Weiter hat diese Unterbringung den Vorteil, daß bei einem evtl. Radwechsel nicht erst das ganze Gepäck abgenommen werden muß, um das Reserverad abbauen zu können.



Vespa Tourenmodell 1956

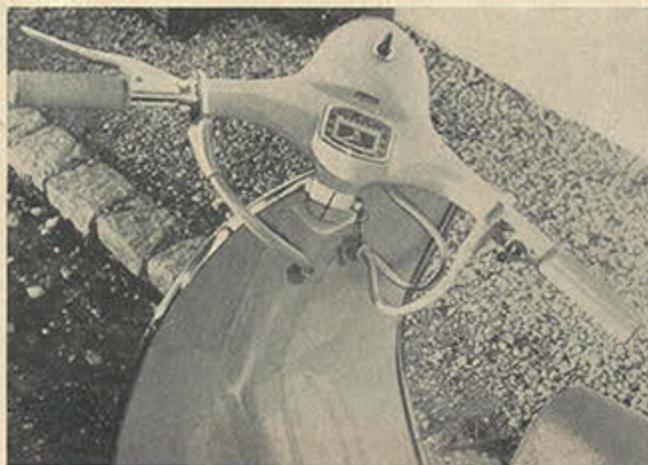
ERNST FRANKE

zunächst ins Auge fallen. Eine genaue Betrachtung ergibt dann, daß es sich praktisch um das Fahrgestell der GS-Vespa handelt, das ohne Veränderung für die neue Vespa übernommen wurde.

Unverändert geblieben ist der Original-Piaggio-Motor von 150 ccm, der bei 5000 Umdrehungen pro Minute rund 5,5 PS leistet. An neuen Details wäre vor allem der Benzintank zu erwähnen, dessen Fassungsvermögen auf 9,5 Liter angestiegen ist. Die Lichtanlage wurde durch das Standlicht, das elektrische Horn — die früheren Vespas besaßen eine Schnarre — und ein Zündschloß mit abziehbarem Schlüssel erweitert. Andere von der GS her bekannten Merkmale, wie Verlegung der Bedienungshebel für Benzinbahn und Starterklappe, verbesserte Bremsen, sind selbstverständlich auch bei dem Vespamodell 1956 zu finden.

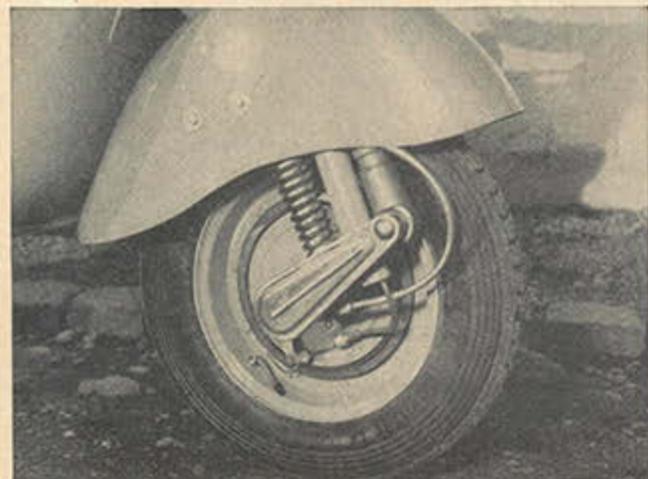
In erster Linie taucht die Frage auf, welche Vorteile das 10-Zoll-Rad bringt und ob damit nicht die typischen Vespafahreigenschaften geblieben sind. Hierzu muß bemerkt werden, daß sich außer einer gewissen Stabilisierung der Lenkung — die Maschine läuft nun beim Freihändigfahren ohne jegliche Balanciermanöver stur geradeaus — auf guten Straßen kaum Unterschiede zu früheren Vespa-Modellen zeigen. Erst auf schlechtem Straßenbelag und welliger Fahrbahn macht sich das Anwachsen der Räder auf 10 Zoll deutlich bemerkbar. Die Lenkung wird durch Schlaglöcher kaum mehr verrissen und Bodenwellen jeglicher Art können die Straßenlage kaum mehr beeinflussen. Grundbedingung dafür ist allerdings die Einhaltung des vorgeschriebenen Luftdrucks. So wird z.B. eine Vespa, deren Luftdruck im Hinterrad bei Urlaubsgepäck und Sozusbetrieb auf etwa 2,2 Atü-Druck erhöht werden muß, im Solobetrieb bei dieser Reifenhärte auf jeden Fall springen. Die Luft muß dann auf etwa 1,6 bis 1,7 Atü abgelassen werden. Ein weiterer Vorteil der großen Räder ist die vergrößerte Bodenfreiheit. Während es bei den 8-Zoll-Rädern häufig vorkam, daß der linksseitige Gepäckkasten bei schräger Kurvenlage zu streifen begann, muß die neue Vespa schon gewaltig heruntergewinkelt werden, um ein Aufsetzen der Karosserie zu erreichen. Letzten Endes kann also doch von verbesserten Fahreigenschaften gesprochen werden und so erhöhen sich die Durchschnittsgeschwindigkeiten, die gerade auf regenassen Straßen mit welligem Fahrbelag gefahren werden können, gegenüber früheren Vespa-Modellen. Neben dem leichten Eigengewicht der Vespa und dem neuen Fahrgestell, das noch verwindungssteifer geworden ist, zeichnet natürlich der 150-ccm-Original-Piaggio-Motor für die guten Fahrleistungen verantwortlich. Durch den Direktantrieb auf das Hinterrad ergibt sich ein hervorragendes Beschleunigungsvermögen. Die Höchstgeschwindigkeit, die gestoppte 82 Km beträgt, wird vom Stand aus in knapp 1/2 Minute erreicht. Entsprechend gut ist auch das Bergsteigvermögen der Vespa, deren Höchststeigfähigkeit bei voller Belastung im 1. Gang rund 30% beträgt. Selbst im 2. Gang sind noch gut 14% zu schaffen. Neben diesen guten Fahrleistungen ist vor allen Dingen der verblüffend geringe Benzinverbrauch erwähnenswert. So ist es selbst bei Vollgasfahrt nicht möglich, die 3 1/2-Liter-Grenze zu erreichen, und es bedarf schon schärfster Fahrweise, um überhaupt einen Verbrauch von 3 Litern zu übersteigen. Im durchschnittlichen Fahrstil entsprechend darf mit einem Verbrauch von 2,5 bis 2,75 Litern gerechnet werden. Es ist interessant, sich einmal mit dem vorgeschriebenen Benzinölverhältnis zu befassen. Der Piaggio-Motor muß ja mit wesentlich mehr Ölzusatz gefahren werden, als dies für deutsche Verhältnisse üblich ist, und man fragt sich, ob bei der Einfahr-

vorschrift von 1:12,5 und einem normalen Mischungsverhältnis von 1:20 des Guten nicht etwas zu viel getan wurde. Wird eine Vespa aber in dieser Art eingefahren, so ist sie zwar über die ersten paar 100 Km ziemlich faul und es dauert rund 1000 Km, bis sie frei wird und ihre volle Leistung erreicht. Die mehrmalig erfolgte Abnahme des Zylinderkopfes zeigt aber, daß dabei kein übermäßiger Ölkothenansatz eintritt. Man kann also nur dazu raten, den vorgeschriebenen Mischungssatz einzuhalten, zumal das Herstellerwerk seine guten Gründe für diese Vorschrift haben dürfte. Wie schon erwähnt, wurden auch die Bremsen von dem GS-Modell übernommen, und man darf sagen, daß damit Verzögerungswerte erreicht werden, die für 2-Rad-Verhältnisse als optimal bezeichnet werden können. Selbst mit der Vorderradbremse allein dürfte man jeder Situation gewachsen sein. Der Piaggio-Motor ist mit einem 3-Gang-Getriebe geblockt, die Abstufung dieser Gänge ist so gelungen, daß es kaum eine Situation gibt, in der man sich einen 4. Gang dazuwünschen würde. Einer der Hauptgründe dafür dürfte in der großen Elastizität des Motors liegen. So reicht der 3. Gang von rund 25 Km hinauf bis zur Höchstgeschwindigkeit und im 2. Gang kann aus der Schrittgeschwindigkeit bis fast auf 60 Km/h beschleunigt werden. Der überraschend ruhige Lauf des Piaggio-Motors, der selbst bei Vollgas so leise ist, daß man unbewußt das Gefühl hat, nur mit Halbgas dahinzufahren, verleitet natürlich zum Ausfahren aller Gänge. Dies schadet aber dem robusten Motor keinesfalls und es dürfte selbst bei ständigem Vollgasfahren nicht möglich sein, diesen Motor kaputt zu kriegen. Bei der Erweiterung der elektrischen Ausrüstung wurde bewußt auf einen elektrischen Anlasser verzichtet und man darf sagen, daß die Vespa so zuverlässig und leicht gestartet werden kann, daß dieser kaum vermißt wird.



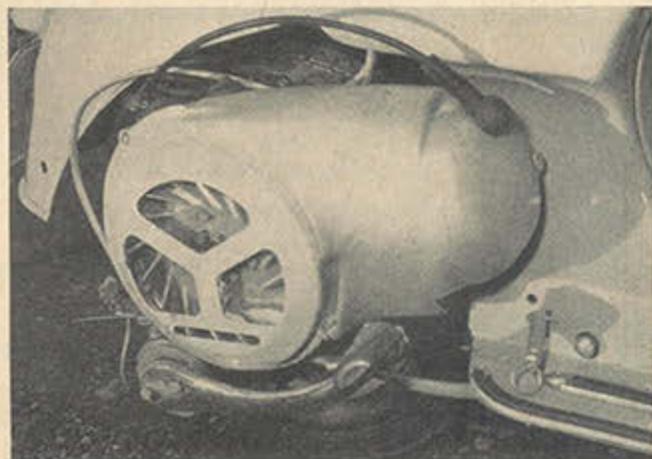
Die neue Lenkerform mit dem eingearbeiteten Scheinwerfer und Tacho trägt wesentlich zum noch eleganteren Aussehen des Vespa-Modells 56 bei. Im Scheinwerfer ist jetzt ein Zündschloß mit abziehbarem Schlüssel eingebaut.

