

Dein Mfz



Vespa

DIE ZEITSCHRIFT
FÜR DEN VESPAFAHRER

TIP

OFFIZIELLES ORGAN DES VESPA-CLUBS VON DEUTSCHLAND NR. 18 · MÄRZ/APRIL 1958 MÜNCHEN



Eine schicke Vespa Export begegnete in Wiesbaden dem neuen Vespa 400, der sich gerade auf Vorstellungsreise befand.

Aus dem Inhalt:

Berlin ist eine Reise wert

Vespa unter der Haube

In zehn Tagen durch Europa

Das Händlerporträt

Tschin-tschin am 46. Breitengrad

Vespa-chic im Vespa Tip

Die Vespa und die Polizei

Leserbriefe

Unser Titelbild: Der Europareisende Mr. Baldet in Augsburg

Liebe Vespa Freunde!

Aus allen Gegenden Deutschlands flattern mir Briefe auf den Tisch. Ihr Inhalt ist sehr erfreulich, denn es werden mir große Dinge berichtet, die zu Beginn der Vespa-Saison geschehen sollen. Das „Anrollern“ wird überall gebührend gefeiert werden. In den Programmen der veranstaltenden Vespa Clubs ist vom Preiskegeln bis zur traditionellen Fuchsjagd, vom Würstl-Wettessen im Grünen bis zur Gänsehaut erregenden Bademodenschau à la 1900 und von Spritztouren nach Italien bis zur Einweihung des neuen Clublokals alles enthalten, was ein rühriger Vespa Club auf die Beine stellen kann.

„Alle Jahre wieder“, so könnte man sagen, „kommt der große Vespenschwarm“ und summt in größeren und kleineren Schwärmen über die Bundesstraßen 1. bis 10. Ordnung in den schüchternen Frühling hinein. Ich habe mir sagen lassen, daß in einigen fremdenverkehrsbedürftigen Orten die Vorbereitungen für die Höhenluft-Saison erst dann beginnen, wenn die ersten Vespens-Formationen gesichtet wurden.

Nichts kann uns also mehr aufhalten!

Kiel und Berlin werden ganz bestimmt auch in diesem Jahr eine große Zahl von Vespa-Fahrern anziehen, ist es doch bekannt, daß bei beiden Vespa-Treffen sehr viel geboten wird. In Kiel findet heuer zum 6. Mal das große Vespa-Treffen anlässlich der Kieler Woche statt. Wer selbst einmal Organisator eines großen Treffens war, wird ermaßen können, wieviel Idealismus für alle beteiligten Organisatoren dazu gehört, solche „Festivals der Vespa“ in Szene zu setzen. Monate intensivster Vorbereitungsarbeiten, und Tage heftigster Nervenrisen nebst schlaflosen Nächten erwarten die Verantwortlichen. Trotzdem, wenn dann alles läuft, die Clubmannschaften und Einzelfahrer pausenlos auf dem Zielplatz eintreffen und die herzlichen Begrüßungsrufe von Vespa zu Vespa gewechselt werden, kommen die schönsten Stunden auch für die „Manager“ beiderlei Geschlechts. Die Freundschaften, die auf den vielen Vespa-Treffen der vergangenen Jahre geschlossen wurden, werden jedes Jahr in allen Teilen Europas wieder erneuert.

Unsere Clubkameraden in Berlin freuen sich sehr auf den Besuch der Vespisten des In- und Auslandes. Zu Pfingsten wird für unsere Berliner Freunde ihre Stadt keine Vespa-Insel im „roten Meer“ sein. Aus allen Vespa Landesclubs, dem Saargebiet, Holland und Frankreich werden die Vespa-Freunde unaufhaltsam gegen Berlin starten. Ich bin sicher, das Fluidum dieser Stadt und der „umwerfende Charme“ seiner Bewohner wird es Euch angetan haben und die Vespa-Zielfahrt Berlin als ein schönes Erlebnis in Eurer Erinnerung festhalten.

Geburtsanzeigen neuer Vespa Clubs treffen laufend bei mir ein. Ich war auf einiges gefaßt, aber daß jetzt schon so viele Vespa Clubs aus der Taufe gehoben werden, habe ich mir nicht träumen lassen.

Sicher seid auch Ihr schon von soliden Verwandten oder von Besitzern der „Ruhr-Volkswagen“ (Mercedes 300) gefragt worden: „Was will eigentlich so ein Vespa Club?“

Auf eine solche direkte Frage habe ich immer eine ebenso präzise Antwort gegeben: Geselligkeit, echte Kameradschaft und Pflege der Touristik und des Motorsports im In- und Ausland sind die Ziele, warum sich in allen Gegenden Bundesdeutschlands Vespa-Fahrer jeden Alters in einem Vespa Club zusammenfinden. Vereinsmeierei dagegen findet in einem richtigen Vespa Club keinen günstigen Nährboden.

Wie zäh, und oft erfolglos bemühen sich zum Beispiel die Herren Politiker, Diplomaten und sonstige Magnaten um eine baldige Einigung Europas? Ohne in den Größenwahnsinn zu verfallen, können aber die Vespisten aller europäischen Vespa Clubs schlicht behaupten und beweisen, daß sie seit Jahren den Zusammenschluß Europas auf freundschaftlicher und sportlicher Grundlage praktizieren. Keiner, der die Clubkameraden über der Grenze kennengelernt hat, wird sich mehr weismachen lassen, daß sie silberne Löffel stehlen und umgekehrt. Und das ohne Politik, von Club zu Club, von

Land zu Land. Vielleicht sollten wir gegenseitig, hüben und drüben, unsere Politiker auf Vespas setzen?

Die internationale Vespa-Kameradschaft ist kein leeres Schlagwort. Sie wurde von Tausenden erlebt, und bestätigt sich jedes Jahr in schönster Weise aufs neue.

Von bundesministerieller Seite hat man wohlwollend von der Existenz der Vespa Clubs Kenntnis genommen. Mir wurde berichtet, daß die Mitwirkung vieler Ortsclubs des Vespa Clubs von Deutschland im Technischen Hilfswerk beim Katastrophen-Einsatz wohlwollende Beachtung gefunden hat.

Weil wir gerade beim Bund sind, möchte ich nicht vergessen, auf das **Bundestreffen des Vespa Clubs von Deutschland am 5., 6., 7. September 1958 in Augsburg** besonders hinzuweisen. Die Organisatoren bemühen sich schon jetzt mit großem Eifer ein Bundestreffen aufzuziehen, das von dem bisher Gewohnten angenehm abweichen soll. Gemeint ist damit der enge zeitliche Rahmen, in den hinein gezwängt die Veranstaltungsfolge sich fast von selbst ergab.

Diesmal soll das Bundestreffen des VCVD zwei volle Tage dauern und jedem Teilnehmer auch noch Zeit zum Schnaufen gönnen. Ich möchte Euch deshalb raten, ein oder zwei Tage Urlaub zu reservieren. Im nächsten Vespa Tip könnt Ihr Euch bereits ein Bild über das vielgestaltige Programm des Bundestreffens machen und selbst feststellen, daß es sich wirklich lohnt, das größte deutsche Vespa-Treffen anzufahren. Eines kann heute schon über das Bundes-Vespenfest gesagt werden: Auch kleine und urlaubsgeschwächte Geldtaschen können es sich leisten nach Augsburg zu fahren. So soll es auch sein! Ein Vespa-Fahrer ist meistens kein vielstelliger Bankkontenbesitzer.

Einiges Lob traf auch schon beim Sekretariat des VCVD ein, daß es in diesem Jahr vielen Vespisten leichter gemacht wurde, sich die Vespa-Treffen im Kalender anzukreuzen, die sie ansteuern möchten. Im vergangenen Jahr war es auf diesem Gebiet des Guten zuviel. An örtlichen und regionalen Clubtreffen wird es in diesem Jahr bestimmt nicht mangeln, besonders seit sich herumgesprochen hat, daß der VCVD diese kleinen Sonntagsmeetings fördern will. Auswahl für jeden Geschmack dürfte vorhanden sein, nur das Vespa-Treffen auf dem Mond muß wegen ungünstiger interplanetarischer Konstellation noch verschoben werden.

Sehr freuen würde es mich, wenn ich mehr Meinungen und positive Kritiken über den Vespa Tip erhalten würde. Zwar wird mir in privaten Gesprächen von meinen Clubkameraden versichert, daß der Vespa Tip „in Ordnung“ sei, aber das genügt mir nicht ganz. Dazu bin ich mir gegenüber zu mißtrauisch. In dieser Ausgabe wurde manches aufgelockert und eine Witzseite nebst Spalte für Leserbriefe eingeführt. Ich bin neugierig, was Ihr dazu sagt!

Die „geneigte Leserschaft“ in Form von Abonnenten steigt auf meinen Diagrammen steil nach oben. Bei den Postämtern gehen laufend Neubestellungen ein, und für die Nachlieferungen ging der Tip sogar vorübergehend aus. Dazu ein Tip im Tip: Wenn Ihr noch nicht zu der Partei der Vespa-Tip-Abonnenten gehören solltet, so könnt Ihr Euch bei der Postbestellung bis auf weiteres den Vespa Tip ab Nr. 17 nachliefern lassen.

Die tägliche Post auf meinem Schreibtisch nimmt beängstigenden Umfang an. Von Südafrika bis Schweden, von Berlin bis Schottland, von Marokko bis Spanien und Portugal reicht der Absenderkreis der Briefe von Vespa-Freunden, die jeden Morgen bei mir landen.

Aber keine Angst, jeder Brief an mich wird beantwortet, auch wenn es manchmal etwas länger dauert. Für diesmal glaube ich genug erzählt zu haben und hoffe sehr, von Euch Meinungen über Euren Vespa Tip zu bekommen. Bis zum nächsten Mal verbleibe ich mit herzlichen Vespa-Grüßen,

Euer Wolfgang.

DER FUNKTURM



Es ist doch eigenartig — mancher Mensch lebt jahrelang in einer Stadt und gehört doch nicht dazu. Leben Sie aber ein halbes Jahr in Berlin, hält Sie diese Stadt gefangen, waren Sie einmal in Berlin, reizt Sie diese Stadt immer wieder.

Liegt es an der „Berliner Luft“, an der „Berliner Schnauze“, an der Großzügigkeit seiner Anlage und seiner Menschen?

Berlin ist eine interessante Stadt, Berlin ist eine attraktive Stadt, Berlin ist immer noch die größte Stadt Deutschlands.

Das Jahr 1945 brachte uns die Vier-Sektoren-Stadt mit vielen, vielen Ruinen. Ein Denkmal für die Trümmerfrau wurde gesetzt. Es ist den Frauen gewidmet, die resolut aufräumten, die Trümmer wegschafften, bevor die Männer nach Hause kamen.

Und dann hat Berlin wieder aufgebaut. Langsam, sehr langsam ist diese Stadt wieder gewachsen, sehr zur Freude der Stadtplaner. Und so finden Sie in Berlin schöne, breite, moderne Straßen, auf denen Sie leider auch nicht schneller als 50 km/h fahren dürfen.

Vielleicht ist es gut so, denn nach kurzer Fahrtzeit stoßen Sie in allen Himmelsrichtungen auf die Stadtgrenze, die heute mehr bedeutet als früher!

BERLIN

ist eine Reise wert

Ja, an früher erinnert uns immer noch ein „Wegweiser der Sehnsucht“: Königsberg 590 km, Danzig 470 km, Leipzig 164 km, Breslau 330 km...

Es war einmal, heute sind diese Städte normalerweise nicht mehr erreichbar.

Berlin ist auch die einzigste Metropole, in der Sie eventuell nicht mit Ihrer Sozia telefonieren können, wenn sie im östlichen Teil der Stadt wohnt. Das Telefonnetz ist durchschnitten, gespalten wie die ganze Stadt! Berlin ist eine Insel — 250 km trennen uns vom Bundesgebiet. Es ist heute keine „Heldentat“ mehr über die drei Straßenkorridore in unsere Stadt zu gelangen. Vom Grenzkontrollpunkt Helmstedt haben Sie den kürzesten Weg durch die D.D.R. (Deutsche Demokratische Republik [zirka 170 km]), von Lauenburg sind es etwa 220 km, von Töpen ca. 290 km. Sie werden an diesen Kontrollpunkten, an denen Sie 4,— bis 5,— DM Straßennutzungsgebühren für die Interzonenstraßen bezahlen müssen, höflich abgefertigt, wenn auch Sie freundlich sind und wenn man Sie mit dem Clubband an der Vespa sieht! Bitte vergessen Sie aber nicht den Personalausweis und den Kraftfahrzeugschein und nehmen Sie genügend Kraftstoff mit, denn Tankmöglichkeiten gibt es auf den Interzonenstraßen für Sie normalerweise nicht.

Unsere Besucher aus dem Westen und Süden treffen über die *A v u s*, die schnellste Rennstrecke der Welt, in Berlin ein. Wer aus Norddeutschland kommt, fährt über die breite Heerstraße in unsere Stadt ein. Alle Teilnehmer grüßt aber schon



Die neuerbaute Kongreßhalle

von Ferne unser „Langer Lulatsch“, der Funkturm. In seiner Nähe liegt das Ziel der „Vespa-Zielfahrt Berlin“, die Deutschlandhalle. Sie wurde 1935 erbaut und sank 1945 im Bombenhagel zusammen. Jetzt erstand sie neu, lichtdurchflutet als schönster und größter Hallenbau Europas. Im Hauptrestaurant der Deutschlandhalle sollen Sie sich zu Pfingsten wohl fühlen und gut essen.

Während Ihres zwei- bis dreitägigen Aufenthalts in Berlin sollen Sie sich aber nicht nur wohl fühlen, es ist unser Wunsch, mit Ihnen zusammen schöne Stunden zu verleben, es ist unser Plan, Ihnen diese Stadt zu zeigen.

