

Nr. 1

August / September 1955

Schutzgebühr 30 Pfg.



VESPA-Club in Vespa
Una / Westf.

Vespa

DIE ZEITSCHRIFT
FÜR DEN VESPFAHRER

TIP

OFFIZIELLES ORGAN DES VESPA-CLUBS VON DEUTSCHLAND UND DER VESPA-MESSERSCHMITT G.M.B.H.

VESPA-Club im V.C.V.D.
Unna/Westf.

Aus dem Inhalt

Statt einer feierlichen Ansprache

★

7 Pässe auf einen Streich

3000 km Vespa „GS“-Erfahrungen

★

Italienische 3-Meere-Fahrt

Ein Bildbericht

★

Sprung an die Côte d'Azur

★

Kleine Sozialogie

★

Wie Emil und Pauline zu ihrer Vespa
kamen

★

Im Messerschmitt-Vespa-Werk
tut sich was

Ein Werksbericht

★

Plauderei über Verkehrszeichen

★

Wenn die Generalüberholung fällig ist

★

Wo ist Wer?

Die Vespa-Clubs von Deutschland
nach einer Aufstellung vom
15. Januar 1955

★

Bericht über die 1. Alpenfahrt des
Schwäbischen-Vespa-Ringes 1955

★

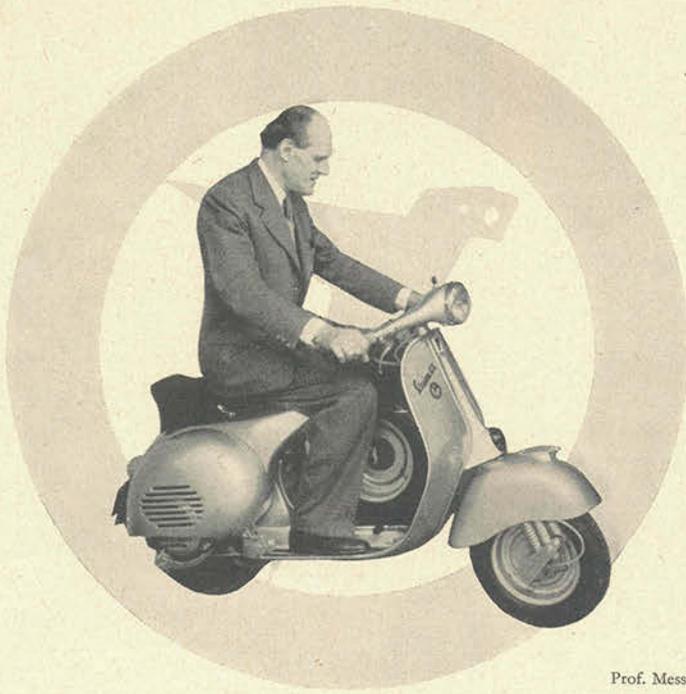
Die kleine Roller-Reise-Apotheke

★

III. Internationale Rallye Brügge,
Belgien

Unser Titelbild:

Auf spanischen Landstraßen (Foto: Wohlleben)



Prof. Messerschmitt auf Vespa GS

Liebe Vespa-Freunde!

Wenn man überhaupt schon von einer Rollertradition sprechen kann, so wäre diese gleichbedeutend mit der Vespatradition. Gerade Ihnen, als Besitzern eines Fahrzeugs, mit dessen Name auch heute noch der Roller schlechthin bezeichnet wird, diese Tatsachen näher erklären zu wollen, hieße längst Bekanntes wiederholen. 250 000 Vespas laufen auf den europäischen Straßen und es wäre wohl, nach dem Freiwerden der deutschen Baulizenz, undenkbar gewesen, bei uns den Vater aller Roller ohne Nachkommen zu lassen.