Das auf 10 Zoll vergrößerte Rad wird durch eine Schraubenfeder und einen hydraulischen Stoßdämpfer abgefedert. Durch diese wirkliche Federung wird ein Höchstmaß an Fahrkomfort und Fahrsicherheit erreicht.



Hier wird eine Vespa auf regennasser Straße durch die engen Kurven des Kesselberg's gefahren. Trotz der starken Schräglage zeichnet sich die Vespa durch einwandfreie Spurhaltung aus.

Mit zu den großen Annehmlichkeiten der Vespa gehört die Möglichkeit, jede Menge von Gepäck ohne große Schwierigkeiten verstauen zu können. So kann neben dem üblichen Gepäckträger ein weiterer Gepäckträger am Frontschutzblech der Vespa angebracht werden. Des weiteren besteht die Möglichkeit, im geräumigen Gepäckkasten all die Kleinigkeiten, wie Schutzbrille, Handschuhe, Landkarte usw., unterzubringen. Selbstverständlich ist des weiteren auch noch ein Gepäckhaken für die Aktentasche unterhalb dem Sattel angebracht. Die neue Vespa kann wahlweise mit einer Sattelbank, wie sie von der GS her bekannt ist, oder mit Denfeldsätteln geliefert werden. Die Bequemlichkeit der Denfeldsättel dürfte kaum zu überbieten sein. Für sportliche Fahrweise gibt



Der gebläsegekühlte 150-ccm-Einzyylinder-Zweitakt-Motor wurde unverändert vom vorherigen Modell übernommen.

die Sattelbank jedoch ein erhöhtes Kontaktgefühl mit der Straßenhaftung des Rollers.

Natürlich besitzt auch die neue Vespa die geglückte Linienführung bekannter Vespa-Bauart. Durch die damit gegebene Glattflächigkeit wird das Reinigen der Vespa immer wieder zu einem Vergnügen. Mit über 1 000 000 Modellen ist die Vespa heute der meistgefahrenste Roller der Welt und es darf hier der Wunsch ausgesprochen werden, daß auch die 2 000 000ste Vespa mit denselben Vespa-eigenschaften aufwartet, die für diese große Beliebtheit dieses Rollers in aller Welt verantwortlich sind.

»Tierarzt Dr. Vlimmen« und die Vespa

Ein Real-Film



Bei dem in Kürze anliefenden Spielfilm »Tierarzt Dr. Vlimmen« spielt auch eine Vespa mit. Wir sind schon sehr gespannt? Sie auch?



Dänisches Vespa-Treffen

»Fynen kreuz und quer«

An diesem Treffen nahmen auch deutsche Vespisten teil. Weiter waren schwedische, holländische und saarländische Teilnehmer erschienen, sowie eine Maschine aus Frankreich.

Der Wettergott war den Vespisten für die Anfahrt nicht hold. Sie kamen alle triefend naß am Freitag, dem 6. 7., in Odense an, und ein großer Teil traf durch das schlechte Wetter mit großer Verspätung ein.

Am Freitag besuchten die Fahrer Tivoli und Zoo und aßen zusammen im Restaurant Zoo zu Abend.

Am Sonnabend vormittags (übrigens bei strahlendem Sonnenschein, der uns auch nicht mehr verließ) wurde das neue Rathaus in Odense besichtigt, das architektonisch und ausstattungsmäßig wirklich eine Sehenswürdigkeit ist. Anschließend gab es die berühmten dänischen belegten Brote. Nach dem

Frühstück fuhr alles geschlossen zum Hafen in der Hoffnung, daß sich der König sehen lassen würde. Aber trotz allgemeinem Hupkonzert und dem neunmaligem Hochruf der Vespisten erschien der König nicht, er saß gerade beim Lunch. Etwas enttäuscht, denn wann bekommt man mal einen richtigen König zu sehen, fuhr alles weiter zum Rathausplatz in Odense. Von dort ging es zum Vespa-Rodeo. Dieser Zug wurde angeführt von der Mädchengarde mit 18 Trommelschlägern. Diese Garde war ein wirklich erfreulicher Anblick, der viele männlichen Vespistenherzen höher schlagen ließ.

Am Abend versammelte sich alles in »Fyns Forum« zum Vespa-Bankett mit der Preisverteilung und Tanz. Zur allgemeinen großen Enttäuschung der deutschen Vespisten stellte sich nun heraus, daß keine Zielfahrt ausgeschrieben war. Nach der Preisverteilung wurde dann jedoch der Kum-



Die Vespisten vor der Yacht des dän. Königs beim Vespatreffen in Odense.

mer vergessen und das Tanzbein geschwungen. Nur die Preise für die Getränke ließen die Augen der deutschen Fahrer immer größer werden.

Am Sonntag ging es 120 Km durch Fynen bis zur Fähre von Assens. Mit der Fähre wurden die Maschinen nach Aarosund übergesetzt und fuhren weiter nach Sonderborg. Der größte Teil der deutschen und holländischen Vespafahrer war aber bereits am Sonntag früh wieder in Richtung Heimat gestartet und machte diese Fahrt nicht mehr mit.



GASS/FRED

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

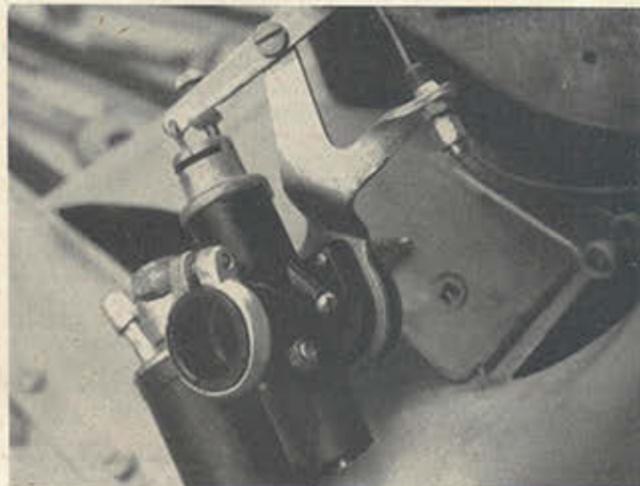
Auch der Vergaser braucht mal Naseputzen

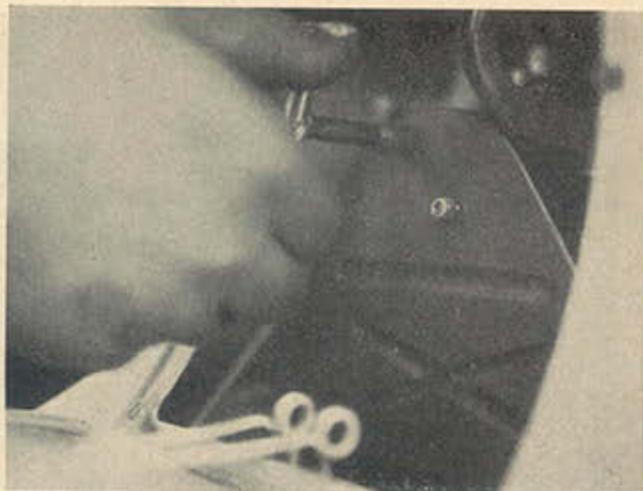
Beim Vergaser spricht man natürlich nicht gerade vom Naseputzen, wenn aber mal die Düse verstopft ist, so muß sie ebenso, wie unser edles Organ, gereinigt werden. Ich darf hier gleich vorausschicken: Fahrtunterbrechungen, hervorgerufen durch Vergaserstörungen, sind äußerst selten und dies aus einem einfachen Grund. Zwischen dem Benzintank und dem Vergaser ist ein sogenannter Wassersack eingeschaltet. In diesem Wassersack setzen sich alle Fremdkörper wie Schmutzteilechen, Wasser und sonstiges ab, so daß zum Vergaser selbst praktisch nur mehr das reine Benzin gelangen kann und so Verstopfungen der Vergaserdüse äußerst selten sind. Immerhin könnte das Malheur trotzdem einmal eintreten und es ist dann ganz gut, wenn Sie wenigstens eine Ahnung davon haben, wie die Düse ausgebaut wird, denn bestimmt ist gerade dann keine Fachwerkstätte in der Nähe, die Ihnen diese Arbeit abnehmen könnte.

Für die Arbeiten am Vergaser kommt man mit dem serienmäßigen Bordwerkzeug aus. Als erstes muß der Luftfilter abgenommen werden. Die Befestigungsmuttern sind schnell mit einem Maulschlüssel gelöst. Die eigentliche Schwierigkeit beginnt erst mit dem vorsichtigen Abnehmen des Luftfilters. An diesem ist nämlich der Bowdenzug für die Starterklappe befestigt und bei einem unvorsichtigen oder gewaltsamen Abnehmen des Luftfilters kann es leicht passieren, daß der Bowdenzug aus der am Luftfilter liegenden Befestigungsschelle herausrutscht. Wer darauf nicht achtet und späterhin das Luftfilter wieder einbaut, ohne den Fehler zu beheben, darf sicher sein, daß seine Vespa dann keine befriedigenden Laufeigenschaften mehr zeigt, denn durch den fehlenden Rückhalt des Bowdenzuges wäre die Starterklappe ständig teilweise oder ganz geschlossen.