Von der Deutschlandhalle gelangen Sie in wenigen Minuten zum Kurfürstendamm, heute wieder die Weltstadtstraße von einst, mit seinen zahllosen Restaurants und Cafés, seinen eleganten Geschäften, Theatern und Uraufführungskinos. Es ist das Fluidum der Großstadt, das hier entgegenweht. „Ich hab so Heimweh nach dem Kurfürstendamm“ singen nicht nur die ehemaligen Berliner, sondern alle, die einmal hier waren! Der Name mutet modern an. Und doch war es früher ein Knüppeldamm, den die brandenburgischen Kurfürsten legen ließen, um vom Schloß „Unter den Linden“ in ihr Jagdgebiet reiten zu können, denn der Untergrund der Spreestadt ist sumpfig.

Am anderen Ende des „Ku-Damms“ liegt inmitten der hochmodernen Bauten des Konfektionszentrums die weltbekannte Ruine der Gedächtniskirche.

Nicht nur am Ku-Damm abends „macht sich Berlin schön“. Die Lichterfülle überdeckt dann die immer noch vorhandenen Wunden und Narben des Krieges. Nachts überstrahlt wieder der alte Glanz die Metropole.

Es ist klar, daß Sie auch das neue Hansa-Viertel sehen wollen. Hier haben zur „Internationalen Bauausstellung 1957“ alle führenden Architekten der Welt ihre Pläne in die Tat umsetzen können. Unweit dieser „Stadt von morgen“ steht ein anderes Extrem neuzeitlicher Architektur: die Kongreßhalle. Dieses kühne, einmalige Bauwerk wurde von den USA anlässlich der „Interbau 1957“ erbaut. Anziehungspunkt für viele ist immer wieder das 100 000 Personen fassende Olympiastadion, das zur Olympiade 1936 erbaut wurde, oder die benachbarte Waldbühne, mit 22 000 Sitzplätzen das größte Freilichtkino Europas.

Berlin hat aber auch eine schöne Umgebung. Früher — es ist lange her — konnte man mit einem Wasserfahrzeug um die



Ein romantisches Plätzchen in Gatow



Das neue Hansa-Viertel

Stadt herum fahren. Ein Teil der Seen und Flüsse ist uns in West-Berlin verblieben. Und wenn der Berliner sanft wie ein „Verliebter“ sagt: „Ich jeh int Grüne“, dann geht er an die Havelseen. Einmalig, so dicht an einer Millionenstadt eine Fülle von Seen, von Wäldern. Aber sonntags — im Sommer — da wimmelt es dort von Menschen und Fahrzeugen. Und da merkt man es doch, daß West-Berlin eben eine Insel ist.

Das was Sie nicht zu Fuß oder mit der Vespa sehen und erleben konnten, zeigt Ihnen eine Stadtrundfahrt mit dem Bus: Neue Hochhausiedlungen, unsere Universitäten und Theater, das Rathaus mit der Freiheitsglocke, das Reichstagsgebäude, den Flughafen mit dem Luftbrückendenkmal, das Sowjetdenkmal und unsere alten Wahrzeichen, Siegessäule und Brandenburger Tor.

Wir werfen aber auch einen Blick in das „andere Berlin“, hinter den „Eisernen Vorhang“. Sie fahren durch die Prachtstraße des Ostens, die Stalinallee, und sehen dort mehr, viel mehr, als man mit Worten hier ausdrücken könnte. Muß es noch einmal betont werden, daß Berlin eine Reise wert ist?

Liebe Vespa-Freunde, kommt zu Pfingsten nach Berlin, kommt in die interessanteste Stadt Europas!

Die Hauptauschreibung ist wegen der Teilnehmerbegrenzung ausnahmsweise nicht im Vespa Tip enthalten. Jeder Club erhält sie direkt.

Voraussschreibung zur Vespa-Zielfahrt

Berlin 1958

Der Vespa Club Berlin e.V. (ADAC) veranstaltet mit Unterstützung des VCVD eine Vespa-Zielfahrt Berlin vom 24. bis 26. Mai 1958 (Pfingsten). Teilnahmeberechtigt sind alle deutschen und ausländischen Vespa Clubs mit einer Mannschaft von mindestens drei Maschinen. Einzelfahrer sind zwar herzlich willkommen, werden jedoch zur Zielfahrt nicht gewertet. Nennungsschluß ist der 1. Mai 1958 (Poststempel). Nachnennungen können wir leider aus organisatorischen Gründen nicht annehmen.

Die Wertung erfolgt nach Luftkilometern vom Sitz des betreffenden Clubs bis Zielort Berlin multipliziert mit der Anzahl der Maschinen der Clubmannschaft. Bei der Wertung müssen Sie einen gültigen VCVD-Ausweis vorlegen (verlängert für das Jahr 1958).

Für die Pfingstfeiertage haben wir folgendes Programm zusammengestellt:

Sonabend, den 24. Mai 1958, bis 17.30 Uhr Eintreffen aller Teilnehmer und Abschluß der Wertung. Begrüßungstrunk, Ausgabe der Plaketten bzw. eines Gastgeschenks. Abends Begrüßung und gemeinsames Abendessen, anschließend einen Bummel über den Kurfürstendamm.

Sonntag, den 25. Mai 1958. Vormittags Führungen in Gruppen zu Berliner Sehenswürdigkeiten, mittags gemeinsames Mittagessen für alle Teilnehmer, der Nachmittag steht zur freien Verfügung, evtl. Besuch einer Großveranstaltung in der Berliner „Waldbühne“. Abends Abendessen für alle mit Siegerehrung und anschließendem Ball.

Montag, den 26. Mai 1958. Vormittags Stadtrundfahrt durch West- und Ostberlin. Mittags Abschiedsessen und Verabschiedung. Abends gemütliches Beisammensein mit den noch in Berlin verbliebenen Vespa-Freunden.

Das Nenngeld für unsere Vespa-Zielfahrt haben wir für die Teilnehmer auf 20,— DM festgelegt, für die Beifahrer beträgt es 15,— DM. In diesem Nenngeld ist enthalten: 1 Zielfahrtplakette, ein Gastgeschenk für die Sozia, die vier im Zeitplan enthaltenen Essen, die Stadtrundfahrt in Omnibussen und die geplanten Besichtigungen.

Wir hoffen Ihnen durch dieses Programm ein umfassendes Bild unserer Vier-Sektoren-Stadt geben zu können und Ihnen Ihren Aufenthalt in Berlin zu einem netten Erlebnis zu machen.

Vespa Club Berlin e.V. (ADAC)
Neue Geschäftsstelle:
Berlin W 15, Duisburger Straße 12



In zehn Tagen durch Europa

Unvermittelt war Lärm im Haus: irgendwie spontan und außerdem, französisch, englisch, deutsch und wie alles zusammen. Schritte hallten und „... a moment please...“ eine Filmkamera, an der ein Fremdling hing, surrte einem vor der Nase herum und ehe man es sich versah — auch im Genick. Viele wußten nicht mehr wie ihnen geschah; in den Büros, in den Hallen und im Gelände. Die Lehrlinge kreierten geistesgegenwärtig ihre neuesten Gangarten und der Prokurist sprach perfekt auswärts. Und das will etwas heißen, denn sonst tropfen seine Worte wie Spargroschen in die Zeitgeschichte.

Es tat sich etwas am 24. Februar um die achte Vormittagsstunde im Vespa-Werk in Augsburg-Haunstetten — und ein paar Kilometer weiter südlich auf der Landstraße bei Bobingen. Vier Vespas parkten am Straßenrand und vier Mitglieder des Augsburger Vespa Clubs standen im Regen und blickten erwartungsvoll, dann staunend und schließlich resigniert nach Süden. „Dann müssen wir es ihm halt schicken“, stellte Vorstand Betzenhofer endlich fest und verstaute „Die Menschen zwischen Bodensee und Lech“ — ein fünfsprachiges und als Präsent gedachtes Buch — auf der Herzseite unter dem Ledermantel. Was die Abordnung ahnte, stimmte: vom Süden her führen mehrere Wege nach Augsburg.

Inzwischen war im Vespa-Werk Mr. Baldet angekommen. Vor dem Verwaltungsgebäude parkte seine Vespa Touren mit Beiwagen und englischem Kennzeichen. Außerdem stand da noch ein interessant schmutziges Auto mit dem zwei Filmleute gekommen waren. Das Team war, wie sich aus der leb-

haften Unterhaltung allmählich herausfinden ließ, am 15. Februar um 14 Uhr in der englischen Stadt Northampton aufgebrochen, um bereits vier Stunden später in Bristol, dem Sitz des englischen Vespa-Werkes, die Presse von ihrem



Oberbürgermeister Dr. Müller (rechts) überreicht Mr. Baldet ein Buch der Stadt Augsburg.

besonderen Vorhaben zu unterrichten. Mr. Baldet hatte es sich in den Kopf gesetzt in zehn Tagen mit seiner Vespa durch Europa zu fahren und die Vespa-Werke zu besuchen. „Ich wollte vor allem erproben“, erklärte Mr. Baldet in Englisch mit französischem Akzent, „was man mit einer Vespa auch im Winter unternehmen kann.“ Die von ihm festgesetzte Route führte über 6500 Kilometer. Augsburg war die vorletzte Station seiner Reise.

Bis hierher verlief die Fahrt wie vorgesehen. 15. Februar: Start nach Bristol. 16. Februar: Fahrt nach London und Flug über den Kanal nach Calais. 17. Februar: Route Frankreich und Besichtigung des französischen Vespa-Werkes in Fourchambault südlich von Paris. 18. Februar: Südfrankreich bis Landesgrenze. 19. Februar: Spanien mit Besichtigung des Vespa-Werkes in Madrid. 20. Februar: Madrid bis Landesgrenze. 21. Februar: Küstenstraße durch Frankreich bis zur italienischen Grenze. 22. Februar: Italien und Besichtigung des Vespa-Werkes in Pontedera bei Genua. Am 23. Februar frühstückte Mr. Baldet in Parma in Oberitalien, zu Mittag aß er in der Schweiz, den Kaffee trank er in Österreich und das Abendessen nahm er bereits auf deutschem Boden in Kempten ein. 24. Februar: Kempten—Augsburg und Weiterfahrt durch Deutschland.



The Council House, Bristol.

15 der Februar 1956.

Sehr geehrter Herr Bürgermeister.

Als Oberbürgermeister von Bristol, dem englischen Heim der weltberühmten Vespa, grüesse ich Sie durch die Vermittlung von Herrn Baldet, der zu einer grossen Schar erfolgreicher Vespaagenten in England gehört.

Es ist mir zu verstehen gegeben dass Herr Baldet die europäischen Fabriken besuchen wird in denen die Vespa fabriziert wird und meine besten Wünsche begleiten ihn und auch Sie.

Ich glaube dass Augsburg und Bristol an der Vespa ein gemeinsames Interesse haben, da ihr fortgesetzter Erfolg keine kleine Rolle in dem Leben unserer beide Städten spielt.

Raymond
Lord Mayor

Der Brief des Oberbürgermeisters von Bristol

Die Route von Mr. Baldet



Mr. André Baldet, der sich zu seiner Augsburger Fahrtunterbrechung nur zwei Stunden und ein Öffnen der obersten Knöpfe seines Trenchcoats genehmigt hatte, entpuppte sich tatsächlich als ein Franzose, der nach dem Krieg in England geblieben war. Er hat sich der Vespa verschrieben. Mr. Baldet ist Vespa-Fahrer aus Passion und vielleicht gerade deshalb zugleich einer der größten Vespa-Händler in England. Er machte schon öfters von sich reden und vom Vespa Club

Northampton, dem er angehört. Im vorigen Jahr „bestieg“ Mr. Baldet mit seiner Vespa Touren den Snowdon, einen der bekanntesten englischen Berge mit einer Gipfelhöhe von etwa 1200 m über dem Meer. Sein nächster Plan befaßt sich mit der Route London — Moskau — London. Aus Mr. Baldets Mund klingt dieses Vorhaben so selbstverständlich wie die fahrplanmäßige Ankunft des Schnellzuges Paris—Calais.

Mr. Baldet unterbrach die Unterhaltung: „la lettre, the letter — der Brief!“ Der Oberbürgermeister von Bristol hatte ihm eine Grußadresse an den Oberbürgermeister von Augsburg mitgegeben. Jetzt wude beinahe die Zeit knapp. Oberbürgermeister Dr. Müller hatte jedoch Verständnis für den eiligen Boten, unterbrach die eben stattfindende Haushaltsberatung und empfing den Gast aus England. Während die Filmkamera das Augsburger Wappen an der Holzvertäfelung, den Schreibtisch des Oberbürgermeisters mit dem Modell des in Augsburg entstandenen Dieselmotors, die Anwesenden und Details vor die Lupe nahm, widmete sich der „O.B.“ in einem herzlichen Gespräch seinem Besucher. Schließlich griff er zur Feder und überreichte dem Europafahrer ein Buch der Stadt Augsburg mit seiner persönlichen Widmung.

Bei störmendem Regen startete Mr. Baldet wieder. Er rückte nur seine riesige Baskenmütze etwas günstiger zurecht und schlang das weiße Frottierhandtuch fester um den Hals. Vom Schneesturm bis zum strahlenden Sonnenschein hatte ihn jedes Wetter begleitet. Am nächsten Tag erschien er „wie ein Zeiger“ im belgischen Vespa-Werk in Brüssel und abends stellten sich er und die VESPA bereits wohlbehalten der Presse in London.

Mr. Baldet: „Eine interessante Fahrt und überall VESPA-Freunde.“

VESPA TIP: „Eine sportliche Leistung auf einer zuverlässigen Maschine.“

Milchfrau: „Man scheint hier die VESPA für eine direkte Verwandte eines D-Zuges zu halten.“

KLEINE REISETIPS

Fahren Sie nach Italien?

Bei Reisen ins Ausland sollte man die Landessprache wenigstens notdürftig beherrschen.

Der AXEL JUNKER VERLAG in Berlin W 30, Eisenacher Str. 2, brachte einen sehr praktischen kleinen Sprachführer für Italienisch heraus. In jeder kleinen Tasche unterzubringen, ist er stets zur Hand, wenn sprachliche Verständigungsschwierigkeiten drohen.

Der Urlaubs- und Reisesprachführer enthält alle wichtigen Redewendungen mit leicht lesbarer Aussprachebezeichnung. Jeder Vespa-Fahrer, der über die Alpen nach Italien fährt, sollte sich den kleinen handlichen Sprachführer zulegen. Er lernt nebenbei leicht Italienisch und der ganze Spaß kostet nur 2,90 DM.