Nach dem Abnehmen des Luftfilters kann bereits die Verschluß-Schraube unten am Vergaser ebenfalls mit einem Maulschlüssel abgeschraubt werden. Um die Düse selbst oder den Düsenstock herauszuschrauben zu können, muß allerdings auch

Der Vespa-Vergaser ist am Ansaugstutzen angeflanscht. Um ihn abnehmen zu können, muß nur die Schraube am Flanschring gelöst werden. Rechts daneben im Bild sind die beiden Einstellschrauben für Leerlauf und Schieberanschlag zu sehen. An ihnen zu drehen sollte unbedingt dem Fachmann vorbehalten bleiben.

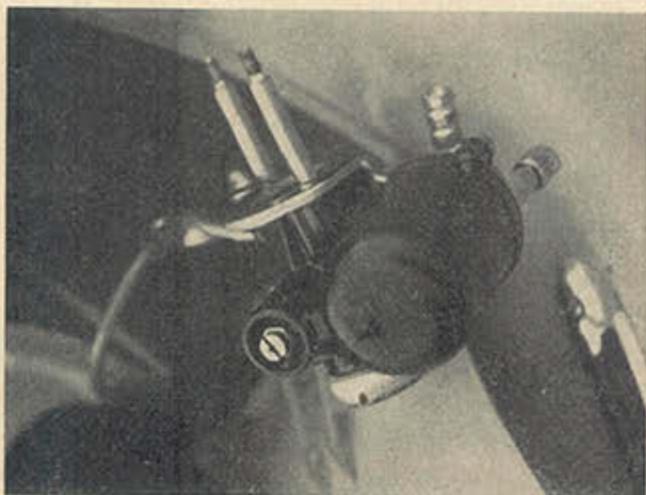




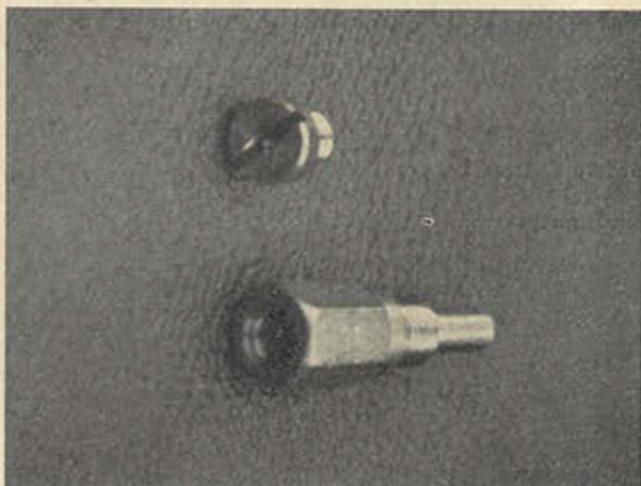
Um überhaupt an den Vergaser heranzukommen, muß erst einmal das Luftfilter abgebaut werden. Das dazu notwendige Lösen der Befestigungsmuttern bereitet keine Schwierigkeiten.



Beim Abnehmen des Luftfilters ist unbedingt darauf zu achten, daß der Bowdenzug vom Starterhebel nicht aus seiner Befestigungsschelle herausrutscht. Wenn es doch passiert, muß unbedingt vor dem Einbau des Luftfilters die Schelle gelöst und der Bowdenzug wieder eingeführt werden.



Unten am Vergaser befindet sich eine Hutmutter, nach deren Lösen die Hauptdüse freiliegt.



Die Düse selbst ist im Düsenstock festgeschraubt. Im Bilde sind beide Teile auseinandergeschraubt zu sehen.

noch der Vergaser ausgebaut werden, da man sonst an die unten liegende Düse nicht herankommt. Selbstverständlich ist wohl, daß vor Beginn jeglicher Arbeit am Vergaser der Benzintank zugedreht wird. Es wäre doch schade um den schönen Sprit, der sonst nutzlos davonlaufen würde. Der Vergaser selbst ist angeflanscht. Es muß also nur die Schraube am Flanschring gelockert werden, um den Vergaser vom Vergaserstutzen abzuziehen zu können. Das Lockern der Flanschschraube ist ein kleines Geduldspiel, da man an diese Schraube relativ schlecht herankommt. Mit ruhig Blut und etwas Ausdauer läßt sich die Sache aber ohne weiteres bewerkstelligen. Um den Vergaser abzuziehen zu können, muß weiter nur noch der Benzinschlauch von einem Stutzen abgezogen werden. Der Bowdenzug zur Betätigung des Gasschiebers kann ohne weiteres an Ort und Stelle verbleiben.

Bei dem so ausgebauten Vergaser kann die Düse ohne weiteres mit einem Schraubenzieher herausgeschraubt werden. Ist die Düsenöffnung wirklich verstopft, so darf das Reinigen nur durch kräftiges Durchblasen erfolgen. Unter keinen Umständen sollte man sich dazu verleiten lassen, mit einem spitzen Gegenstand, wie etwa einer Nadel, im Düsenloch selbst herumzustochern. Die Bohrung der Düsenöffnung ist sehr genau bemessen und ein gewaltsames Herumböhrn mit einem harten Gegenstand würde auf jeden Fall den Querschnitt der Öffnung und damit die gesamte Vergasereinstellung verändern. Schlechtere Leistung, evtl. höherer Benzinverbrauch wären die unausbleiblichen Folgen. So gewaltsam behandelte Düsen sind absolut wegschmeißreif und müssen durch eine neue Düse ersetzt werden.

An dem ausgebauten Vergaser laden zwei Schrauben direkt zum Herumbasteln ein. Es handelt sich dabei einmal um die

Regulierschraube für die Anschlagstellung des Vergaserschiebers und zum zweiten für die Leerlaufschraube. So verlockend es sein mag, es kann an dieser Stelle nicht genug davor gewarnt werden, sich an der Vergasereinstellung zu vergreifen. Der nur mit theoretischem Wissen beladene Sachkundige kann diese nur verschlechtern, mit dem Endeffekt, daß er nicht einmal mehr in der Lage ist, die alte Einstellung wieder herzustellen. Dazu kommt noch, daß es für den Fachmann im Kundendienst wesentlich schwieriger ist, solche eine verpfuschte Vergasereinstellung wieder hinzukriegen. Im Endeffekt kostet diese Spielerei also nur Geld.

Wenn man schon einmal dabei ist, die Vergaserdüse zu reinigen, so sollte in diesem Zusammenhang nicht versäumt werden, gleich den Wassersack mit auszuleeren. Der Glasbehälter des Wassersacks wird an seinem unteren Ende durch eine Rändelmutter oben gegen eine Dichtung gedrückt. Diese Rändelmutter muß also nur gelöst werden, um den Glasbehälter abnehmen zu können. Er wird ausgeleert und mit einem nicht fuselnden Stück Tuch sauber abgewischt. Der Zusammenbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge. Der Vergaser wird wieder auf den Flansch aufgesetzt und die Schraube des Flanschringes angezogen. Dabei ist darauf zu achten, daß der Vergaser absolut senkrecht steht. Der Benzinschlauch wird ebenfalls wieder aufgeschoben und nun kommt noch die etwas schwierige Arbeit des Aufsetzens vom Luftfilter. Hier muß noch einmal darauf aufmerksam gemacht werden, daß beim Aufsetzen ja nicht der Bowdenzug aus seiner Schelle herausrutscht. Nun noch den Benzinbehälter öffnen, den Schwimmer etwas tupfen, er ist ja inzwischen leer geworden, und muß erst wieder volllaufen, dann ist die Maschine wieder startklar.

Bundes-Vespa-Treffen 1956 in Dortmund

Das in Augsburg geplante Bundes-Treffen 1956, findet in Dortmund am 8. und 9. September statt. Es bringt den Vespisten eine große Anzahl wichtiger Ereignisse.

- ① Bundesmeisterschaft im Geschicklichkeitsfahren
- ② Zielfahrt
- ③ Hauptversammlung des VCVD
- ④ Auszeichnung besonders verdienter Vespisten

Zeitplan :

Samstag, den 8. September 1956

14.00 - 18.00 Uhr Eintreffen der Teilnehmer am Ziel.
Ausgabe der Teilnehmerkarten.
Ausgabe der Rally-Plaketten.
Einweisung in die Quartiere.

19.15 Uhr Start der Corsofahrt durch Dortmund.

20.00 - 22.00 Uhr Großer Vespa-Ball im Festzelt
mit Siegerehrung für die Zielfahrt.
Unterhaltung u. Tanz, sowie Tombola
mit vielen Überraschungen.

Sonntag, den 9. September 1956

9.00 - 12.00 Uhr Endlauf zur Bundesmeisterschaft 1956.
Anschließend Siegerehrung
und Verabschiedung der Teilnehmer.

Nennungsschluß 31. 8. 1956.

Auskunft durch VC Dortmund



Auf einer Vespa

führen sie an den See . . .