Wissen Sie schon?

Keine Triptyks sind seit dem 1. Januar 1958, dem Beispiel Österreichs folgend, für die Schweiz und Schweden notwendig.

Ohne Visum können künftig Bundesbürger auch nach Irland, Pakistan, Columbien und Japan reisen.

Keine Grenzdokumente (außer Personalausweis) sollen, einer inoffiziellen Meldung zufolge, ab 1. April 1958 nach Frankreich, Belgien, Holland, Luxemburg und den skandinavischen Ländern nötig sein.

Triptyk und Visum sind weiterhin für Spanien und Jugoslawien nötig.

Eine Erhöhung der Geschwindigkeitsbegrenzung in Ortschaften auf 60 km/h wird nach den bisherigen Erfahrungen im Straßenverkehrs-Sicherheitsausschuß der Länder erwogen.

Tag und Nacht Auskunft über den Straßenzustand erhalten Sie seit 6. Januar über die Telefonnummer: Kassel 11 69.

Sonderkontrollen der Reifenprofile werden im Bereich der Landpolizei Nordwürttemberg durchgeführt.

Wir interessieren uns für gute

Vespa - Reiseberichte

mit Bildern (schwarzweiß, Hochglanz, 13 x 18 cm) und ausführlichen Angaben über:

1. Reisevorbereitungen (Ausrüstung, notwendige Papiere usw.)
2. Reiseroute (Sehenswürdigkeiten, Straßenverhältnisse, Service, Preise für Nahrungsmittel und Übernachtung, Camping, Tankstellen usw.)
3. Erlebnisse (besonders nette Begebenheiten, Aufnahme durch die Bevölkerung in den einzelnen Ländern usw.)
4. Die „Reise-Vespa“ (Baujahr, wieviel km, wie bewältigte Ihre VESPA die große Reise, Beladung, Sozium usw.)

Im VESPA TIP abgedruckte Berichte werden honoriert.

Redaktion VESPA TIP

„Tschin-tschin, wüs-wüs“ am 46. Breitengrad

Drei Tübinger „Raketen“ beim Vespa Club Roanne

Wer hätte daran gedacht? Kaum einer vom Tübinger Vespa Club ahnte, daß das internationale Vespa-Treffen 1957 in Mühlhausen/Kolmar Auftakt zu einer 1800-km-Reise durch Frankreich sein würde. Wir lernten also „anno Mühlhausen“ mehrere Mitglieder des Vespa Clubs Roanne kennen. Ohne besondere Sprachkenntnisse, aber ohne Schwierigkeiten, klappte die Verständigung zufriedenstellend. Plaketten und Wimpel aus Tübingen am Neckar und Roanne an der Loire wechselten die Besitzer, außerdem wurden Ehrenmitgliedschaften vergeben und alles in allem Freundschaft geschlossen. Klar war weiterhin, daß die Tübinger zu irgend einem Zeitpunkt in Roanne anrollern würden. Man dachte an ein Wochenende irgendwann im Jahre 1958.

Die Reise passierte aber noch 1957. Wir entschieden uns, die Ehrenmitgliedsurkunden für den Vespa Club Roanne anstatt mit der Post zu schicken, persönlich zu überbringen. Aus diesem Grunde brausten am 20. September drei Vespen über Rottweil und Freiburg und bei herrlichem Sonnenschein der französischen Grenze bei Mühlheim zu. Belfort, mit seinen heute noch imponierenden Befestigungen, erreichten wir gegen Abend. Auf der Strecke nach Besançon beschlossen wir die Tagesroute und „bezogen Quartier“. Trotz dem mündigen französischen Wein fanden uns die Frühnebel bereits unterwegs. In Dôle, Chalon sur Saône und Cluny mit seinem bekannten Kloster, legten wir Besichtigungspausen ein.



Besuch bei „Chabic“

Vor Roanne erwarteten uns „Totor“ und zwei Damen. Müde waren wir, verstaubt auch — 700 Kilometer sind schon etwas — aber allzu lange brauchten wir nicht um uns im Hotel Terminus, wo wir avisiert waren, landfein zu machen. Jetzt kam der offizielle Empfang. Ein Willkommenstrunk eröffnete das Protokoll. Anschließend erhielten Totor und René vom Vespa Club Roanne ihre Ehrenurkunden und der Club als Gastgeschenk eine Miniaturvespa.

Am anderen Morgen — es war ein Sonntag — fuhren der Vespa Club Roanne und wir natürlich auch zu einem Roller-treffen nach St. Étienne. Die Attraktion des Tages waren hier wie überall unsere chromgeschmückten Roller. Natürlich wurden wir auch beachtet, besonders von der so zahlreichen (hübschen!) Damenwelt. Ständig waren wir und unsere Vespen umlagert und jeder war mit Fragen und Antworten sehr be-

schäftigt. Bei der Rallye, die durch die wunderschöne Landschaft des Loiretales führte, konnten wir bei einer großen Beteiligung (etwa 120 Roller) den 19., 36. und 66. Platz, verbunden mit wertvollen Sachpreisen, erringen. Beim Mittagessen erwartete uns eine Überraschung: jeder von uns erhielt einen von der Tagespresse gestifteten Seidenschal. Am Nachmittag war Fritz Dürr mit einem 7. Platz beim Geschicklichkeitsturnier besonders erfolgreich. Wie sehr wir beachtet wurden, zeigten dann die Schlagzeilen in den Montagzeitungen: Selbst aus Tübingen (Deutschland) sind sie gekommen! Der Montagmorgen gehörte der Korrespondenz. Nachmittags wurden wir von unserem „Fremdenführer“ Roger abgeholt,



La Roche in den Gorges de la Loire

der uns durch die Gorges de la Loire führte. Eine für uns seltene landschaftliche Schönheit bot sich hier dem Auge. Burgen und Schlösser übersahen die Loireschlucht, so daß man sich kaum sattsehen konnte. Am Abend wurden wir vom Präsidenten des Vespa Clubs Roanne, M. Lessertois, zum Nachtessen eingeladen. Die gebotene französische Küche entzückte nicht nur den Magen, sondern die verschiedensten Speisen waren auch ein wundervoller Anblick. Als Trinkspruch waren eine französische und Tübinger Schöpfung immer wieder zu hören: Tschin-tschin Tübingen — Wüs-wüs Roanne! Manches Glas Wein wurde noch in dieser Nacht auf die Freundschaft geleert. „A votre!“

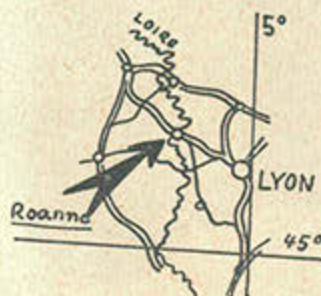


Die drei „Tübinger Raketen“, v.l.n.r.: P. Löffler, R. Heinzmann, F. Dürr

Die Besichtigung einer Weberei und Spinnerei unter Führung von M. Lessertois füllte den Dienstagvormittag aus. Am Nachmittag zeigten uns dann zwei Damen, Roger und Totor die Umgebung von Ambierle. Eine Ausstellung moderner Malerei in einem Schloß, die Besichtigung eines Museums, eine gute Führung (von Totor, der sich als Kunstgeschichtler entpuppte) durch die gotische Klosterkirche von Ambierle (13. und 14. Jahrhundert) und anschließend der Roséwein ließen uns viele neue Eindrücke gewinnen. Von unserem Ehrenmitglied René waren wir dann zum Nachtessen eingeladen, das wie am Vortage einem Festbankett glich. Anschließend ließ uns bis spät in die Nacht „Le Gamma“ seinen Weinkeller ausprobieren.

Die Monts de la Madeleine, die von 200 m bis über 1000 m aufsteigen, waren am Mittwoch unser Ziel. Wieder waren wir von der landschaftlichen Schönheit und auch von dem guten Wein um Roanne entzückt.

Ein vornehmer Empfang am Spätnachmittag im Vespa-Salon „La Clé des Champs“ wurde sogar von der Presse beachtet, so daß wir uns am anderen Tag in Wort und Bild in der Tageszeitung bewundern konnten.



Am Abend waren wir bei der Hauptversammlung des Vespa Clubs Roanne Zeuge, wie unser Ehrenmitglied Totor zum Präsidenten gewählt wurde, nachdem der frühere Präsident M. Lessertois wegen Arbeitsüberlastung nicht mehr kandidieren wollte.

Für den Donnerstag hatte uns auch noch das Vespa-Haus Robin zu einem Apéritif eingeladen, worüber wir alle sehr erfreut waren. Besonders freute uns, daß wir mit „Chabic“ (M. Robin) Freundschaft schließen konnten, der durch seine Erlebnisse auf die Deutschen nicht gut zu sprechen war. Auch hier fehlte es nicht an kleinen Geschenken. Nach einer Streifffahrt durch die nächste Umgebung Roannes ging es zum „Abschlußball“ zu M. Lessertois. Bei kaltem Buffet, gutem Wein und Tanz wurden die letzten Stunden in Roanne genossen. Nachdem wir so viele schöne Stunden in Roanne verbrachten, fiel uns der Abschied besonders schwer. Um so mehr freuen wir uns auf den Besuch des Vespa Clubs Roanne in diesem Jahr in Tübingen und hoffen, uns für die Gastfreundschaft in Roanne ebenso erkenntlich zeigen zu können. Die Heimfahrt über Lyon, Genf, Lausanne, Neuchâtel und Basel ließ uns landschaftliche Schön-

heiten Frankreichs, der Schweiz und nicht zuletzt unserer Heimat bewundern. Zum Schluß muß aber auch unseren Vespen ein besonderes Lob ausgesprochen werden! Nicht nur, daß sie uns

während der 1800 km nie im Stich ließen (wie auch nicht anders zu erwarten!), sie waren auch der „Schlüssel“ zu einer uns begeisternden Völkerverständigung. Tschin-tschin Vespa! R. Heinzmann

Vespa - Treffen Deutschland

- 24., 25. Mai (Pfingsten)
Vespa-Zielfahrt Berlin (Teilnehmerbegrenzung auf 200 Maschinen)
- 28., 29. Juni
Vespa-Treffen Kiel aus Anlaß der Kieler Woche
- 9., 10. August
Deutsches internationales Vespa-Treffen in Recklinghausen
- 5., 6., 7. September
Vespa-Bundestreffen des VCVD in Augsburg

Achtung! — Ausschreibungen und Nennformulare für innerdeutsche Vespa-Treffen sind nur in der Abonnenten-Auflage des „Vespa Tip“ enthalten.

Bestellen Sie daher den „Vespa Tip“ bei Ihrem Briefträger oder Postamt. Gebühr jährlich 1,98 DM.

Ausländische Vespa - Treffen

Ausschreibungen hierfür sind nur über die Vorsitzenden der Vespa Landesclubs zu erhalten.

- 17. bis 22. April
Spanien, in Sevilla
- Mai (Genaueres Datum unbekannt)
Spanien, in Barcelona
- 10. und 11. Mai
London, Vespa-Festival
- 1. bis 7. Juni
Italien, in Salerno
- 14. und 15. Juni
Dänemark, in Odensee
(Camping in Indianer-Ausrüstung)
- 22. bis 29. Juni
Österreich, in Bad Fuschl am See
- 4., 5., 6. Juli
Frankreich, in Dinard
(auf Einladung des Touring Clubs de France)
- 4., 6. Juli
Europa-Treffen in Brüssel
- 7. und 8. Juli
Spanien, in Pampelone
- 19. und 20. Juli
Schweiz, in Lausanne
- 14. September
England, nationale Rallye des VC Großbritannien
- November (Genaueres Datum unbekannt)
England

DIE VESPA zählt zu den Fahrzeugen, die man überall in und bei den verschiedensten Diensten antreffen kann: In Honkong als Rikschavorspann, in Amerika als Flugplatzflitzer und am Amazonas als „technischen Gehilfen“ eines Missionars.

Ein sehr bereister Mann sagte jedenfalls: „Wäre ich an allen Plätzen gewesen, wo man Vespas treffen kann — dann wüßte ich wirklich, ich kenne die Welt!“

Längst bedienen sich z. B. die Polizeipräsidien vieler Länder der Vespa-Roller. Für die Einwohner von Liverpool, Stafford und Cambridge in England ist es eine Selbstverständlichkeit ihre berühmten Bobbys auf der Vespa zu sehen. Die sonst so konservativen Engländer erkannten schnell die praktischen und wirtschaftlichen Vorteile der Vespa-Roller. Außerdem gingen sie, wie die vom internationalen Fremdenstrom stark besuchte griechische Hauptstadt, Athen, auch von der eleganten Ausstattung ihrer Polizei aus. In Südafrika und in Mexiko übernahmen die Vespa-Trupps die Aufgaben der einstigen berittenen Polizei. In Italien sind vespafahrende Polizisten eine Selbstverständlichkeit. Auch in Westdeutschland gibt es bereits mit Vespas ausgestattete Polizeiparks. So weit aus der Erinnerung — zur Vespa und zur Polizei.



DIE VESPA UND DIE POLIZEI



Die englischen Bobbys tragen keine Pistolen — aber sie sind trotzdem gefürchtet und sprichwörtlich schnell

*Eine Einheit
der mexikanischen Forstpolizei,
die die riesigen Parks bewacht,
rückt aus.*



◀ *Zu Füßen der Akropolis in Athen
hat ein Hüter der Ordnung
einen Verkehrssünder entdeckt —
und gestellt.*

„Weit ist der Weg zur Stadt“,
sagte sich ein deutscher Bundes-
wehrmann und nahm
eine Vespa in seinen privaten Dienst.



Die Vespa

unter der Haube

Man sieht das ganze Jahr und überall zahlreiche Vespen Nacht für Nacht im Freien nackt unter den Laternen schlafen und am anderen Morgen klaglos wieder zu Diensten sein. Ich kenne da „eine“, die macht dies schon seit Jahren. Nicht weil dies ihr verschrieben worden wäre oder sie es so will — nein, weil sie muß!