*Die Muschi und die Helga,
nach baden stand ihr Sinn.
Die Muschi meint,
hier wär der rechte Platz,
gleich spring ich rein mit einem Satz.*

*Arglistig ist der Helga Tun,
der Freundin Schlaf stört sie erheblich,
jedoch die Muschi, die ist immun,
so war die Liebesmüh vergeblich.*

*Da fruchtlos sich erwies,
der Halm und Kitzelei,
holt hurtig Wasser sie herbei,
die Musch erwacht mit einem Schrei.*

*Hier wechselt sich die Szenerie,
die Maxi gibt sich sichtlich Müh,
die Vespa fein zu baden,
sie meint,
dem Lack könnt es nicht schaden.*

*Ganz vorn da sitzt noch etwas Dreck,
die eine spritzt, die andre schrubbt,
mit Schwamm und recht viel Wasser,
gleich ist auch dieser Flecken weg.*

*Die Endstation, das ist doch klar,
daß dies die große Vesper war.
Im Hintergrund der junge Mann,
der nahm sich dann der Damen an.*



Vespa Bundestreffen Dortmund 1956

Delegiertenversammlung

Die diesjährige Delegiertenversammlung findet am Samstag, dem 9. September 1956 um 9.00 Uhr statt. Jeder Club kann nur einen Delegierten senden. Einlaß nur mit Delegierten-Zulassungskarte. Lokal wird am Ziel bekanntgegeben.

CLUBNACHRICHTEN

VLC West

Delegiertenversammlung des VLC West

Am 29. Juli trafen sich in Gladbeck die Vertretungen der Clubs aus West. Trotz Urlaubszeit und vieler Sportveranstaltungen schickten alle Clubs ihre Bevollmächtigten. 66 Maschinen und 78 Delegierte waren erschienen. Auch der VC Kassel (260 Km Anmarschweg) war vertreten.

Sämtliche Probleme, die sich im Laufe der Zeit ergeben hatten, wurden erörtert.

Eine erfreuliche Tendenz wurde festgestellt, daß ausnahmslos jeder Club in der letzten Zeit Neuzugänge zu verzeichnen hat. Teilweise bis zu 30—40 Prozent. Bis zum 31. 7. konnte der VLC West insgesamt 1052 Maschinen registrieren. In allen Clubs hat sich eine rege Sporttätigkeit entfaltet. Sehr viele erste Preise konnten in diesem Jahre von den Clubs aus West eingebracht werden.

Der Vespasport im VCVD wurde eingehend von den Delegierten diskutiert.

Die Tatsache, daß das Bundestreffen in diesem Jahre nicht in Augsburg stattfindet, wurde lebhaft begrüßt. Die Clubs von West

hätten sich auch für den Ort Gießen entschlossen. Da der VLC Süd-West wegen Zeitmangel und Schwierigkeiten wegen der Unterbringung sich außerstande sah, in diesem Jahre das Bundestreffen nach Gießen zu verlagern, stand Dortmund in engster Wahl. Sogleich erklärten sich mehrere Nachbarclubs bereit, intensiv das Bundestreffen mit dem VC Dortmund auszurichten. Der Endlauf um die Bundesmeisterschaft soll unter allen Umständen ausgeführt werden. Diese Vorbereitungen übernahmen sofort Clubs, die sich gerade im Vespasport besonders ausgezeichnet haben und einen reibungslosen Ablauf garantieren.

Für die Delegiertenversammlung in Dortmund wurden einige Anträge auf Zusätze in den Satzungen des VCVD gestellt.

Die Diskussionen ergaben, daß alle Clubvorsitzenden ihre Meinungen äußerten und äußerst aktiv zu allen Punkten Stellung nahmen.

Auf dieser Delegiertenversammlung wurde ein Protokoll geführt.

Nach 4 Stunden wurde diese Versammlung beendet.

VC Heidelberg

Wir möchten Ihnen heute mitteilen, daß unser 1. Vorsitzender, Herr Gerd Hummel, bei der 3. Nationalen Rollerprüfungsfahrt in Ludwigsburg am 28./29. Juli d. J. mit seiner Vespa GS in der Klasse 3 (von 126 bis 150 ccm) bei 18 gestarteten Maschinen den Klassensieg mit Goldplakette und Ehrenpreis des ADAC Gau Württemberg erringen konnte.

VC Rhein / Lahn



Die Sommernachtskönigin von Rhein-Lahn. Und aus all diesen Damen (Abb. links) mußte die Schönste ausgesucht werden. Noch fühlt sich Schleimer als Hahn im Korb.



Hoch gings her — beim Vespa-Sommernachtsfest!

Den idyllisch gelegenen Luftkurort Obernhof an der Lahn hatten wir uns für unser 1. „Vespa-Sommernachtsfest“ ausgesucht. Von Koblenz bis Limburg wurde die Reklametrommel ordentlich gerührt und wir waren zur Aufnahme vieler Gäste gerüstet. Bestürzt gingen am Samstagmorgen viele Blicke zum Himmel, der seine Schleusen unentwegt geöffnet hielt. Doch Petrus, ein Freund der Vespisten, hatte noch rechtzeitig um 18 Uhr ein Einsehen. Schnell ging

LESERBRIEFE

Frage: ... Meine Vespa 150 T (1956) zeigt einen Km-Stand von 2200. Muß ich jetzt noch ein Gemisch von 1:15 fahren, oder kann ich auf 1:25 übergehen? Ist es überhaupt ratsam 1:25 zu fahren, oder soll ich mich für alle Zukunft an 1:20 halten? Weiterhin möchte ich fragen, welche Dauer- oder Reisegeschwindigkeit ich mit der Vespa 150 T fahren kann. Könnte ich auch laufend Vollgas fahren, wobei eine Spitze von 80 Km erreicht wird, ohne dem Motor zu schaden? Ist es normal, daß bei dem genannten Modell der Motor zwischen 60 und 65 Km einen anderen Klang bekommt? Und was soll ich tun, wenn die Vorderradfederung bei kleinen Unebenheiten der Straße durchschlägt? Muß das so sein, daß sich der Motor hebt, wenn ich auf unebener Straße stärker bremsen und auf und ab schlägt? Wohl hatte dieses Geräusch auch meine alte Vespa, doch nicht so stark, wie die neue.

Antwort: ... Die Frage nach dem Benzinverbrauch schlägt immer wieder hohe Wellen. Für den 150 ccm Piaggio-Motor des Tourenmodells empfehlen wir nach der Einfahrzeit die Verwendung eines Benzin-Olgemisches im Verhältnis 1:20. Die Vespa ist absolut vollgasfest, kann also schadenlos über längere Zeit mit der Höchstgeschwindigkeit gefahren werden. Höchstgeschwindigkeit zu fahren ist aber nicht gleichbedeutend den Gasgriff auf Anschlag zu drehen. Der aufmerksame Beobachter wird nämlich die Beobachtung machen, daß er nach Erreichen der Höchstgeschwindigkeit etwa $\frac{1}{4}$ das Gas zurückdrehen kann, ohne dabei merklich an Geschwindigkeit zu verlieren. Der Klangunterschied zwischen 60 und 65 Km ist einmal darauf zurückzuführen, daß der Motor in einen anderen Drehzahlbereich kommt und zum zweiten verfärbt sich der Klang des Motors durch den Fahrwind einfluß der höheren Geschwindigkeit. Wenn die Hinterradfederung tatsächlich schon bei kleinen Unebenheiten durchschlägt, so dürfte der hydraulische Stoßdämpfer zu weich sein. Hier müßte Ihre Kundendienstwerkstätte Abhilfe schaffen können. Das Aufrichten des Schwingarmes, an dem ja auch der Motor hängt, während des Bremsens, ist ein normaler Vorgang.

Frage: ... In ihrer März/April-Ausgabe des „Vespa-Tip“ las ich unter „Die neuen Vespa-Modelle 1956“, daß der Kraftstoffverbrauch der Vespa GS 2,9 Liter beträgt. Zufällig gelangte ich in den Besitz der Zeitschrift „Rollerei und Mobil“, Ausgabe Juli 1956. In dieser Ausgabe ist die GS getestet und hier heißt es wörtlich: „... 4,5 Ltr. auf 100 Km sind bei der Fahrleistung nicht mal so furchtbar viel, wer weniger als 3,5 Liter braucht, sollte sich gleich die Normalvespa kaufen, ...“.

Wie verhält es sich nun mit dem Verbrauch, und bei welcher Geschwindigkeit erzielt man einen günstigen Verbrauch?

Antwort: ... Die Angabe von 2,9 Liter Benzinverbrauch für die Vespa GS ist der Normverbrauch. Der Normverbrauch errechnet sich aus einer Fahrt mit $\frac{1}{3}$ der Höchstgeschwindigkeit zu ebener Fahrbahn und gleichbleibender Geschwindigkeit + 10% des ermittelten Verbrauches.

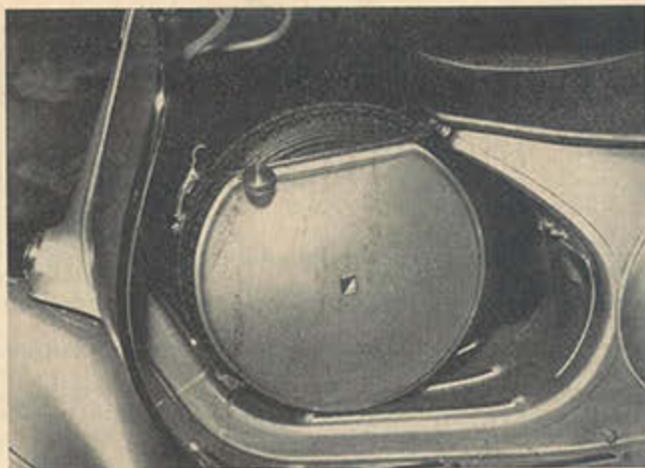
Dieser Normverbrauch deckt sich natürlich nicht ganz mit dem tatsächlichen Verbrauch. Aber die 4,5 Liter-Angabe aus der Rollerei scheint doch reichlich hoch gegriffen. Wir selbst sind auch bei scharfer Fahrweise kaum über 3,5 bis 3,8 Liter gekommen und wer friedlich fährt, wird die 3-Litergrenze nur wenig überschreiten. Der günstigste Verbrauchsbereich liegt etwa bei $\frac{1}{3}$ der Höchstgeschwindigkeit.