Garagen sind nicht allzu häufig und Bekannte, die der Vespa in ihrem Fahrzeugraum nächtliches Asyl gewähren, sind auch nicht zu zahlreich. Außerdem kann wirklich nicht jeder im Parterre wohnen, wo sich schon ein Plätzchen finden würde. Entweder auf die robuste Vespa-Natur vertrauen oder... oder die Möglichkeiten einmal prüfen.

Die Garage dürfte — um dies klarzustellen — ganz klein sein und bräuchte auch nicht viel kosten. Da gibt es Kleingaragen aus Wellblech für bis zu 300 Mark. Man hört auch von Firmen, die Rollergaragen schon für 240 oder 250 Mark anbieten: sogenannte „Boxen“, die großen Blechbrotkästen ähnlich sehen (Skizze 1) und gerade Platz für eine Vespa haben. Die Höhe dieser Dinger ist jedoch meistens „netto“, d. h. ohne die Windschutzscheibe berechnet. Diese Art Boxen tauchen da und dort auf. Doch da sie selten für die Hersteller ein Geschäft sind, verschwinden sie bald wieder in der Versenkung um neuen Ideen Platz zu machen. Wenn hiervon dann wieder die zweiten fünfundzwanzig Stück verschimmelt sind, probiert wieder ein anderer Fabrikant sein Glück...



Diese Vespa ist mit einer Folienhaut bedeckt. Um diese „Omnia-Garage“ zu falten, hat man nicht mehr zu tun, als an den Griffen vorn und hinten fest zu ziehen — schon ist sie säuberlich in eine schmale Bahn zusammengelegt.

Außerdem, was nützt die kleinste Kleinstgarage, wenn die nötigen Quadratmeter eigener Boden fehlen um sie daraufzustellen. Sie nützt nichts — nicht das geringste. Bleibt also nur die Wahl zwischen gar keiner oder einer Folien-Garage. Ein Folien-, falt-, V-, Reise-, Pelerinen- usw. Garage ist eine Haut aus Plastikfolie, Kunstleder oder auch mal Segeltuch, die man seinem armen Fahrzeug überstülpt; damit kann man dann wieder unter der Laterne parken.

Nun kostet die Garagenhaut 15, 25, 30 oder auch 50 Mark, und man denkt, bevor man dieses Geld ausgibt, darüber nach, ob sie sehr nützlich und sehr sinnvoll ist. Es versteht sich fast

von selbst, daß Regen, Sonne, Schnee und Staub und ähnliche Dinge von der Folie aufgefangen werden und nicht auf die Vespa fallen, was immerhin schon als Gewinn bezeichnet werden kann. Die Kälte, besonders die von unten, bleibt erhalten.

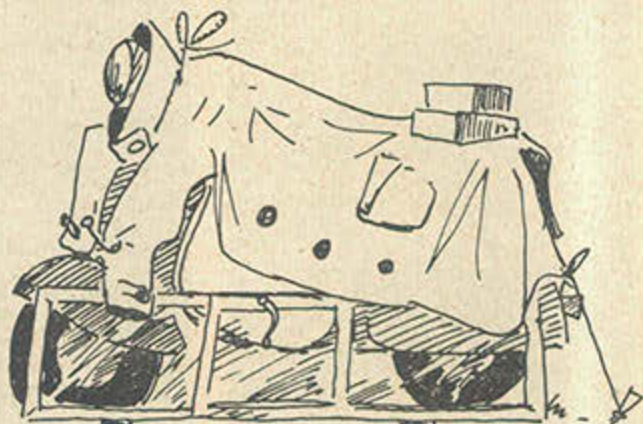
Auch von Schwitzwasser, das sich unter wasserdichten Häuten bildet, hört man oft. Es wird sich trotz Belüftungsschlitzten nicht gänzlich vermeiden lassen, ist aber am Motorroller nicht so schlimm wie an einem Auto; denn hier sind die Auflageflächen nicht so eben, Sattel, Sattelgriff, Lenker, Gepäckträger, Trittbretter usw. sorgen ganz von selber für einen gewissen Respektabstand der Folie vom Blech, die Luft kann unten auch dazu — die Sorge ist nicht die größte.

Man muß abwägen, was einem lieber ist — eine gewisse Unbequemlichkeit oder ein allmählich verrottendes, an Schönheit immer mehr verlierendes Fahrzeug. — Falls man nicht zum letzteren neigt, wäre noch etwas zu beachten: es empfiehlt sich sehr, die Folie hin und wieder zu reinigen und sie nicht inklusive Schmutz und Dreck auf die Vespa zu legen; auch den Roller soll man, bevor man ihn bedeckt, von der größten Schmiere befreien.



Die Roller-Boxe. Sie besteht, wie eine Brotbüchse, aus zwei Teilen, die man platzsparend ineinanderschoben kann.

müssen, wenn Sie etwas Ordentliches haben wollen. Die 35-Mark-Folie hält dann auch ein paar Jahre. Die meisten Folien-garagen sind — schon von der Fabrik her — diebstahlversichert; das ist zwar kein sehr dringendes Bedürfnis, denn die Diebe nehmen in der Regel lieber die Maschine mit, aber mancher, der für seine zerfledderte Garage eine neue bekam, hat sich darüber schon gefreut.



Menschen, die dem Do-it-yourself-Gedanken nahestehen, machen sich ihre Garagen mit eigenem Geschick. Das sieht dann so aus.



Wichtiger Hinweis für Zweitakt-Fahrer!



Der Zweitakter hat seine eigenen Gesetze. An das Motoröl zum Beispiel stellt er sehr spezielle Anforderungen: es muß nicht nur schmieren – es muß gegen Korrosion schützen – es muß den Motor innen sauberhalten, das freie Spiel der Kolbenringe sichern und für offene Auslaßschlitze sorgen.

Diese Forderungen erfüllt ESSO 2-T MOTOR OIL. Es hält Ihren Zweitakter länger jung und spart Reparaturen. Zudem mischt es sich selbsttätig mit dem Kraftstoff. Und der richtige Kraftstoff ist – nach dem Gesetz des Zweitakters – ESSO BENZIN. Es bietet volle Leistung und größte Wirtschaftlichkeit.

Die *perfekte* Zweitakt - Mischung

Die typische Rotfärbung macht ESSO 2-T MOTOR OIL auch in der Mischung gut erkennbar.



Unser Händlerporträt

CL heißt Clemens Lodomez, und ist in Köln und weit darüber hinaus ein Begriff für sich geworden.

Wohl selten, daß ein Mann mit der Vespa-Idee und dem Vespa Club im Laufe von acht Jahren so eng verwachsen ist, wie der Alt-Vespist Clemens in Köln.

In seinen Geschäftsräumen am Hohenstaufenring 35 ist Herr Lodomez mit seinen 59 Jahren von früh bis spät tätig, und man glaubt es ihm gerne, daß er jede neue Vespa, die seine Verkaufsräume verläßt, dem künftigen Besitzer warm ans Herz legt.

Gleichzeitig bekommt der neue Vespist von Herrn Lodomez etwas von dem Vespa-Geist eingehaucht, der sich in gelehrigen Abhandlungen nicht genau beschreiben läßt. Da muß man schon in den Vespa Clubs mitmachen, so wie Herr Lodomez, der bereits acht Jahre Präsident des VC Köln ist.

Die Clubkameraden in Köln wissen, was sie an ihrem Clemens Lodomez haben. Vor zwei Jahren wurde Herrn Lodomez für seine hervorragenden Verdienste um den Vespa Club von Deutschland die goldene Ehrennadel verliehen. Seine segensreiche Tätigkeit für den Vespa Club Köln steht außerhalb seines Geschäftes. Es gibt wohl kein Buch, in dem die vielen Stunden, Samstage und Sonntage, und die großen materiellen Zuwendungen verzeichnet sind, die Herr Lodomez seinem liebsten Kind, dem VC Köln zugewandt hat.

Wir danken Herrn Lodomez im Namen des Vespa Clubs von Deutschland für seine stete Mitarbeit und hoffen zuversichtlich, daß ihm noch für viele Jahre Gesundheit und Erfolg, und dem VC Köln sein langjähriger Präsident erhalten bleiben möge.

NOTIZEN AUS ALLER WELT

SCHWEDEN: Von 4047 Rollern sechs verschiedener Fabrikate wurden in Schweden vom 1. Januar bis zum 30. September 1957 insgesamt 2002 Vespas zugelassen.

SPANIEN: Stolz, wie eben Spanier, sind zur Zeit die Mitglieder des Vespa Clubs von Spanien. Es gelang ihnen mit 17 Personen (1164 kg) auf einer Vespa in der Arena von Valladolid vor 25 000 Zuschauern eine 600 Meter lange Strecke zurückzulegen. Als Fahrzeug benutzten sie eine Leihvespa, die bereits 40 000 Kilometer heruntergerollert hatte. Bis zu diesem Zeitpunkt hielt der Vespa Club von England mit 13 Personen auf einer Vespa den Rekord.

IRAN: Als der italienische Staatspräsident Gronchi bei seiner letzten Persienreise Teheran besuchte, begrüßte ihn eine Abordnung des Vespa Clubs von Teheran.

HOLLAND: Im Laufe des Jahres 1957 befanden sich in Holland über 12 000 Vespas im Verkehr. Von 10 939 vom 1. Januar bis 30. September 1957 eingeführten Rollern waren 3183 Vespas.

ITALIEN: Am 11. und 12. Januar fand in Pescara, unter Beteiligung der Delegierten von 186 italienischen Vespa Clubs, der erste Kongreß des Vespa Clubs von Italien statt.

LATEIN AMERIKA: In der Zeit vom 1. Oktober 1956 bis 31. Oktober 1957 passierten 5500 zerlegte Vespas den Hafen von Buenos Aires. Die Vespas werden im dortigen Vespa-Werk, das unter Leitung des bekannten Rennfahrers Juan Manuel Fangio steht, zusammengebaut.

SCHWEIZ: Die Vespa begeht in der Schweiz ihr zehnjähriges Jubiläum. Seit die erste Vespa über die Grenzen kam, entstand ein Service-Netz mit 800 Kundendienstwerkstätten. In der Schweiz wurden bis jetzt 40 000 Vespas zugelassen.

LETZTE MELDUNG: Der bekannte Fesselballon des VESPA-WERKES Augsburg machte sich während des Automobilsalons in Genf, wo er verankert war, selbständig und überquerte am 14. März 1958 den Mt. Blanc. Bei Redaktionsschluß wurde er noch von Flugzeugen verfolgt.

STRASSEN:

Paris beginnt zur Zeit mit dem Bau einer Ringautostraße, zur Entlastung der Außen-Boulevards. Die Straße soll auf der Stadtseite eine 12 m breite Fahrbahn zur Aufnahme des Vorortverkehrs erhalten und daran anschließend eine Autobahn mit drei Fahrbahnen in jeder Richtung.

Rom: Eine 70 km lange Ringstraße ist um Rom in Bau. Sie ist 10 bis 13 km vom Stadtkern entfernt und hat zwei Fahrbahnen zu je 9 m und einen 2 m breiten Mittelstreifen. Ein Innenring ist für später vorgesehen.

Brüssel soll zur Weltausstellung einen Autobahnring erhalten, der die Fernverbindungen aufnimmt und verteilt. Außerdem sind ein Mittel- und Innenring vorgesehen.

Saloniki: Auf einer Sitzung der Straßendirektoren von Griechenland, der Türkei und Jugoslawien wurde beschlossen, die Autostraße Belgrad—Istanbul auszubauen und zu verbessern.

Salzburg: Die seit fast zwanzig Jahren geplante Autobahn von Salzburg über Mondsee, Attersee nach Wien soll jetzt in Angriff genommen werden.



ZUBEHÖRTEILE

zwecks Verschönerung Ihrer VESPA

— Verlangen Sie Bildkatalog —

OTTO PAULI KG, München 15, Schwanthalerstr. 10

gegr. 1926

Vespa-chic im Vespa-Tip

MODE nach dem Wind gehängt, gemeint ist der voreilige Malenwind, der mit seinen milden Lüften uns immer mehr vom Frühling ahnen läßt. Er verführt geradezu den Pelz und die Wintergarderobe — selbst wenn dies noch manchmal hervorgeholt werden sollte, in den Schrank zu verbannen und sich auf den Einkaufsbummel zu machen.

Zweck: Frühjahrskleidung und -mantel oder Kostüm zu erstellen.

Mit was uns die Schaufenster alle gleich begeistern, sind die Farbensymphonien der Stoffe, die noch leuchtender und weicher, mit vielen bemerkenswerten Vorzügen ausgestattet sind, als im Vorjahr. Die gelockerte Modelinie, Material und Farbe vereinigen sich in einen edlen Dreiklang. Stolze Modelihouetten in Baumwolle, Leinen, Popeline, Pikee, Seide und Chiffon sprechen uns in buntgewebten Mustern sowie jacquardartigen Effekten in unerhört jugendlichen Modellen ganz besonders an.

Weich und schmiegsam, wie die Stoffe für Frühjahr und Sommer nun einmal sind, schmücken sie sich noch mit dem weiblichsten aller Tribute — mit Schleifen und Bändern und tief gelegten Säumen.

Bei den „angezogenen“ Modellen, die in dieser Saison nur füllig und üppig im Schnitt sind, liegt der ausschlaggebende Akzent auf Ärmel und Kragen. Das heißt, die Ärmel sind weit und vertieft eingesetzt. Beim Kragen wechseln sich breitflächende Revers mit steil ausstehenden Kelchformen in „repräsentativer“ Entfernung ab.

Nicht zu vergessen ist, daß die Modeschöpfer meinen, etwas Rockverkürzung könnte nicht fehl am Platze sein, wozu die Herren sprechen, daß diese Idee durchaus „sexy“ und charmant sei. Lassen wir „ihnen“ diesen Spaß, denn ist es nicht immer der Wunsch der Weiblichkeit, da Gefallen zu erwecken, wo es nicht viel kostet, da die Mode leider von einem Jahr zum andern in ihrer Abwandlung sehr große Sprünge macht. Mit einigen „Schau ins Land der Mode“ wollen sich bitte der untenstehenden Bilder bedienen. Leider hat mir für die Sommermonate die Vespa-Tip-Redaktion nur eine Seite zur Verfügung stellen können, da es anscheinend zu viel Wissenswertes für die aktiven Vespa-Fahrer gibt.