Frage: ... In der Nr. 5 lese ich aber in der Antwort von Herrn Dahms, daß 4 Liter und eine Dose ein relativ hoher Ölzusatz sei. Da die Dosen $\frac{1}{2}$ Liter enthalten, ist das ja 1:20. Diese Darstellung könnte irreführend sein.

Antwort: ... Bei der Frage der Ölbeimischung zum Treibstoff für die Vespa muß man grundsätzlich unterscheiden, um welches Vespa-Modell es sich handelt. Der Original-Piaggio-Motor ist auf einen etwas höheren Ölzusatz konstruiert, als das alte Hofmann-Modell, bei dem der Motor von Ilo in Lizenz gebaut wurde. Weiterhin wiesen in der von Ihnen angedeuteten Frage alle Symptome auf einen zu hohen Ölprozentsatz im Benzin hin. Wir konnten also mit gutem Gewissen dazu raten, die Ölbeimischung etwas zu verringern. Für die Piaggio-Motore empfehlen wir aber nach wie vor ein Gemisch von 1:20.

Frage: ... Kann die T 56 mit Beiwagen gefahren werden, ist hierzu das Getriebe umzustellen und was kostet ein Beiwagen ungefähr und wo bekommt man einen? Oder eignet sich die Vespa GS besser für Beiwagen (was ich aber nicht glaube).

Antwort: ... Nach Ihrer Frage möchten wir annehmen, daß Sie sich erst eine Maschine zulegen wollen. In diesem Falle würden wir Ihnen empfehlen, diese gleich mit Beiwagen zu bestellen. Sie be-



Für das Vespa-GS-Modell gibt es als Zubehör einen Reservekanister, der an dem im Beinraum stehenden Reserverad befestigt wird. Durch diese Anbringung nimmt er einmal keinen überflüssigen Platz weg und zum zweiten ist die Gewähr gegeben, daß er absolut schüttelfest und sicher befestigt ist. Mit seinen 5 Ltr. Fassungsvermögen wird dadurch der an sich schon große Aktionsradius noch um ein beträchtliches erhöht, was vor allen Dingen Fahrer, die an sportlichen Veranstaltungen teilnehmen, zu schätzen wissen, aber auch für Tourenfahrer bringt er auf Auslandsreisen und bei vielen anderen Gelegenheiten manche Vorteile. Dieser Ersatzkanister kann über jeden Vespa-Händler oder vom Werk selbst bezogen werden.

kommen diese dann fix und fertig mit allen notwendigen Änderungen für den Beiwagenbetrieb und dem Seitenwagen geliefert. Selbstverständlich können Sie einen Seitenwagen auch nachträglich anbringen lassen. Die notwendigen Teile für die Getriebeumstellung usw. kann ihr Kundendiensthändler direkt von der Firma Vespa-Messerschmitt GmbH., Augsburg, bestellen. Der Seitenwagen kann ebenfalls direkt von der Firma bezogen werden. Die Kosten für den Seitenwagen mit allem Drum und Dran belaufen sich auf etwa 400.— bis 500.— DM. Von einer Seitenwagenanbringung an die GS möchten wir dringend abraten.

Eine empfehlenswerte Landkarte

Vom Reise- und Verkehrsverlag Stuttgart ist soeben eine neue Vier-Länderkarte „Schweiz, Tirol mit Oberitalien und Süddeutschland“ im Maßstab 1:400 000 erschienen. Der Vielfarbendruck wirkt so plastisch, daß man im ersten Moment glaubt, ein Relief vor sich zu haben. Die Einprägsamkeit dieser Karte ist nicht nur schön, sondern vermag dem Touristen auch wertvolle Hinweise über die zu erwartenden Straßenverhältnisse zu geben.

Ein besonderes Maß an Aufmerksamkeit wurde der Bearbeitung der rein touristischen Seiten dieses vorbildlichen Kartenwerks gewidmet. Die Sehenswürdigkeiten sind nicht nur gekennzeichnet, sondern jedem Geschmack entsprechend verschiedenartig dargestellt. (Selbst die Entstehungsperiode der Bauwerke läßt sich ablesen.) Campingplätze, Jugendherbergen, Bergbahnen und Skilifte, Grenzübergänge und noch eine ganze Reihe weiterer Angaben runden das auf extra zähem Papier gedruckte Großblatt so ab, daß man es mit gutem Gewissen als kartographisches Ereignis bezeichnen kann, wie es dem Kraftfahrer nicht alle Tage geschenkt wird.

Wir möchten nicht versäumen, diese Karte allen Vespa-Fahrern wärmstens zu empfehlen.

Taschen-Apotheken für Rollerfahrer

Eine Taschenapotheke sollte man zwar nie brauchen, trotzdem aber immer bei sich führen, schon weil wir anderen damit vielleicht einmal helfen könnten.

Die Fa. Rich. Weiss in Berlin-Tempelhof, Gottlieb-Dunkel-Str. 20-22, bringt nun verschiedene Taschenapotheeken auf den Markt, die durch ihr leichtes Gewicht und geringe Größe besonders geeignet für den Rollerfahrer sind. Der Inhalt dieser Apotheken ist speziell auf „Erste Hilfeleistung“ abgestimmt. Er beschränkt sich fast ausschließlich auf Binden, Schnellverbände, Heftpflaster, Arterienabbinde, Jodtinkturen usw., also alles Dinge, die im Ernstfalle wirklich benötigt werden. Durch eine zweckmäßige und dauerhafte Verpackung ist Gewähr gegeben, daß man im Bedarfsfalle immer brauchbares und einwandfreies Verbandsmaterial zur Hand hat.

Erfreulicherweise teilt die oben genannte Firma mit, daß sie allen Vespa-Clubs bei Sammelbezug 15 Prozent Rabatt gewährt. Wenn eine größere Clubbestellung zu erwarten ist, werden jederzeit vorher Muster zur Ansicht zugesandt.

So wird der Kupplungszug ausgewechselt und die Kupplung nachgestellt!



Abb. links: Das Kupplungsspiel am Kupplungsgriff soll ungefähr 2 mm betragen. Wird dieses Spiel über- oder unterschritten, so ist es unbedingt notwendig, daß es neu eingestellt wird. Ebenso muß das Kupplungsspiel beim Einziehen eines neuen Bowdenzuges eingestellt werden. — Abb. rechts: Um ein neues Kupplungsseil einzuziehen zu können, muß zuerst der Kupplungsgriff abgeschraubt werden. Nach dem Lösen der unteren Kontermutter kann die Befestigungsschraube mit einem Schraubenzieher leicht herausgeschraubt werden. Der Griff wird dann aus seiner Führung herausgezogen.

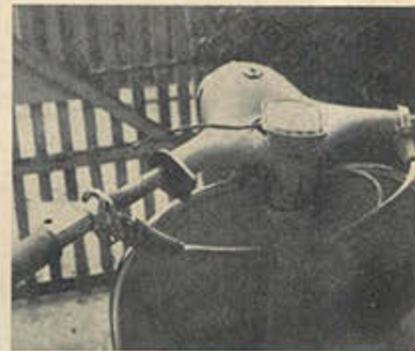
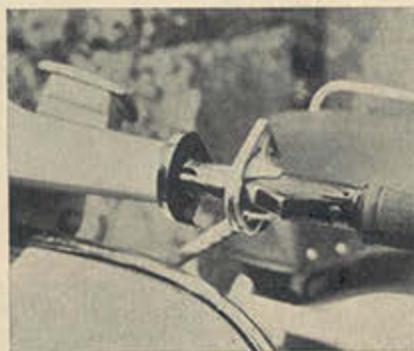
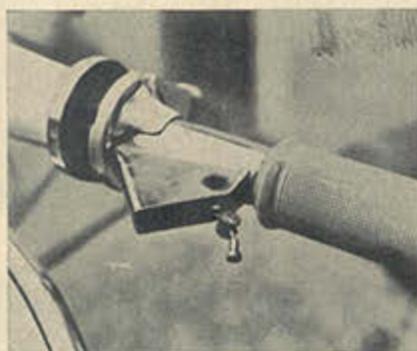


Abb. links: Der Bowdenzug kann nun leicht durch die Führungsnut aus dem Kupplungsgriff gezogen werden. Die nächste Aufgabe besteht im Herausziehen des Lenkergriffes, das nach Lösen der Befestigungsschraube, die seitlich in der Führung des Schaltseils liegt, erfolgen kann. — Abb. mitte: Das Kupplungsseil verläuft nun weiter im Inneren des Lenkers durch den Tachoraum im Lenkergehäuse hindurch, zur rechten Lenkerhälfte. — Abb. rechts: Muß ein neues Kupplungsseil in die Bowdenzughülle eingezogen werden, so ist es zweckmäßig, die Bowdenzughülle aus dem Tachoraum herauszunehmen, da sich dann das neue Seil viel leichter einziehen läßt.

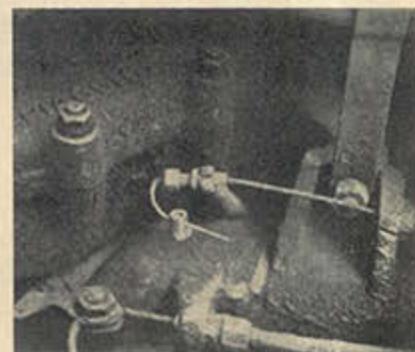
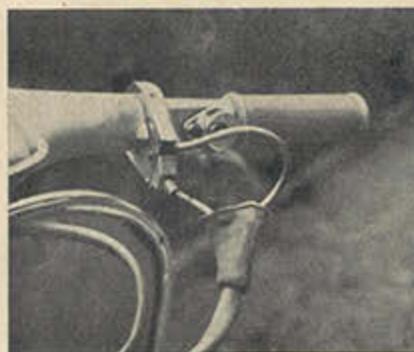


Abb. links: Um diese Arbeit durchführen zu können, muß der Tacho ausgebaut werden. Der Tacho wird von zwei Schrauben gehalten, deren Köpfe unter dem Scheinwerfergehäuse liegen. Beim Herausziehen des Tachos soll von unten her die Tachowelle mit nachgeschoben werden. — Abb. mitte: Der Kupplungszug verläuft nun weiter vom rechten Lenkergriff aus in die Kabeltülle. Der im Bild herausgezogene Bowdenzug ist der Kupplungszug. Beim Einziehen eines neuen Seils muß dieses ständig gedreht werden, damit es einwandfrei durch die starke Krümmung der Bowdenzughülle läuft. — Abb. rechts: Das andere Ende des Kupplungsseils ist mit einem Klemmnippel am unteren Kupplungshebel, der aus dem Motor herausragt, befestigt. Dort befindet sich auch die Nachstellschraube für die Kupplungseinstellung. Selbstverständlich muß die Maschine auf die Seite gelegt werden, um diese Arbeiten vorzunehmen.

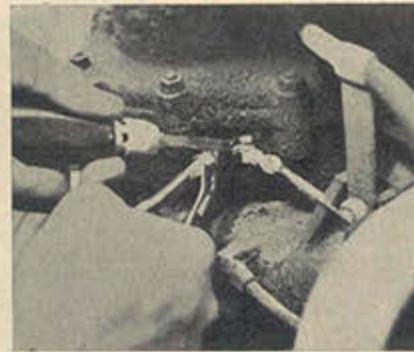


Abb. links: Bei einer Neueinstellung vom Kupplungsspiel oder, wenn die Nachstellschraube so weit aus dem Gewinde herausgedreht ist, daß sie zur Einstellung nicht mehr ausreicht, muß der Klemmnippel gelöst werden. Mit einer Zange zum Anhalten und dem dazu passenden Maulschlüssel kann dies leicht ausgeführt werden. — Abb. mitte: Das Kupplungsseil wird nun so weit nachgezogen, daß es kein Spiel mehr hat und der Klemmnippel mit einem Schraubenzieher oder einer Zange soweit wie möglich an den Kupplungshebel herangeschoben. Anschließend wird der Klemmnippel wieder verschraubt. — Abb. rechts: Bevor man nun die letzte Feineinstellung an der Nachstellschraube vornimmt, zieht man einigemal kräftig an der Kupplung, damit sich der Bowdenzug setzen kann. Nun erst wird die Kupplung genau eingestellt.

es ans Werk und als die ersten Freunde des Clubs im Hotel „Goedecke“ eintrafen, zogen sich bunt schillernde Lampionketten durch die Innenräume und über die Terrassen bis hinunter zur Lahn, in deren dunklen Fluten sich ihr Licht widerspiegelte. Abgerundet wurde das festliche Bild durch das gegenüberliegende hell angestrahlte Kloster Arnstein.

Vorsitzender Alfons Schleimer konnte trotz der ungünstigen Witterung über 200 Gäste begrüßen, u. a. auch Vorsitzenden Danguillier vom VC Gelsenkirchen, der mit zwei Kameraden zu Besuch gekommen war und die herzlichsten Grüße seines Clubs mit einem Gastgeschenk überbrachte. Ganz schnell ging es hoch her, und ein ausgelassenes Vespa-Völkchen tanzte nach heißer Musik der „Rhythmenboys“ und einigen Songs der „Hewobs“. Zwischendurch nahm Alfons Schleimer die acht Bewerberinnen um den Titel der „Vespa-Sommernachtkönigin 1956“ aufs Korn, bei deren Wahl es nicht nur auf äußere Schönheit, sondern auch auf Intelligenz und Vespa-Verständnis ankam. Gleich einer Reihe Starmannequins schritten die Damen in der letzten Runde über den Laufsteg, um das „Volk“ wählen zu lassen. Die Begeisterung der Diezer Vespisten kannte keine Grenzen, als Helga Gallwitz aus Diez gekürt wurde und neben einem Strauß roter Nelken viele wertvolle Geschenke erhielt. Sogar einige Heiratsanträge folgten auf der Stelle, und es fehlte nur noch ein Filmvertrag, der ja noch nachkommen kann.

Die Stimmung war auf dem Höhepunkt, als die Paare in einer romantischen Lampion-Parade entlang der Lahn und über kleine Pfade der Lahberge wandelten. Die Gelsenkirchener „Grünhemden“ entpuppten sich als Polonaise-Spezialisten und führten eine nach eigener Regie an, bei der kein Auge trocken blieb. Im zünftigen „Vespa-Keller“ gaben sich die Sumpfhühner ein Stelldichein, um an der Bar zu inhalieren und nach den Klängen eines Bartrios ganz fürchterlich zu toben.

Viel zu schnell fand auch dieses Fest ein Ende, doch bestand die einhellige Meinung: „Die Vespa-Fahrer verstehen nun einmal, originelle Feste zu feiern.“



Ein Club wirbt!

VC Münchner Vespa-Freunde

Fuchsbad a la Schlambad

Treffpunkt 10 Uhr Königsplatz.

So stand es auf unserer Einladung zur 1. Fuchsjagd der Münchner Vespa-Freunde am 22. 7. 56.

„Was, scho wieda a Europatreffen“ mag sich so mancher eingebürgerte Sonntagmorgenfrühschöppenspaziergänger gedacht haben, als sich unser Tatzelwurm von 21 Vespen in Richtung Grünwald in Bewegung setzte.

Daß dabei auch zwei Goldmedaillensieger vom Nürburgring (Clemens Schaaf, Franz Meervissen) mitmischten, verrät nur einiges von der „internationalen“ Besetzung.

Zwischen strahlendem Sonnenschein und dunkel drohender Bewölkung ging es der Raubritterburg Grünwald entgegen.

Start war 12.30 Uhr. Der Fuchs hatte sich schon eine halbe Stunde vorher verdünnt.

12.30 Uhr: 5-4-3-2-1-ab! Die ersten 2 Maschinen gingen auf die Reise und jeweils in Minutenabständen folgten zwei weitere. Als ich selbst als Letzter diesen schnöden Ort verließ, kamen mir schon nach den ersten 500 Metern 4 Vespen entgegen. Nichtsdestotrotz fuhr ich eigensinnig den falschen Weg weiter, der dann komischerweise einige gelbe Farbkleckse aufwies, was zeigte, daß er doch richtig war. (Die beim Fuchs mitfahrende Sozia — sprich Fuchsin — schien hier das erstmal die Banance verloren zu haben und schüttete anscheinend die halbe zur Markierung so notwendige Farbe um.)

Nun war mir einiges klar.

Der Fuchs mußte mit der Farbe sparen; daher die ausgezeichnete Markierung — alle 5 Km.

Nach verzwickten und wurzelübersäten Waldwegen, an erschrocken auf Bäume kletternden Badegästen vorbei, führte die Spur in die erste Ortschaft (drei Häuser — 15 Abzweigungen). Die Bewohner dort hatten es sich zum Sonntagsvergnügen gemacht, die armen vespistischen Spurenschnüffler grundsätzlich und mit ernstem Kopfnicken in die falsche Fährte zu lotsen. Als ich einige raffiniert versteckte Kontrollposten passierte, zweimal mit dem Motorblock aufstand, bis zu den Knien im Schlamm steckte und einen „kleinen“ Abhang hakenschlagend, um meiner nachkippenden Maschine auszuweichen, hinunter-

fiel, war ich ziemlich am Ziel angelangt. Wohlgerückt — ziemlich —, denn auf diesem Platz erwarteten mich absehzuckend und mit Gesichtern wie lebende Fragezeichen fast sämtliche Fährtenrobber und wußten im Moment nicht ein noch aus. Der Fuchsbau, der sich ganz in der Nähe befinden mußte, war nicht aufzufinden.

Aber langsam und allmählich wurde die wartende Gruppe immer dünner und dünner, bis auch die letzten begriffen, wo der Fuchs wirklich steckte. Diese 500 m wurden allerdings zu Fuß zurückgelegt, da es mit der Vespa nahezu unmöglich war.

In Deining wurde unseren beiden Düsseldorf Goldmedaillenfahrern der Unterschied zwischen einer Radlermaß und einem Russen klargemacht.

Der 1. Preis war eine Kaskade, logischerweise ein Fuchsschwanz und allerdings nicht logischerweise ein Kuß von unserer „Fuchsin“ (ja, wenn i des g'wußt hätt).

Alles in allem — eine gut organisierte Fuchsjagd, vorbildliche Kameradschaft und ein neuer Beweis der Leistungsfähigkeit unserer so gräßlich mißhandelten Vespen. Fuchs: Franky Schwaiger, Sportwart der Münchner Vespa-Freunde.

1. Preis: Hanns Mayer, MVF.

VC Emscher/Lippe

5 Jahre Vespa-Club Emscher/Lippe in Bottrop!

Am 22. September feiert der Vespa-Club Emscher/Lippe, Bottrop, sein fünfjähriges Bestehen. Alle Vespa-Clubs der Umgebung sind herzlich eingeladen. Der Unkostenbeitrag beträgt nur DM 1.—.

Ab 18 Uhr werden die Clubs am Rathaus Bottrop empfangen und zum Festlokal geleitet.