Und nun ahmt der Zwiebel nach, die doch mit so einigen Hüllen umgeben ist, aus denen Ihr Euch, je nach der launischen Wetterlage herauschälen könnt, um mit der neuen Mode wettzueifern, nicht zuletzt auch auf Euren Vespas!

Frohe, sonnige Ostern
mit Vespa-chic

Gisela
Eure



Alles ist Linie an diesem pastellfarbig gestreiften Hemdkleid aus Nino-Irix. Der halsferne Ausschnitt und der angedeutete Kostümeffekt des Vorderteils, verleihen dem Modell eine sportliche, elegante Note.

Modell: Nino, service-zeichnung: Schiller



Hier ist einfach alles dran! Elegant und doch praktisch angezogen fühlen sich diese beiden. Hut und Mantel sowie Mütze und Mantel, nicht zu verachten für Roller-Er und Roller-Sie.

Foto: Helmut Lohmaier, Modell Nino-Flex



Ein weizengelbes Complot, das durch seine großzügige Linienführung und sein edles Material besticht. Dieses Modell lebt ganz aus weichem, schmiegsamem Stoff, der obendrein noch knitterfrei ist und verzichtet bewußt auf schmückende Effekte.

Modell: Matesco, Service-Foto Lutz



LESERBRIEFE

Hier abgedruckte Berichte geben ausschließlich die Meinung des Verfassers und nicht die der Redaktion wieder.

Herr Husel antwortet VC Lörrach

Ich bedauere aufrichtig, daß mich Ihr Artikel im Vespa Tip Nr. 17 zwingt, der von Ihnen nicht gerade objektiv geführten Kritik entgegen zu treten.

Was die Anspielung auf meine Person betrifft, darf ich Sie doch bitten auf dem Boden der Wahrheit zu bleiben. Bei Motorsportveranstaltungen ist es üblich eine Fahrerbesprechung anzusetzen, in der vom Veranstalter und den Fahrern die Ausschreibung durchgesprochen wird.

In der von Ihnen verfaßten Ausschreibung heißt es: „... dem Fahrer steht plus minus eine Minute Karenz zu.“ Wenn das Beispiel, das Sie weiter anführen, nach Ihrer Ansicht auch richtig war (Sie haben nur volle Minuten, keine Sekunden angegeben), so ist es als Fahrer mein gutes Recht einen Irrtum aufzuklären bzw. richtigzustellen, auch wenn ich nicht Sportkommissar bin. Zu Ihrer Orientierung nochmals meine Auslegung der Karenzzeit:

Sollzeit	= 7.20 = 1 Minute	Stempelzeit
1 Karenzmin. minus	= 7.19 = 1 Minute	Stempelzeit
1 Karenzmin. plus	= 7.21 = 1 Minute	Stempelzeit
	ergibt also	3 Minuten

Tatsache ist jedoch, daß mein Protest anerkannt und die Richtigstellung vorgenommen wurde. In Ihrem Bericht haben Sie diesen Hinweis gänzlich unterschlagen und deshalb verurteile ich aufs schärfste Ihre Wendung: „Kurz, eine unnötige Debatte, mit der er die Fahrerbesprechung nur aufhielt.“

Sehr geehrter Herr Verfasser! Sie dürfen mir glauben, ich hatte nicht das Bedürfnis mich wichtig zu machen. Es liegt mir auch völlig fern, mich mit meinen Erfolgen zu prahlen, doch finde ich nach Ihrer Kritik ist es am Platze Sie davon in Kenntnis zu setzen, daß ich bereits vor dem Kriege die nationale — und seit 1952 die internationale Lizenz besitze, 1953 wurde mir die höchste Auszeichnung im deutschen Motorsport das ADAC-Sportabzeichen in Gold verliehen, außerdem habe ich im Laufe der Jahre die Ewald-Kroth-Medaille sowie die kleine und die große silberne Sportnadel des ADAC erhalten.

Ich bin der Überzeugung, daß bei der Veranstaltung kaum noch ein Fahrer am Start war, der schon soviel Kilometer im Ge-

lände und auf der Straße mit der Vespa zurückgelegt hat. Wenn man mir vorwirft, ich wäre mit meinem Pkw in Lörrach vorgefahren, so finde ich dies als eine unangebrachte Kritik an meinem Privatleben, die einem dritten keinesfalls zusteht. Ich werde wohl niemanden Rechenschaft schuldig sein, wenn ich an Pfingsten mit meiner Familie im Auto nach Lörrach fahre, um an der Schwarzwaldfahrt teilzunehmen.

In Ihrer Kritik an Herrn Grob gehen Sie entschieden zu weit. Ich frage mich, wo hier die so groß geschriebene Sportkameradschaft geblieben ist? Ob Herr Grob 1953 noch mit dem Fahrrad durch die Gegend „rollerte“, entzieht sich meiner Kenntnis und selbst wenn es der Fall gewesen wäre, wir haben wohl alle einmal so begonnen.

Es würde zu weit führen und ich lege auch gar keinen Wert darauf, mich auf weitere Details einzulassen. So sicher ich bin, mit meiner Meinung nicht allein zu sein, so aufrichtig wünsche ich Ihnen zu Ihrer nächsten Veranstaltung „Hals- und Beinbruch“.

Hermann Husel
Augsburg
Laugingerstr. 1

Das Vespawerk mit den Augen eines Vespafahrers

Kürzlich hatte ich Gelegenheit das Herstellerwerk unserer Vespa in Augsburg-Haunstetten zu besichtigen. Schon beim Betreten des Geländes war ich erstaunt, zu sehen, wie eine Gleisanlage betriebsfertig gemacht wurde. Ein erstes Zeichen dafür, daß bei der Vespa G.m.b.H. auch im Winter keine Ruhe herrscht. Später erfuhr ich, daß die neue Gleisanlage dazu dienen soll, den Versand zu beschleunigen.

Die Besichtigung begann bei der Materialanlieferung. Jedes einzelne Stück wird nach dem Auspacken sofort mittels modernster technischer Einrichtungen darauf geprüft, ob es den gestellten Anforderungen genügt. Erst dann gelangen die Teile in den Verarbeitungsgang. Durch diese frühe Kontrolle wird vermieden, daß Einzelteile eingebaut werden und nachher auf Grund von Fehlerhaftigkeit wieder herausgerissen werden müssen.

Ich war sehr erstaunt, festzustellen, daß jetzt mitten im Winter voll gearbeitet wird, zumal mir bekannt war, daß dieses bei anderen Werken der Zweiradindustrie und auch bei anderen Rollerherstellern nicht der Fall ist.

Überall wurde unter Verwendung von modernstem Gerät gearbeitet, sei es bei der Karosserieherstellung oder bei der Montage usw. — So ist es erstaunlich, daß z. B. die Grundierung und Lackierung im Tauchverfahren von nur einem einzigen Mann durchgeführt wird, der mittels elektrisch gesteuerter Laufkatzen und Aufzugsvorrich-

Einsendeschluß der Beiträge für den nächsten Vespa Tip.

15. April 1958

tungen die Karosserie hebt und taucht und die Karosserie nach dem Grundieren und Lackieren sauber absetzt.

Besonders interessiert hat es mich zu sehen, wie die Vespa eingefahren wird. Während früher der Einfahrer draußen im Werksgelände seine Runden drehte, was natürlich auch zur Folge hatte, daß die Maschine nicht gerade sehr sauber wieder in die Halle kam, wird jetzt in der Halle eingefahren, und zwar läuft der Roller hierbei auf Walzenpaaren, so daß sich nicht das Fahrzeug bewegt, sondern „die Straße“ unter ihm. Der Einfahrer war ein Artist! Während er im Stand die Vespa in den einzelnen Gängen hochzog und dabei das Motorgeräusch kontrollierte, nahm er beim Erreichen einer Geschwindigkeit von etwa 60 Std. km die Hände vom Lenker und hielt die Arme waagrecht ausgestreckt, eine Leistung die wohl so leicht keiner von uns Vespafahrern vollbringen wird.

Anschließend ging es in das Ersatzteillager und ich war doch sehr erstaunt, zu sehen, was alles dazu gehört, die von uns ständig benötigten Ersatzteile auf Lager zu halten. Da gibt es Karosserien für sämtliche Modelle seit dem Erscheinen der Vespa in Deutschland. Ferner alle notwendigen Einzelteile für die Motortriebe usw. der in Deutschland laufenden Vespatypen. Hatte mich schon beim Betreten des Werksgeländes von Ferne das Geräusch der Arbeit umfungen, so muß ich sagen, daß rückblickend vor allem ein Eindruck bei mir haften blieb: die äußerst rationelle Fertigungsweise, verbunden mit der erfreulichen Frische und dem persönlichen Kontakt, den die Werksangehörigen mit der Betriebsleitung pflegen.

Hans Joachim Lübker
Hamburg-Lurup
Achtern Stg 19

Eine so gut

wie die andere, deshalb immer wieder



BERU
ZÜND-
KERZEN

VESPA Club Kiel und sein großes Treffen

Auf der Jahreshauptversammlung des Vespa Clubs Kiel e.V. im VCVD, Ortsclub im ADAC, wurde der bisherige Gesamtvorstand nunmehr zum dritten Male einstimmig wiedergewählt. Diese Tatsache, verbunden mit der Beständigkeit seiner Mitglieder, erklärt die Leistungen und das Ansehen unseres Clubs, der vor sechs Jahren von einer Handvoll Vespisten gegründet wurde und nunmehr in sein 7. Geschäftsjahr geht. Viele der alten Kämpen sind noch dabei, auch wenn sie sich inzwischen „bedeckt“ haben und auf vier Beinen gehen. Man tritt aus diesem Club nicht aus, es sei denn, daß man Kiel verläßt und keine Aussicht hat, jemals zurückzukehren.



Vespa-Treffen Kiel 1957

Wir haben uns besondere Aufgaben gesetzt. Wir wollen nicht nur dem gesellschaftlichen Zusammenschluß Gleichinteressierter dienen, motorsportliche Veranstaltungen anfahren oder selbst durchführen; in erster Linie wollen wir unsere Mitglieder zu verkehrsgerechten Fahrern erziehen und uns der Kameradschaft und Hilfsbereitschaft auf der Straße widmen. Demzufolge sind wir korporativ dem Deutschen Roten Kreuz angeschlossen, im Katastrophenschutzdienst des DRK als Melde- und Verbindungsstaffel eingesetzt und unsere Mitglieder werden laufend in Erste-Hilfe-Kursen geschult. Darüber hinaus hat sich eine stattliche Zahl unserer Mitglieder dem „freiwilligen Kameradschaftsdienst“ des ADAC zur Verfügung gestellt. Mehrere Einsatzübungen mit dem DRK und der Polizei haben die Einsatzbereitschaft und den Ausbildungsstand des Clubs erwiesen. Selbstverständlich kommt auch die motorsportliche Seite nicht zu kurz. Gerade im letzten Jahre konnten wir trotz unseres bewußt niedrig gehaltenen Mitgliederstandes stolze Erfolge erringen. So konnten wir im Vespa-Wettbewerb im Frühjahr dieses Jahres in der Gruppe Norddeutschland den 3. Preis erringen. 25 000 km wurden hierfür insgesamt in sechs Wochen heruntergespult. Keine Vespa blieb zu Hause, auch wenn Petrus hier oben Temperaturen nahe null Grad und Schnee- und Hagelschauer bescherte. Zum Vespa-Bundestreffen in Gießen wurde der 2. Mannschaftspreis, auf einem Vespa-Treffen in Schweden der 2. Einzelfahrerpreis geholt. Der Touristik-Wettbewerb des ADAC-Gaues brachte dem Club mit 21 teilnehmenden Maschinen den

Mannschaftssieg und den „Franz-Harz-Wanderpreis“. Auf dem 3. ADAC-Turnier des Nordens in Travemünde, zum 4. Norddeutschen und internationalen Kabinenrollertreffen in Hannover und auf anderen Clubwertungsfahrten wurden weitere 2. und 3. Mannschafts- und Einzelsiege errufen. Auf Geschicklichkeitsturnieren wurden 1.,

Programm der internationalen Zielfahrt zur Kieler Woche 1958

Sonnabend, den 28. Juni 1958

13.00 bis 17.30 Uhr: Eintreffen der Zielfahrer auf dem Rathausplatz in Kiel, Wertung, Quartierzuweisung, Überreichung der Zielfahrtplakette und der Erinnerungsgabe.

Platzkonzert des Musikkorps der Polizei-Direktion Kiel.

20.00 Uhr: Festessen in den repräsentativen Räumen der Universität Kiel — Neue Mensa. (Das Essen wird pünktlich serviert.)

21.00 Uhr: Festball mit künstlerischen Darbietungen.

Zum Tanz spielt die Tanzkapelle Willi Reisberger in großer Besetzung.

Sonntag, den 29. Juni 1958

10.00 Uhr: Empfang durch den Herrn Stadtpräsidenten im Kieler Rathaus.

10.45 Uhr: Korsofahrt durch die Stadt. (Start: Rathausplatz)

11.30 Uhr: Geschicklichkeitsturnier (VLC-Nord Ausscheidung)

12.00 Uhr: Gemeinsames Mittagessen (Neue Mensa, Universität Kiel)

14.00 Uhr: Fahrt in See (Abfahrt und Ankunft: Anlegebrücke Bahnhofskai).

23.00 Uhr: Brillant-Feuerwerk zum Abschluß der „Kieler Woche“.

2. und 3. Preise errungen. Auch die Touristik wurde im abgelaufenen Jahre groß geschrieben. Neben vielen Fahrten in Deutschlands schöne Gauen wurde der Clubwimpel in Dänemark, Schweden, Holland, Frankreich, Spanien, Italien, Österreich und in der Schweiz gezeigt; touristische Leistungen von Rang, denn um allein von Kiel zur südlichen Bundesgrenze zu kommen, müssen erst einmal 1000 km gefahren werden. Als wertvolle Bereicherung des Clublebens hat sich der interne Clubmeisterschaftswettbewerb erwiesen. Nach einem gestaffelten Punktsystem werden motorsportliche und touristische Leistungen sowie die Teilnahme am Clubleben bewertet und so der



Die Berliner kommen

„Clubmeister“ und die nach ihm aktivsten Mitglieder ermittelt und mit kleinen Anerkennungspräsenten bedacht.