VC Düsseldorf 52

Fuchsjagd des Düsseldorfer Vespa-Club 52

Wie alljährlich, führte in diesem Jahr der DVC 52 wieder seine Fuchsjagd durch. Im Gegensatz zu früheren Jahren, wurde diesmal der Fuchs aus eigenen Reihen gestellt. Der Fuchs — Vespa-Kamerad Cl. Schaaf — erdachte sich für seine Sportfreunde eine ziemlich unbekannte Fährte um Düsseldorf. Damit war unter Beweis gestellt, daß die Orts-Clubs nicht unbedingt weite Strecken fahren müssen, sondern auch in der Nähe noch reichlich unbekanntes nettes Fleckchen Erde zu finden sind. Die Strecke führte über Hauptstraßen, Straßen 3. und 4. Ordnung sowie Feldwege, Fährtenlänge etwa 28 Km. Ein starker Regenguß versah die Fahrt mit dem nötigen Gewürz, so daß Fahrer und Maschinen wieder ihre Leistung unter Beweis stellen konnten — nach Ende wurden Socken und Hosen ausgewrungen. Trotzdem stand das Humor-Barometer auf „Hoch“. Etwa 200 m vom Bau hatte sich der Fuchs als Angler getarnt an einen Bach gesetzt — an der Angel den Fuchsschwanz.

IDEAL

MOPEDSCHEIBEN
MIT ULTRAFINER BESCHÜTTUNG

Alleinhersteller:
G. EICHENWALD NEUSS/RH.

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

Die Teilnehmer hatten den Fuchs nicht sofort erkannt und als schließlich doch, wäre der Fuchs bald noch ertrunken infolge der sich ergebenden Lustigkeiten bei der Endjagd. In einem in der Nähe liegenden Lokal fand dann die Siegerehrung statt. Sieger wurde unser Club-Kamerad H. Anstötz. Den Pokal, den er gewann, ließ er mit Steinhäger füllen und rundreichen.

Wir haben den Wunsch, solche Veranstaltungen recht oft durchzuführen, und möchten die Anregung kundtun, daß die Landesclubs solche Veranstaltungen unter Mitwirkung mehrerer Ortsclubs durchführen möchten.

VC Kulmbach

Auf Einladung des VC Kulmbach veranstalteten die Vespa-Clubs von Nürnberg, Bayreuth und Kulmbach am 1. Juli 1956 eine gemeinsame Werbefahrt im leider sehr vespa-armen Bayreuth-Kulmbacher Land. Mit 18 Vespen — von jedem Club 6 — fuhren wir zunächst im Korso durch Kulmbach, stellten der Plassenburg (Auffahrt bis 30% Steigung!) einen Besuch ab und vespa-zierten dann zum Mittagessen aufs Land. Nach ausgedehnter Mittagsrast in der Sommersonne wurde in flotter Fahrt Bayreuth angesteuert, wo wir am Abend ebenfalls eine Korsofahrt unternahmen.

Beim Abschied an der Autobahnausfahrt Nord waren sich alle Teilnehmer darin einig, daß die in bester Harmonie verlaufene Unternehmung sehr nett war und daß man sich bald wieder und viel öfter treffen müßte.

Die Vespa-Clubs von Nürnberg, Bayreuth und Kulmbach trafen sich am 4. August zum Kulmbacher Bierfest.



Die Zahl von insgesamt 20 Vespen erregten in Kulmbach bereits einiges Aufsehen. Nach dem gemeinsamen Abendessen im Clublokal „Stadtschänke“ veranstalteten wir eine kleine „Scheinwerfer“-Korsofahrt. Im „Weberhof“ herrschte anschließend eine prächtige Stimmung, an der das süßige Festbier nicht ganz unbeteiligt war. Mit wahren Vespa-Temperament wurde das Tanzbein geschwungen.

Am Sonntag, dem 5. August, versammelten wir uns zur Korsofahrt. Annähernd eine Stunde lang fuhren wir Korso und ließen auch nicht einen der vielen Außenbezirke aus. Über den Marktplatz fuhren wir nicht ein-, sondern dreimal, und die Frühschoppenbesucher lernten uns auf diese Weise



kennen. Als wir uns den staunenden Kulmbachern genügend zu Gesicht und zu Gehör gebracht hatten, ließen wir die braven Vespen die sehr steile Plassenburg-Auffahrt hinaufbrummen (insgesamt 23%, stellte Stelle ca. 30%). Nicht wie am 1. Juli in Minutenabständen, sondern in geschlossenem Pulk ging es hinauf. Alle schafften es, auch 2 uralte Beiwagenmaschinen. Die GS-Fahrer ließen es sich natürlich nicht nehmen, zunächst zurückzubleiben und dann mit Geheul an der Meute vorbeizurasen. Auf der Burg besichtigten wir den „Schönen Hof“, der als der schönste Renaissance-Turnierhof Deutschlands gilt, und die sehenswerte Zinnfigurensammlung mit sehr lebendig wirkenden Schaukästen-Figurengruppen.

Nach dem Mittagessen fuhr der größte Teil der Teilnehmer in flotter Fahrt nach Kasendorf, ca. 15 Km südlich Kulmbach, um dort das in weitem Umkreis bekannte „Kellerfest“ auch noch mitzumachen.

In Kasendorf verabschiedete sich dann der VC Kulmbach von seinen Gästen, den VCs Nürnberg und Bayreuth.

Die drei Clubs, nun schon gut miteinander bekannt, wollen sich am Tag der Vespa am gemeinsamen Ziel wieder treffen.

Die Kulmbacher Presse brachte übrigens am nächsten Tag eine Notiz und ein Bild von der Korsofahrt — von sich aus, wohlverstanden. Wir werden also doch — allmählich — populär, aber nur allmählich, ganz allmählich.

In dem noch zur Hoffmann-Zeit arg vernachlässigtem Oberfranken ist es nicht leicht, Vespa-Fahrer zu sein, wir tun alles, was wir können, der Vespa wieder den gebührenden Ruf zu verschaffen, doch geht es, wie gesagt, sehr langsam, und wir sind nicht viele. Und deshalb rufen wir den besser fundierten Clubs zu: Laßt uns nicht abseits liegen, kommt zu unseren kleinen, improvisierten Treffen, kommt mit möglichst vielen Vespen! Es geht hierbei nicht um Plaketten und Pokale — es geht hier um die Vespa!

Rudolf Kutzer

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

VC Berlin

Rechenschaftsbericht Mai/Juni 1956

Am 10. Mai führte der Vespa-Club Berlin seine „Gymkhana 1956“ durch. Die Veranstaltung war gleichzeitig der Ausscheidungskampf für den Vespa-Deutschlandpokal, der in München ausgetragen wurde. Trotz außerordentlich ungünstiger Witterung gingen 27 Mitglieder über den mit

9 Hindernissen versehenen schwierigen Kurs. Den wertvollen Vespa-Pokal errang Heinz Raum, den Silberbecher Horst Pötsch.

Zu Pfingsten fuhren 7 Clubkameraden in einer 15stündigen Nonstopfahrt zum internationalen Vespa-Treffen nach Aachen. Unsere Clubmannschaft konnte eine große Silberschale als Ehrenpreis für den Club mit der weitesten Anfahrtsstrecke mit nach Berlin bringen.

9 Mitglieder erlebten zum gleichen Termin schöne Tage beim Roller-Freundschaftstreffen in Helmstedt, das vom dortigen Rollerclub veranstaltet wurde.

Am 27. Mai beteiligten sich ca. 20 Vespa-Fahrer am 2. Lauf der Berliner Motorrollermeisterschaft, der Bildersuchfahrt des Lambretta-Clubs Berlin e.V. Clubkamerad John kam auf den 2. Platz und erhielt eine silberne Plakette.

Am 3. Juni ließen wir eine alte Tradition wieder aufleben. Unter dem Motto „Fahrt ins Blaue“ führten wir eine Ausfahrt durch, an der sich 36 Fahrzeuge unseres Clubs beteiligten. Nach einer 30-Km-Fahrt entlang der südlichen Stadtgrenze erreichten wir unser Ziel, wo wir nach dem Kaffeetrinken uns auch mal „per pedes“ vorwärts bewegten. Es war ein gemütlicher Sonntag-Nachmittag und Petrus war recht freundlich.

Am 9. Juni starteten 9 Vespen zum Europa-Vespa-Treffen nach München. In der Zielfahrtwertung wurde der Vespa-Club Berlin Sieger in der Wertungsgruppe III. Beim Vespa-Deutschlandpokal konnten sich die beiden Berliner Vertreter leider nicht platzieren.

Auf einem unserer Clubabende sahen wir Verkehrserziehungsfilm der Polizei. Außerdem fand eine Diskussion über die neuen Verkehrsbestimmungen statt.

Am 23. Juni gingen 17 Vespen an den Start zur 400 Km langen Fahrt nach Kiel. Zum 4. internationalen Vespa-Treffen hatte unser Club den im vorigen Jahr gewonnenen Wanderpokal zu verteidigen. Der Sieg gelang uns jedoch nicht. Wir mußten uns mit dem 2. Platz der Zielfahrtwertung begnügen.

VC Kiel

IV. Internationale Vespa-Zielfahrt zur „Kieler Woche“ 1956 am 23./24. Juni

Der Vespa-Club Kiel (ADAC) schrieb die obige Zielfahrt aus. An dieser Fahrt beteiligten sich ca. 350 Fahrzeuge mit über 600 Personen. Die Fahrer starteten im In- und Ausland, darunter befanden sich viele Holländer, Schweizer, Dänen, Schweden etc.