Den Höhepunkt des Clublebens, das mit 11 Versammlungen, 12 Ausfahrten, 2 club-internen Festen und wöchentlichen Stammtischen schon eine erhebliche Aktivität der Mitglieder verlangte, und zugleich die große Bewährungsprobe für den Club bildete, wie in allen Jahren, die Ausrichtung und Durchführung der Vespa-Zielfahrt zur Kieler Woche. Diese nunmehr schon zum fünften Male durchgeführte internationale Großveranstaltung, die im offiziellen Kieler-Woche-Programm ihren ständigen Platz hat und starke Unterstützung durch die Behörden und den ADAC findet, erfreut sich von Jahr zu Jahr steigender Beliebtheit im In- und Ausland. 350 Vespen mit mehr als 600 Fahrern und Beifahrern waren es in diesem Jahr, die aus Italien, Schweiz, Österreich, Frankreich, Belgien, Holland, Dänemark und Schweden und den deutschen Gauen in Kiel zusammenkamen. Die mustergültige Organisation und Qualität dieser zweitägigen Veranstaltung hat ein europäisches Echo gefunden, mancher insbesondere der ausländischen Fahrer kommt Jahr für Jahr und es ist immer wieder erhehend, bei der Ankunft auf dem Kieler Rathausplatz die Begrüßung zwischen Vespisten aus Nord- und Südeuropa mitzuerleben, die sich nur einmal im Jahr, aber alle Jahre wieder, zur Vespa-Zielfahrt zur Kieler Woche sehen.

Dies und die bereits zum Jahresanfang schon einsetzenden Anfragen nach dem Zeitpunkt der nächsten Kieler-Woche-Vespa-Zielfahrt geben immer wieder den Auftrieb zur erneuten Durchführung. Wer einmal eine solche Großveranstaltung durchführen mußte, wird wissen, daß sie monatelang Vorbereitungen voraussetzt und jedes Mitglied nicht nur an den Zielfahrttagen selbst voll in Anspruch nimmt.

Aber trotz aller Mühen und Plagen: Der schönste Lohn ist die uneingeschränkte Anerkennung der Zielfahrtteilnehmer und ihr ständiges Wiederkommen und darum auch

1958 6. Vespa-Zielfahrt zur Kieler Woche
am 28. und 29. Juni.



Hafenstadt Kiel



VC Frankfurt

Fuchsjagd in Frankfurt am Main

Abschluß des Jahres 1957 — in motorsportlicher Hinsicht — war wieder einmal mehr die traditionelle (interne) Fuchsjagd.

Im Gegensatz zu früheren Veranstaltungen, die doch letzthin immer recht gemütlich waren, ist man jetzt dazu übergegangen, die Jagd einmal rein sportlich zu gestalten. Die „Kaffeefahrer“ staunten nicht schlecht, daß der Weg über Stock und Stein, durch Gestrüppe, Straßen und Wege 4. u. 9. Ordnung führte. Der Fahrt kam noch zugute, daß es die letzten Tage vorher fast ununterbrochen regnete und die Gegend teilweise herrlichen Schlammfeldern glich. — Es versteht sich am Rande, daß manch einer ausstieg!



Werner Krause, der Komiker des VCF. Hier noch gut gelaunt und voller Tatendrang! Leider mußte er ausscheiden, da ihm — als einzigstem — Wasser in die Lichtmaschine kam.

Um ganz sicher zu gehen, hatte man sogar zwei Füchse auf die „GS“ beordert (W. Streckenbreiter, F. Wagebach). Bereits eine Woche zuvor hatten sie sich die Zeit genommen, um ein geeignetes Gelände ausfindig zu machen.

Obwohl die Fuchsmaschine selbst nur knapp 15 km fuhr, brachten es einige auf ganz

respektable Fahrtleistungen! Kein Wunder, hatten die Füchse doch zahlreiche Irrwege in die Route eingelegt.

Die Jagdzeit war mit über zwei Stunden (für 15 km!) reichlich bemessen und trotzdem kam ein Großteil gar nicht an, oder viel zu spät. Selbst der erste brauchte 1 1/2 Stunden, um beim Fuchs zu sein! Nur 8 von rund 40 gestarteten Clubfahrern erreichten in der regulären Zeit den Fuchs!



Und zum Schluß „Großaufnahme“ aller Beteiligten mit Weihnachtsmann (Onkel Werner) in der Mitte.

Die Renner, Gashahnsaspiranten sowie die gesamte Sportfahrerelite — wie immer bei der Fuchsjagd — waren unter „ferner liefen“! Ja, hier gilt es halt nur mit Kopf zu fahren — wobei natürlich nicht gesagt werden soll, daß die Sportfahrer sonst ohne Kopf fahren — ... aber derjenige, der eine solche Veranstaltung schon hinter sich gebracht hat, weiß davon bestimmt ein Lied zu singen ...

So endete die Frankfurter Fuchsjagd, die trotz der schweren und schmutzigen Hindernisse viel Freude bereitete, wieder einmal mehr mit einer Überraschung. Günter Weirich konnte sich im Endspurt, die letzten 50 Meter mußten zu Fuß zurückgelegt werden, vor Rudolf Blank behaupten, und so die begehrte „Goldene“ erkämpfen. Die bronzene Plakette erjagte sich schließlich Heinz Holzmüller in einem halsbrecherischen Spurt!

Anschließend traf sich dann die ganze Vespa-Gemeinde in Urberach, hier war auch der Start der Veranstaltung, zum gemütlichen Beisammensein, Tanz und Preisverteilung.

Weihnachtsfeier des VC Frankfurt a. M.

... war wieder einmal eine größere Sache! Der Weihnachtsmann W. Steckenreiter kam mit einer neuen GS sogar in den weihnachtlich geschmückten Saal gefahren. — Die Veranstaltung ging dieses Mal bis in den frühen Morgen hinein. Alle die seinerzeit beim Vespa-Club-Turnier dabei waren, erhielten — man hatte ja bekanntlich eine GS gewinnen können — ein Präsent.

Heiliger Abend, 14 Uhr, traf sich die Frankfurter Vespa-Familie, jeder hatte ein Geschenk mitgebracht, zum Bescheren der Verkehrs-Schutzpolizisten. Dies bereitete nicht nur allen Fahrern viel Freude, sondern die „Schupos“ waren begeistert und teilweise sehr gerührt.

VC Hamburg

Am 4. Februar 1958 fand um 20 Uhr in unserem Clublokal „Start und Ziel“, Hamburg 20, Alsterkrugchaussee 50, unsere diesjährige Hauptversammlung statt. — Zuerst gab unser 1. Vorsitzende, Herr Hans-Joachim Lückert, einen ausführlichen Bericht und unterstrich, daß das verflossene Jahr besonders dazu beigetragen hat, unsere freundschaftlichen Beziehungen zu ausländischen Vespa Clubs weiter zu festigen. Anschließend erfolgte der Kassenbericht unseres Kassenprüfers Herrn Th. Köhnke. Unserer Kassiererin, Frau Gertrud Pers, wurde daraufhin Entlastung erteilt.

Da satzungsgemäß Vorstandsmitglieder unseres Clubs 2 Jahre im Amt bleiben, mußten für die nächsten 2 Jahre der 2. Vorsitzende und der Sportwart neu gewählt werden. Unser bisheriger 2. Vorsitzende, Herr Rolf Florentz, konnte aus beruflichen Gründen nicht mehr kandidieren. Bei der anschließenden Wahl wurde der bisherige 1. Beisitzer, Herr Horst Pers, einstimmig zum 2. Vorsitzenden gewählt, während die Wahl des Sportwarts auf Herrn Hans-Peter Badje fiel. 1. Beisitzer wurde Herr Hans-Karl Schütze. Sämtliche Wahlen wurden nach einer vorausgegangenen Diskussion, die unter Ausschluß der von den Mitgliedern genannten Kandidaten stattfand, geheim durchgeführt.

Der Vorstand des VC Hamburg setzt sich nunmehr wie folgt zusammen:

- | | |
|------------------|---|
| 1. Vorsitzender: | H. Hans-Joachim Lückert |
| 2. Vorsitzender: | H. Horst Pers |
| Sportwart: | H. Hans-Peter Badje |
| 1. Beisitzer: | H. Hans-Karl Schütze |
| 2. Beisitzer: | H. Detlef Lau |
| Kassenwart: | Fr. Gertrud Pers |
| Schriftführer: | H. Arndt-Wolff, Loochse |
| Kassenprüfer: | Fr. Ingeborg Lückert und
H. Theodor Köhnke |

Unsere Clubanschrift lautet:
Vespa Club Hamburg
Hamburg-Lurup
Achteln Styg 19

Clubabende finden jeden Dienstag, 20 Uhr, in unserem Clublokal „Start und Ziel“, Hamburg 20, Alsterkrugchaussee 50, statt.

VC Aachen

Die Anschrift unseres Clubs hat sich geändert.

Neue Adresse des VC Aachen:
1. Vorsitzender Karl Peinemann
Aachen, Lothringer Straße 11

VC Wülfrath

Die Jahreshauptversammlung des Vespa Club Wülfrath fand am 21. November 1957 statt. Tagungsort war wie herkömmlich das Clublokal. Die Versammlung wurde vom 1. Vorsitzenden Hans Buchaly eröffnet. Nach Verlesung der Tagesordnung und des Protokollbuches gab der 1. Vorsitzende einen Überblick über das abgelaufene Vespajahr.

In den Wintermonaten wurden die geselligen Kegelabende abgehalten. Im Winter 1957/58 sollen an diesen Kegelabenden Clubmeisterschaften im Kegeln ausgetragen werden. Die ersten Clubausfahrten fanden im Mai statt. Die Beteiligung war gut. Die erste Veranstaltung war die Bildersuchfahrt. Sieger wurden:

1. W. Fünfhausen
2. K. Ohme
3. H. Knippschild

W. Fünfhausen konnte somit den im vergangenen Jahr errungenen Wanderpreis erfolgreich verteidigen.

Im Juni, Juli und August starteten unsere Vespisten in alle Himmelsrichtungen zu ihren Urlaubsfahrten.

Im September 1957 fand die traditionelle Fuchsjagd statt.

Der Sieger der Fuchsjagd des Jahres 1956 L. Höpner wurde als Fuchs mit einer Vorsprung von einer halben Stunde ins Revier geschickt. Nach langer Jagd wurde der Fuchs in seinem Bau, und zwar in der Wohnung des 1. Vorsitzenden H. Buchaly von dem Vespisten H. Nitzschmann gestellt. Nitzschmann entriß dem Fuchs den Fuchsschwanz und war somit Sieger der Fuchsjagd 1957. 2. W. Fünfhausen, 3. M. Nölle.



VC Wülfrath startbereit

Im Oktober 1957 konnte der Vespa Club Wülfrath sein fünfjähriges Bestehen feiern. Die uns befreundeten Clubs Ratheim und Mettmann wurden zu unserem Fest eingeladen. Am Samstag, dem 19. Oktober 1957, hatten wir auf dem Platz in den Banden in Wülfrath eine Bahn für unsere Geschicklichkeitsmeisterschaft aufgebaut. Wegen des schlechten Wetters gestaltete sich die Ge-

schicklichkeitsfahrt wirklich zu einer im wahrsten Sinne des Wortes sehr schwierigen Fahrt. Eine Nullfehlerfahrt konnte keiner herausfahren.

1. Sieger W. Fünfhausen
2. Sieger G. Eigen
3. Sieger M. Nölle

Am Abend des 19. Oktober 1957 fand im Hotel Bovensiepen unsere Feier aus Anlaß des fünfjährigen Bestehens des VC Wülfrath statt. Die erschienenen Clubs wurden mit Silberbechern ausgezeichnet. Der 1. Vorsitzende überreichte dem VC Wülfrath den vom Vespa-Werk gestifteten Pokal. Der wertvolle Pokal löste große Freude aus. Die befreundeten Clubs Ratheim und Mettmann überreichten dem VC Wülfrath Silber-teller als Erinnerungsgeschenke.

Am 20. Oktober wurde im Rahmen unseres fünfjährigen Bestehens ein großes Geschicklichkeitsturnier ausgefahren. Es fand bei der Bevölkerung großen Anklang. Es war die erste große Veranstaltung, die der Vespa Club Wülfrath durchführte. Sieger wurden:

1. M. Nölle, VC Wülfrath
2. G. Wunsch, VC Mettmann
3. M. Pötke, VC Mettmann

Alle an unserem Fest Beteiligten waren von unserer Veranstaltung begeistert. Sie versprachen, wieder zu kommen. Mit einer Korsofahrt durch die Stadt Wülfrath und anschließende Verabschiedung der Gäste gingen zwei ereignisreiche Tage des VC Wülfrath zu Ende.

Jetzt möchte ich die vom VC Wülfrath erfolgreich angefahrenen Veranstaltungen aufzählen. Es ist dies in erster Linie das vom VC Ratheim ausgeschriebene Vespatreffen im Juli 1957. Wir nahmen hier mit 10 Vespen daran teil und konnten bei dieser gut gelungenen Veranstaltung 4 Preise erringen. In der Ziel- und Sternfahrt erringt unser Vespist G. Eigen mit 700 gefahrenen Kilometern den 2. Preis. Der VC Wülfrath stellte mit W. Fünfhausen den 1. Einzelsieger. Ferner belegte die Mannschaft des VC Wülfrath mit den Fahrern H. Buchaly, W. Fünfhausen, P. Dächer den 1. Platz, auch diesmal wieder ein Pokal für uns. An dieser Stelle bitte ich den Vespa Tip folgendes zu berichtigen. In der letzten Nummer des Vespa Tip wurde unser Vespist G. Eigen als zweiter Sieger in der Einzelwertung genannt, aber als zum VC Gelsenkirchen gehörig. Wir bitten dieses, bitte, zu berichtigen.