Das Ziel war auf dem buntbeflaggten Rathausplatz vor dem Rathaus Kiel. Dort wurden die Fahrer von dem Vorstand des Vespa-Clubs Kiel (ADAC) empfangen und erhielten ihre Quartier- und Verpflegungskarten. Außerdem wurden den Teilnehmern die Fahrkarten für die am Sonntag stattfindende Dampferfahrt in See „Rund ums Feuerschiff Kiel“ ausgehändigt.

Am Sonnabend versammelten sich die Teilnehmer zu einem gemeinsamen Abendessen in der „Mensa“. Hier fand auch die Preisverteilung statt.

Am Sonntagmorgen gab die Stadt Kiel einen Empfang im Rathaus. Anschließend fand eine Korsofahrt durch die Stadt Kiel statt.

Ein Brillantfeuerwerk beendete diese Veranstaltung.

Vespa-Clubs, die dem VCVD angeschlossen sind

Vespa-Club von Deutschland	Präsident	Erich Binder Gladbeck i. W., Hochstraße 16 München 38, Frickastr. 35	Club: VC. Bingen (Mäuseturm) VC. Dormstadt	Vorsitzender: Karlheinz Friedrich F. Schneider	Straße u. Hausnummer: Bingerbrück/Rhein, Schulstraße 30 Darmstadt, Bismarckstraße 150 Erbach i. Odenw., An der Zentlinde 42 Frankfurt a. M., Club- lokal: Kolpinghaus Friedenstraße 29 Gießen, Ludwigplatz 5 Heidelberg, Max-Wolf-Straße 14 Karlsruhe, Angerbacherstr. Mainz, Kapuzinerstr. 38 Max-Joseph-Straße 7 Pforzheim, Kienlestr. 2 Singhofen, Unterlohkreis Trier-Mosel, Dietrichstraße 33 Wiesbaden, Gneisenaustraße 27
Vespa-Club von Deutschland	Sekretariat				
Vespa-Landesclub Nord	Gerhard Rahn	Neumünster, Oberjörn 65 Gladbeck i. Westf., Hochstraße 16	VC. Erbach i. Odenw.	H. Egner	
Vespa-Landesclub West	Erich Binder	Giessen, Ludwigplatz 5	VC. Frankfurt a. M.	Fred Wagebach	
Vespa-Landesclub Süd-west	Bernhard Wesche		VC. Friedberg i. Hessen	Willy Thomas	
Vespa-Landesclub Schwarzwald	Hajo Koslowski	Freiburg i. Breisgau, Fichtestraße 49 Geschäftsstelle Schwäb.-Gmünd, Freudental 10	VC. Gießen VC. Heidelberg	Bernhard Wesche G. Hummel	
Schwäbischer Vespa-Ring	Vorsitzender Helmut Reiter	Würzburg, König- Heinrich-Straße 90 Berlin-Schöneberg, Naumannstraße 66	VC. Karlsruhe	Fa. Vespa-Müller	
Vespa-Landesclub Bayern	Manfred Hopf		VC. Mainz VC. Mannheim VC. Pforzheim VC. „Rhein-Lahn“	H. Kirchheim Theo Hessenmüller Werner Fischer Alfons Schleimer	
Vespa-Landesclub Berlin	Dr. Rottenberg		VC. Trier	O. Borthen	
			VC. Wiesbaden	Kurt Feser	
VESPA-LANDESClub WEST					
Club: VC. Aachen VC. Aliso-Oberaden Bergischer VC.	Vorsitzender: Helmut Hildebrandt Manfred Kaprolat K. H. Schwark in W.-Barmen	Straße und Hausnummer Friedr.-Ebert-Allee 40 Landwehrstr. 67 Spechtweg 11			
Bergisch-Märkischer VC	Herr Klement in W.-Barmen	Mekelstr. 67			
VC. Bochum	Gerd Felske	Wittener Str. 224	VC. Freiburg	Hajo Koslowski	Freiburg i. Brg., Fichtestraße 49
VC. Bork-Selm	Herr Schlierkamp	Dorfstr. 62	VC. Lörrach	Josef Weigner	Lörrach, Weberstraße 2
VC. Dortmund	Helmut Albrecht	Gleiwitzstr. 230	VC. Offenburg	Deutsch b. Fo. Bosler	Offenburg (Baden), Helmholtzstraße
VC. Duisburg- Hamborn	Kurt Wolff	Dbg.-Meiderich, Gastrückerstr. 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 Boltrop	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), Neuhausweg 45½
VC. Gerrshheim	Heinz Bonhoff	D'orf-Gerresheim Märkischerstr. 29	VC. Memmingen (Allgäu)	Alfred Twerdy	Memmingen (Allgäu), Bergmühlerstr. 26
VC. Gevelsberg	W. Romm	Südstr. 7	VC. Schwäbisch- Gmünd	Willi Piecha	Schwäbisch-Gmünd, Bismarckstraße 13
VC. Gladbeck	Erich Binder	Hochstr. 16	VC. Ulm a. d. Donau	Geschäftsstelle	Ulm a. d. Donau, Moltkestraße 72
VC. Hagen	Walter Pree in Herdecke a. d. Ruhr	Poststr. 9	VC. Ludwigsburg (Wttbg.)	Willi Schnitzler	Ludwigsburg (Wttbg.), Solitude-Allee 76
VC. Haltern	Fritz Vorholt	Halter a/See, Germanikusstr. 22	VC. Tübingen (Wttbg.)	Siegfried Heinze	Tübingen (Wttbg.), Schellingstr. 13 oder Gasthaus Burgholzof
VC. Hamm	Herr Wessels	Langewangeweg 32	VC. Stuttgart	Wolfgang Hermann	Stuttgart-W., Vogelsangstraße 127
VC. Heinsberg	Wilh. Geffers	Hochstr. 67	VC. Bad-Cannstatt	W. Hoffmann	Bad-Cannstatt, Haldenstraße 20
VC. Hilden	Gaststätte Kierdorf	Hilden, Hochdehlerstr. 178			
VC. Hochsauerland	Helmut Dobe	Meschede, Haus Sonnenbruch			
VC. Hüs	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 Gelhard	Haan/Rhld., Steinstraße 4			
VC. Moers	Manfred Suhr	Krefelder Str. 165	VC. Bad Salzuflen	Heinz Raab	Bad-Salzuflen, Ziegelstraße
VC. M.-Gladbach	Theodor Peters	Am Mevisenhof 28	VC. Braunschweig	Bruno Kuhn	Münzstraße 16
Vespa-Freunde M.-Gladbach	Gerhard Strang	Rudolfstr. 15	VC. Bremen	Werner Warneke	Friedr.-Ebert-Straße 119
VC. Mülheim	Toni Neuhaus	Mülheim/Ruhr, Kämpchenstraße 59	VC. Hamburg	Rudolf Herold	Hamburg-Neugraben, Störtebekerweg 46
VC. Münster	Willi Krevert	Münster-Nienberge Dorf 15	VC. Kiel	Beyersdorff	Federmannstraße 11
VC. Neub	Walter Weeland	Düsseldorf-Oberkassel, Saarwerdenstr. 38	VC. Meppen	Wilhelm Lohmölder	Fullener Straße 18
VC. Oberhausen	Friedr. Pigors	Ebertstr. 34	VC. Neumünster	Hans Becker	Feldstraße 12
VC. Osnabrück	F. Baumfalk	Voxtruperstr. 56	VC. Oldenburg	Dieter Schulz	Ammergaustraße 80
VC. Rathem- Hückelhofen	Walter Jessat	Rathem, Buscherstr. 21	VC. Olzenberg	Werner Schwartz	Thesdorfer Weg 81
VC. Recklinghausen	Hans-Georg Schultze	Bez. Aachen Recklinghausen Tiefer Pfad 37	VC. Walsrode	Georg Trube	Langestraße 79
VC. Remscheid	Lothar Häussler	Schützenstr. 64			
VC. Rheydt	H. Frenzen	Wälerstr. 43	VC. Würzburg	Manfred Hopf	Würzburg, König-Heinrich-Str. 90
VC. Rheydt- Odenkirchen	P. Wingarts	Färberstr. 47	VC. Nürnberg	Edvard Schrempf	Nürnberg, Rosenthal 28
VC. Unna	Manfred Wandelt	Unna-Königsborn, Markt 8	VC. Kulmbach	Adolf Engelhardt	Kulmbach, Spiel 35
VC. Wanne	August Schirbach	Wanne-Eickel Dorstener Straße 360	VC. Augsburg	Otto Betzenhofer	Augsb., Kernriedstr. 10
VC. Wesel	Karl Letzner	Kurfürstenring 33	Münchener Vespa-Freunde	Wolfgang Schramm	Landwehrstr. 49/4 Tel. 5 31 08
VC. Wuppertal e.V.	Vespa-Club	Bahnhofgaststätte Unterbarren	VC. Bayreuth	A. Bärenreuther	Bayreuth, Hagenstr. 7
VC. Wülfrath	Hans Buchaly	Wülfrath, Weststr. 28	Vespa-Freunde vom Schliersee	Johann Lobmeyr	Neuhaus/Schliersee Boyrischzeller Straße
VESPA-LANDESClub SUDWEST					
VESPA-LANDESClub SCHWARZWALD					
SCHWÄBISCHER VESPA-RING					
VESPA-LANDESClub NORD					
VESPA-LANDESClub BAYERN					

Herausgeber und Verlag: Vespa-Club von Deutschland e.V. (VCVD), München 19, Frickastraße 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 Anzeigenpreisliste Nr. 1.

Foto: Franke, Knoll, Sandrini, Nonnast, Freiherr Grote, Publi Foto. — Druck: Schön-Druck, München 5, Holzstraße 7.



Die Damen bitten wir den schicken Pulli zu beachten.

Die Herren sollten inzwischen die klassischen Formen vom Mädchen und Vespa bewundern.