Am 22. September 1957 nahm der VC Wülfrath an einer vom DTC Mülheim ausgeschriebenen Quizfahrt mit vier Vespen teil.

Wir brachten die Fahrt und auch die Quizfragen gut hinter uns und trafen sogar noch 1 Std. früher am Ziel ein. In der Rollerklasse stellte der VC Wülfrath mit M. Nölle den 2. Sieger. In der Mannschaftswertung von

allen Fahrzeugen konnte der VC Wülfrath den 1. Preis für sich erobern.

Ich möchte den Vespisten H. Knippschild, G. Eigen, M. Nölle und H. Buchaly für ihr gutes Fahren auf das herzlichste danken.

Damit habe ich meinen Jahresbericht beendet.

Der neue Vorstand:

1. Vorsitzender und Schriftführer
Hans Buchaly,

Stellvertretender Vorsitzender u. Kassierer
Heinz Knippschild,

Tourenwart Willi Fünfhausen,

Technischer Wart Günter Eigen.

Wir, der VC Wülfrath, sind nur ein kleiner Club, aber ich kann wohl sagen, eine verschworene Gemeinschaft von Vespistinnen und Vespisten. Den Vespagedanken hoch zu halten, gemeinsam im Jahr 1958 viele Vespaveranstaltungen zu besuchen, ist das Bestreben unseres Clubs. Weiter wollen wir in guter Kameradschaft mit den anderen Clubs um den Siegeslorbeer streiten.
Hans Buchaly, 1. Vorsitzender

VC Wetzlar



VC Wetzlar in fröhlicher Runde

Am 14. Dezember 57 hielt der VC Wetzlar in seinem Clublokal „Nassauer Hof“ seine Weihnachtsfeier ab, zu der auch der VC Gießen herzlich eingeladen wurde. Der 1. Vorsitzende, Herr Bender, begrüßte die Gäste und wünschte ihnen ein paar nette und fröhliche Stunden. Anschließend wurde eine „Bierzeitung“ zur Vorlesung gebracht, in der Erlebnisse und Aussprüche einzelner Mitglieder des VC Wetzlar auf eine nette und humorvolle Art durch den „Kakao“ gezogen wurde. Als danach ein wenig Stimmung vorhanden war, klopfte es feste an die Tür und herein kam unser Nikolaus, der von unserem Clubmitglied Klaus Knieling sehr gut dargestellt wurde. Er beschied die Clubmitglieder und den VC Gießen. Es kamen tolle Überraschungen zum Vorschein, die zur allgemeinen Stimmung beitrugen. Auch das Tanzbein wurde trotz der Enge ein wenig geschwungen. Zu später Stunde trennte man sich und wir hoffen, daß dieser Abend noch lange eine Erinnerung des fröhlichen Beisammenseins bleibt. ak

Ausschreibungen für deutsche Vespatreffen finden Sie nur mehr im Vespa Tip. Bestellen Sie noch heute. Jahresabonnement 1,98 DM

VC Hannover

Am 31. Januar 1958 hatten wir unsere diesjährige Generalversammlung, in dessen Verlauf auch die Vorstandswahl vorgenommen wurde. Nach einstimmiger Wahl wurde auch in diesem Jahr wieder Herr Heinz Kellner in das Amt des 1. Vorsitzenden berufen. Wir alle sind Herrn H. Kellner sehr dankbar, daß er auch in diesem Jahr (nachdem Herr Kellner dieses Amt schon zwei Jahre hindurch hervorragend geführt hat) wieder dieses Amt übernommen hat.

Als 2. Vorsitzender wurde erstmalig ein jüngeres Mitglied in den Vorstand gewählt. Wir wünschen Herrn Jobst Teichmann von ganzem Herzen, daß er sich gut in dieses Amt hineinarbeitet.

Der Sportwart Herr Friedel Ahrens und der Tourenwart Herr Willi Helmke haben auch in diesem Jahr diese Posten wieder übernommen, nachdem sie diese im letzten Jahr mit viel Enthusiasmus und Einsatzbereitschaft zur vollsten Zufriedenheit aller ausgeführt haben. Herr Frdl. Ahrens ist außerdem zum Sportleiter des Landesclubs Nord im VCVD ernannt worden, hierüber sind wir natürlich besonders stolz und wir wünschen Herrn Ahrens viel Glück und einen guten Start in seinem neuen Amte.



VC Hannover rollt wieder

Auch der Kassensführer, Herr Rieckenberg, hat dieses Amt zum zweiten Male übernommen, nur der Schriftführer, Herr Klaus Thies, und Hans-Dieter Boelicke als Pressewart, üben diese Posten zum ersten Male aus.

Unserer ehemaligen Schriftführerin Waltraud Kubasik (jetzt W. Kellner) sagen wir an dieser Stelle unseren allerherzlichsten Dank für ihre stetige Einsatzbereitschaft und für die viele Arbeit, die nun einmal

solch ein Amt mit sich bringt, die sie in aufopfernder und gewissenhafter Weise durchgeführt hat.

Wir bitten Sie die Adresse unseres neuen Schriftführers zur Kenntnis zu nehmen:

Herr Klaus Thies, Hannover, Stolze Str. 18.

Abschließend ist noch zu bemerken, daß wir in diesem Jahre verstärkt neue Vespa-Freunde werben wollen, dies soll nicht nur Aufgabe des Vorstandes sein, sondern vor allen Dingen auch Aufgabe jedes einzelnen Mitgliedes. Wir würden uns sehr freuen, wenn bei unseren künftigen Ausfahrten die Rollerschlange etwas länger würde. Aus diesem Grunde haben wir auch auf der Generalversammlung beschlossen, die Aufnahmegebühr, die sonst 5,— DM betrug, auf 2,— DM herabzusetzen.

H.-D. Boelicke, Pressewart

VC Salzuflen

Als die Glocken in der Silvesternacht das neue Jahr 1958 einläuteten, erscholl auch unser dreifaches „Vespa Roll“ in die Nacht. Bekanntlich ging der Vespa Club Herford Ende des vergangenen Jahres aus unseren Reihen hervor. Durch die Abspaltung (die in aller Freundschaft durchgeführt worden ist) konnten wir in diesem Jahre unsere alljährliche Weihnachtsfeier, die schon zur Tradition geworden war, nicht durchführen. Darum planten wir eine Silvesterfeier. Wie nicht anders zu erwarten war, kamen unsere Mitglieder fast vollzählig. Die alten Strategen des Vespa Clubs von Bad Salzuflen sorgten wie immer für fröhliche Stimmung. Es wurde getanzt und auch das Trinken nicht vergessen, zumal die Clubkasse eine größere Summe dazugesteuert hatte.

Kurz vor 24 Uhr gingen wir geschlossen nach draußen vor die Tür des Clublokals. Als die Glocken das neue Jahr 1958 einläuteten und andere ihre Feuerwerkskörper in die Luft warfen, erscholl unser dreifaches „Vespa Roll“ in die Nacht.

Im Augenblick verfügt der Vespa Club Bad Salzuflen nur noch über 12 aktive Vespa-Fahrer. Bei dieser Feier wurde die Kameradschaft in unseren Reihen gefestigt. Der Vespa Club Bad Salzuflen kann auf die jetzigen Aktiven voll vertrauen und neu aufbauen. Der neue Vorstand des VC von Bad Salzuflen glaubt auch in diesem Jahre an die Erfolge der vergangenen Jahre anknüpfen zu können.

VC Münster

Am 10. Januar fand unter dem Vorsitz des Herrn M. Averbek und in Anwesenheit des Kassiers H. Dierig, des Schriftführers, Herrn E. Bingel, und 18 Mitgliedern im Clublokal Hotel Tannenhof die diesjährige Hauptversammlung mit Entlastung und Neuwahl des Vorstandes statt.

Zunächst legte Herr Averbek den Rechenschaftsbericht des vergangenen Jahres vor. Clubausfahrten, Vespa-Treffen, Festlichkeiten und Clubmeisterschaftsläufe gestalteten das Programm.

Sehr viele Clubausfahrten führten zu Besuchen benachbarter Clubs, um die Freundschaft und die näheren Beziehungen in der großen Vespa-Familie zu pflegen und zu festigen. So wurde in Borghorst ein Tischtennis-Vergleichskampf ausgetragen, der zu Gunsten der Borghorster Vespa-Freunde entschieden wurde. Als Preis erhielten sie ein Faß Bier.

Von den im vergangenen Jahr stattgefundenen Vespa-Treffen wurde u. a. auch das Bundes-Vespa-Treffen in Gießen mit 14 Maschinen angefahren. Es war eins der schönsten Treffen. Unser schon traditionell gewordenen Frühlingsfest sei von den örtlichen Festlichkeiten genannt, das allen Gästen, besonders unseren Vespa-Freunden aus Holland viel Freude bereitet hat. Nicht zu vergessen sei hierbei noch die Nikolausfeier, wobei der Nikolaus die einzelnen Mitglieder lobte und auch tadelte.

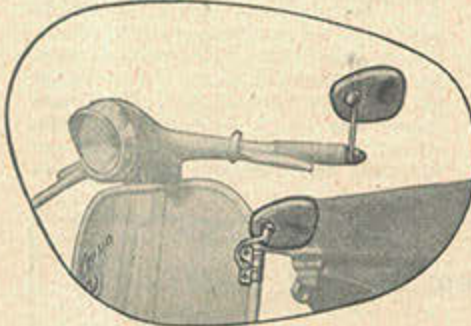
Auch im letzten Jahr fand am Heiligen Abend, wie in den Jahren zuvor, unsere Schutzmannschaftsbescherung auf dem Prinzipalmarkt statt, wobei die 18 Maschinen allseitig einen erfreulichen Eindruck hinterließen.

Erwähnen möchten wir noch, daß wir trotz allen Festlichkeiten und Feiern unsere Vespa-Freunde, die durch unglückliche Umstände auf der Straße, ans Bett gefesselt wurden, nie vergessen werden. Einem Clubkameraden, den es besonders hart getroffen hatte, stellten wir im 1. Weihnachtsfeiertag einen Besuch mit acht Maschinen ab und überreichten ihm als Zeichen der Verbundenheit einen Frühstückskorb.

Die Clubmeisterschaftsläufe wurden alle gut organisiert, und die Sporttalente konnten in jeder Beziehung gut zur Entfaltung gebracht werden. Die Fuchsjagd — als letzter Clubmeisterschaftslauf —, die von Herrn H. Dierig gewonnen wurde, war der Abschluß des Rollerjahres.

Der Rückblickspiegel darf nicht fehlen!

Zwei formschöne und zweckmäßige „ALBERT“-Spiegel halten wir für Ihre Vespa bereit:



- a) Zur Montage im Lenkrohr (für alle Vespa-Typen bis einschl. „T 56“) Best. Nr. 711/620 Y DM 9,90 pro Stück
- b) Zum Ankleben am Schutzschild (für sämtliche Vespa-Typen bis einschl. Exp. 57) Best. Nr. 711/659 L DM 8,80

Bitte beim Fachhändler verlangen!

Hersteller: C. ALBERT & CO., W.-Barmen, Paulstr. 10, Tel. 50011

Denfeld

DIE
MOTORRAD-
ROLLER-
MOPED-
SITZBANK
FÜR IHRE MASCHINE

SPORTSITZE · SÄTTEL · FUSSRASTEN · KOFFERTRÄGER
GEORG DENFELD K.G. SATTELFABRIK BAD HOMBURG

VC Münster (Fortsetzung)

Es freut uns besonders, bekannt geben zu können, daß Herr Averbek, Herr Hürter und Herr Böcker bei ADAC-Veranstaltungen Gold-, Silber- und Bronzeplaketten auf ihren stets zuverlässigen Vespa erringen konnten.

Nach diesem kurzen Rückblick wurde der Vorstand mit Ausnahme des Kassierers H. Dierig entlastet. Die Entlastung des Kassierers wurde nach erfolgter Kassenprüfung durch die Herren Wilhelm und Bremhorst erteilt. Sodann wurde zur Wahl des Vorstandes geschritten.

1. Vorsitzender	Horst Dierig
2. Vorsitzender und Schriftführer	Friedhelm Bremhorst
Kassierer	Erich Aldensell
Sportwart	Walter Krauskopf

Zur allgemeinen Kenntnisnahme!

Unsere Anschrift lautet: VC Münster, Münster, Hammer Straße 52.
Friedhelm Bremhorst

VC Herford

Wieder ein neuer Vespa Club!

Am 30. November 1957 hat sich der VC Herford neu konstituiert. Bei der Gründungsversammlung meldeten sich als Mitglieder 18 Vespafahrer. Als Vorstandsmitglieder wurden gewählt:

1. Vorsitzender	Jürgen Schnepfer
2. Vorsitzender	Albert Roßmann
Schriftführer	Wilhelm Kauffmann
Kassierer	Christoph Stüker
Touren- und Sportwart	Oswald Wanke

Die Clubanschrift lautet Herford i/W, Mindener Straße 5.

An der anschließenden Gründungsfeier nahmen als Gäste teil der VC Braunschweig, der VC Oldenburg und viele Osnabrücker Vespakameraden. Der neugegründete VC Herford erhielt damit in einem würdigen festlichen Rahmen bei Tanz und Unterhaltung einen schönen Auftakt für die kameradschaftliche Arbeit im Vespaleben.

Lieber Vespa Tip-Leser!

Gehören Sie schon einem Vespa Club an? Der Vespa Tip hat Ihnen bestimmt schon einen Einblick in das vielgestaltige Leben der großen Vespa-Familie gegeben.

So wie der Vespa Club von Deutschland seinen „Vespa Tip“ hat, so haben die Vespa Clubs in ganz Westeuropa, in Afrika, dem Nahen Osten, in Indonesien, Honkong, Singapur, Südamerika, in den Vereinigten Staaten und in Großbritannien ihre eigenen nationalen Dachorganisationen und natürlich auch ihre eigenen Vespa-Zeitungen.

Diese wirklich einzigartige Familie, die ohne Phrasen und Pathos völkerverbindend wirkt, nimmt jeden in ihre Reihen auf, der Sinn für Geselligkeit, Touristik, Sport und internationale Kameradschaft hat.

Ein Mitglied eines Vespa Clubs, der dem Vespa Club von Deutschland angeschlossen ist, ist gleichzeitig Mitglied des Vespa Clubs von Europa, die als höchste Dachorganisation über den einzelnen nationalen Organisationen steht. Der einheitliche Ausweis, und die herzliche Aufnahme eines Clubmitglieds bei allen Vespa Clubs im In- und Ausland unterstreicht das Gesagte deutlich.

Wollen auch Sie einem Vespa Club angehören? Schreiben Sie uns eine Karte, und wir teilen Ihnen mit, wo sich der nächste Vespa Club befindet. Wollen Sie aber an Ihrem Heimatort einen Vespa Club mit einigen Gleichgesinnten ins Leben rufen, so sind wir Ihnen gerne mit Rat und Tat behilflich.

Ihr Vespa Club von Deutschland



VC Augsburg

Der VC Augsburg schickte zur Eröffnung des ADAC-Hauses in Augsburg eine Vespa-Staffette. Sie überreichte dem Schatzmeister des ADAC und 1. Vorsitzenden des Gaues Südbayern, Herrn Franz Stadler, einen Blumenstrauß mit Grußadresse.

VC Mühlheim

Wir stellen hiermit unseren neuen Vorstand vor: Alter und neuer 1. Vorsitzender Toni Neuhaus; 2. Vorsitzender Fred Brunner; Kassierer Margret Lokau; Schriftführerin Lilo Weiler; Sportwart Werner Kracht; Tourenwart Karl Engels; Pressewart Karl Heinz Hogeweg. Die Wahl fand unter starker Beteiligung der Mitglieder und Interessenten aus Mühlheim, Duisburg und Oberhausen statt. Der neue Vorstand wünscht seinen Kameraden und Kameradinnen viel Glück und Erfolg in der kommenden Saison auf allen Treffen und Straßen in Europa. Vespa Roll!

Viel Glück auch dem Vespa Tip und seinen Mitarbeitern.

Das Vespa-Bundestreffen
dauert dieses Jahr

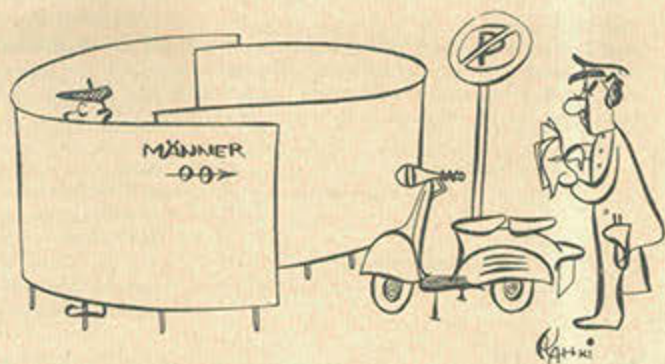
2 Tage

Für Hin- und Rückfahrt
eventuell 1-2 Tage Urlaub reservieren!



Jetzt, wo er eine Grand Sport fährt,
schaut er mich nicht mehr an

Schmünzel- Tip



5 Mark!
Für eilige Fälle zwofuffzig!



Die „Große Chance“



Laß „Sie“ nur,
sie will ja mit
nach Italien

Ausschreibung

zur 6. Vespa-Zielfahrt am 28./29. Juni 1958 zur „Kieler Woche“

Veranstalter:

Vespa-Club Kiel e.V. in Zusammenarbeit mit dem Vespa-Club von Deutschland, der Landeshauptstadt Kiel und dem ADAC, Gau Schleswig-Holstein.

Nennung:

Nennberechtigt ist jeder Vespa-Fahrer als Einzel-Fahrer oder jeder Vespa-Club als Mannschaft. Die Nennungen sind bis spätestens 14. Juni 1958 an den Vorsitzenden des Vespa-Clubs Kiel, Herrn L. Beyersdorff, Kiel, Federmannstraße 11, unter Verwendung des beigefügten Nennformulars und gleichzeitiger Überweisung des Nenngeldes auf das Bankkonto K 4 83 82 bei der Kieler Spar- und Leihkasse oder durch Postanweisung einzureichen. Nach Eingang des Nenngeldes werden den Teilnehmern die Startkarten umgehend zugestellt. Sie sind bei Ankunft am Ziel ausgefüllt mit VCVD-Ausweis bei der Wertungskommission abzugeben.

Nenngeld:

Das Nenngeld beträgt für jeden Fahrer DM 8,— und für jeden Beifahrer DM 7,—.

Für Nennungen, die nach dem 14. Juni 1958 eingehen, beträgt das Nenngeld je DM 10,—.

Für die Nennung von Club-Mannschaften wird zusätzlich kein Nenngeld erhoben.

Ausländische Teilnehmer können das Nenngeld bei der Ankunft am Ziel zahlen.

Wertung:

Gewertet werden sowohl Einzel-Fahrer als auch Club-Mannschaften, die im Besitz eines gültigen VCVD-Ausweises (Inländer) sind. Der Start darf nicht vor dem 24. 6. 1958, 0.00 Uhr, erfolgen.

A) Einzel-Fahrer-Wertung

Das Ziel kann direkt oder über einen Wendepunkt angefahren werden. Gewertet wird die Entfernung (Luftlinie)

- vom Startort zum Ziel oder
 - vom Startort zum Wendepunkt und vom Wendepunkt zum Ziel.
- Startort und Wendepunkt, die beliebig gewählt werden können, müssen auf der Startkarte amtlich bestätigt werden.

B) Mannschafts-Wertung

Wertung einer Club-Mannschaft setzt gleichen Startort (beliebig) und gleiche Fahrstrecke voraus.

Eine Mannschaft muß aus mindestens 5 Maschinen bestehen. Gewertet werden die Luftlinien-Kilometer wie bei der Einzel-Fahrer-Wertung, multipliziert mit der Zahl der eintreffenden Maschinen.

Die Mannschaft muß geschlossen am Ziel eintreffen.

Nennung

zur 6. Vespa-Zielfahrt nach Kiel am 28./29. Juni 1958

mit Genehmigung des VCVD

An den

Vespa-Club Kiel e.V.
Herrn Lothar Beyersdorff
K i e l
Federmannstraße 11

Start-Nr.:

Einzelwertung*

Auf Grund der Ausschreibung zur 6. Vespa-Zielfahrt nach Kiel am 28./29. Juni 1958 wird nachstehende Nennung abgegeben:

Name: Vorname:

Ort: Straße:

Vespa-Club:

Es wird für die Nacht vom 28. bis 29. Juni 1958 Unterkunft / keine Unterkunft* benötigt und gebeten, diese nach Möglichkeit für

- männl. Pers., weibl. Pers., Ehepaar(e) in einem Hotel
- männl. Pers., weibl. Pers., Ehepaar(e) in einem Privatquart.
- männl. Pers., weibl. Pers. in der Jugendherberge
- Platz für Zelt(e) auf dem Campingplatz vorzusehen.

Andere Quartierwünsche:

Teilnahme an der Dampferfahrt: ja / nein* Personen.

Das Nenngeld in Höhe von DM 8,— für den Fahrer, bzw. DM 7,— für den Beifahrer ist gleichzeitig per Postanweisung an obige Anschrift oder durch Banküberweisung auf das Bankkonto: Kieler Spar- und Leihkasse K 4 83 82 (Vespa-Club Kiel) überwiesen worden.

Ort: Datum: 1958

Unterschrift:

Clubwertung siehe Rückseite

* Nichtzutreffendes bitte streichen!

Bitte genaue Angaben! Möglichst in Blockschrift oder mit der Schreibmaschine ausfüllen!

Bitte hier ausschneiden und einsenden!

Clubwertung

Name und Anschrift des meldenden Clubs:

Unterschrift:

Name	Vorname	Anschrift	mit Sozia	Start-Nr.
1.	ja / nein	.....
2.	ja / nein	.....
3.	ja / nein	.....
4.	ja / nein	.....
5.	ja / nein	.....
6.	ja / nein	.....
7.	ja / nein	.....
8.	ja / nein	.....
9.	ja / nein	.....
10.	ja / nein	.....
11.	ja / nein	.....
12.	ja / nein	.....
13.	ja / nein	.....
14.	ja / nein	.....
15.	ja / nein	.....

Quartierwünsche bitte auf der Vorderseite (Einzelwertung) eintragen.

Bitte genaue Angaben! Möglichst in Blockschrift oder mit der Schreibmaschine ausfüllen!

Bitte hier ausschneiden und einsenden!

Zielkontrolle:

Die Zielkontrolle befindet sich in Kiel auf dem Rathausplatz. Die Teilnehmer müssen am Sonnabend, dem 28. 6. 1958, in der Zeit von 13.00 bis 17.30 Uhr, eintreffen. Später Eintreffende können nicht mehr gewertet werden.

Die Teilnehmer unterwerfen sich der Entscheidung der vom ADAC gestellten Wertungskommission. Die allgemeinen Sportbestimmungen gelten auch für diese Zielfahrt.

Jeder Teilnehmer fährt auf eigene Gefahr. Der veranstaltende Club übernimmt keinerlei Haftung.

Preise:

Der beste Einzellfahrer erhält den Ehrenpreis der Stadt Kiel. Weitere endgültige Preise werden in der Reihenfolge der Wertung vergeben.

Die beste Club-Mannschaft erhält den vom Vespa-Club Delmenhorst verliehenen Wanderpokal. Weitere Preise werden in der Reihenfolge der Wertung vergeben.

Jeder rechtzeitig gemeldete Fahrer erhält bei seinem Eintreffen in Kiel eine Zielfahrt-Plakette, der Beifahrer eine Erinnerungsgabe.

Die Preisverteilung findet während des Festalles statt.

Im Nenngeld sind enthalten:

Zielfahrt-Plakette für den Fahrer und Erinnerungsgabe für den Beifahrer, Festessen und Festball, gemeinsames Mittagessen, Dampferfahrt in See.

Für die Bereitstellung preisgünstiger Quartiere für einen oder mehrere Tage ist gesorgt. Camping-Platz ist vorhanden.

Die über Neumünster anfahrenen Teilnehmer der Zielfahrt werden am Ortseingang von Neumünster (30 km vor Kiel) vom Vespa-Club Neumünster betreut.

VESPA-CLUB KIEL e.V. im VCVD

Ortsclub im ADAC

Der Vorstand

Beyersdorff	Bosse	Bröske	Pillilwitz	Schulz
1. Vorsitzender	2. Vorsitzender	Sportwart	Schriftführer	Kassenwart

Ehrenkomitee

Dr. Wilhelm Siewers	Dr. Hans Carl Rüdell	Adolf Dahm
Stadtpräsident	Stadtrat	1. Vorsitzender des ADAC
der Landeshauptstadt Kiel	Vors. d. Kieler Yacht-Clubs	Gau Schleswig-Holstein
	Franz Ritter	Mitgl. d. Präsid. d. ADAC
	Stadtrat	

1. Vorsitzender des Automobil-Clubs von Kiel

Die berühmten Geschwister:

Vespa

TOUREN
EXPORT



TECHNISCHE DATEN:

Selbsttragende Stahlblechkarosserie. Motor: Original Vespa, Einzylinder-Zweitakt. Hubraum: 145,3 ccm. Verdichtung: 1:6,3. Leistung: 5,5 PS, 5000 U/min. Vergaser: Spezial Vespa. Getriebe: drei Gänge. Schaltung: Drehgriff. Kraftübertragung: direkt auf das Hinterrad wirkend. Elektrische Anlage: sechspoliger Schwungrad-Lichtmagnetzünder und Batterie. Federung: Vorderrad: Schwinghebel-federung und doppelt wirkender, hydraulischer Stoßdämpfer. Hinterrad: Trieb-satzschwinge, Doppelkegelschraubenfeder und doppelt wirkender hydraulischer Stoßdämpfer. Räder: einseitig aufgehängt, untereinander austauschbar. Bereifung: 3,5x10. Bremsen: Innenbacken-bremsen. Tankinhalt: 9,5 Liter, davon Reserve 1,4 Liter. Normverbrauch: ca. 2,2 Liter. Abmessungen: Radstand 1180 mm, Länge 1700 mm, Breite 700 mm, Höhe 1050 mm, Bodenfreiheit 160 mm. Steigfähigkeit: 28%. Eigengewicht: ca. 102 kg, ohne Kraftstoff. Zulässiges Gesamtgewicht: 265 kg.

Vespa

GRAND SPORT

TECHNISCHE DATEN:

Selbsttragende Stahlblechkarosserie. Motor: Original Vespa, Einzylinder-Zweitakt. Hubraum: 145,6 ccm. Verdichtung: 1:6,7. Leistung: 8 PS, 7500 U/min. Vergaser: Spezial-Fallstrom-vergaser. Zündung: durch Batterie. Getriebe: vier Gänge. Schaltung: Drehgriff. Kraftübertragung: direkt auf das Hinterrad. Federung: Vorderrad - Schwinghebel-federung u. doppelt wirkender hydraulischer Stoßdämpfer. Hinterrad - Trieb-satzschwinge, Doppelkegelschraubenfeder und doppelt wirkender hydraulischer Stoßdämpfer. Räder: einseitig aufgehängt und untereinander austauschbar. Bereifung: 3,5x10. Bremsen: Innenbacken-bremsen. Tankinhalt: 9,5 Liter, davon Reserve 1,4 Liter. Normverbrauch: ca. 2,9 Liter. Abmessungen: Radstand 1180 mm, Länge 1700 mm, Breite 728 mm, Höhe 1050 mm, Bodenfreiheit 160 mm. Eigengewicht: ca. 102 kg, ohne Kraftstoff. Zulässiges Gesamtgewicht: 260 kg. Steigfähigkeit: 32%.



Änderungen vorbehalten

Verlangen Sie die Farbprospektserie A/II - VESPA GMBH AUGSBURG

Die Vespa ist der meistgefahrenere Roller der Welt



*Die „Vespen“ schwirren wieder.
Jedes Jahr bringen sie den Frühling mit . . . und der Alte denkt:
Es wäre schon schön, die Küste entlang zu rollern.*