Die Ursache, daß Dr. Piaggio, der Erfinder der italienischen Vespa – denn der heutige Roller ist eine echte Erfindung, und nicht die Weiterentwicklung eines motorisierten Zweirades – die neue Lizenz gerade an das Messerschmitt-Werk übergab, liegt wohl neben der günstigen Werkskapazität in der Hauptsache in der jahrelangen Verbindung zwischen dem italienischen und dem deutschen Flugzeugbauer begründet. Unsere alte fliegerische Verbundenheit dürfte die Grundlage und das Vertrauen zu dieser fruchtbaren Zusammenarbeit geschaffen haben. In diesem gleichen Sinne begrüße ich die deutschen Vespafahrer – möge unser Unternehmen dieser schönen Gemeinschaft neue Impulse verleihen.

(Prof. Dr.-Ing. E. h. Willy Messerschmitt)

STATT EINER FEIERLICHEN ANSPRACHE . . .

... eine sachliche Erklärung. — Lange konnten wir nicht mehr zu euch sprechen. Weit über ein Jahr ist vergangen, seit die letzte Vespa-Zeitung herausgebracht wurde. Aber jetzt bläst ein frischer Wind in die Segel. Es gibt eine neue Vespa und damit auch eine neue Vespa-Zeitung. Der Weg war lang und mit vielen Hindernissen bepfastert, aber welchen Vespa-Fahrer könnte das abhalten, das gesteckte Ziel anzufahren und — wie das bei einem Vespa-Fahrer gar nicht anders sein kann — auch zu erreichen. Inzwischen hat sich viel Neues getan, besonders hinsichtlich der Organisation. Es haben sich eine Reihe überörtlicher „Vespa-Landesclubs“ gebildet: West, Süd-West, Süd, Nord und der Schwäbische Vespa-Ring, die, als der alte VCVD an Asthma erkrankte und den Winterschlaf nicht recht überlebte, tatkräftig, mit viel Idealismus und Aktivität den Vespa-Gedanken hochhielten, und die Verbindung mit dem neuen Werk, der Vespa-Messerschmitt GmbH, aufnahmen. — Wir wünschen übrigens den neu gegründeten Landesclubs einen guten Start und, daß ihre Arbeit ersprießlich sei.

Als der Frühling ins Land zog, da konnte die Vespa-Organisation ihr Richtfest halten. Nur das Dach, das fehlte noch. Aber — nicht mehr lange. Am 8. Mai 1955 traten in Gießen die Vorstände der „Vespa-Landesclubs“ zusammen. Es wurden grundlegende Änderungen besprochen, Organisationsfragen geklärt usw., und es dürfte nur noch ganz kurze Zeit vergehen, bis auch der Vespa-Club von Deutschland wieder in neuer Frische entsteht, um in der europäischen Vereinigung seinen Platz einzunehmen. Wir werden in der nächsten Ausgabe (am 15. Oktober 1955) vermutlich genaues darüber berichten können.

Jetzt einige Worte zum „VESPA-TIP“. Wie Sie als geübte Schnellschalter schon entdeckt haben werden, liegt in dem Namen



Wo so hübsche Mädchen durchs Land fahren, da braucht man um den Nachweuchs (natürlich für die Clubs) nicht besorgt zu sein. Es ist kaum zu begreifen, daß diese attraktive Vespa-Rolleuse ihren Weg auf der Karte allein suchen muß

Foto: Dieter Brinzer

bereits das ganze Programm vor Ihren erstaunten Augen. Der „VESPA-TIP“ soll Ihnen Ihre Vespa so nahe wie möglich bringen mit allem, was dazu gehört und drum herum passiert. Sie sollen erfahren, was in den Clubs geplant und ausgeführt wird, es sollen Fragen technischer und touristischer Art beantwortet und erörtert werden. Ihre Vespa soll Ihnen auch theoretisch ein Buch ohne sieben Siegeln sein. Es soll, kurz gesagt, im „VESPA-TIP“ alles seinen Niederschlag finden, was die Vespa-Fahrer interessiert.

Wir bitten Sie aus diesem Grunde um Mitarbeit und Anregungen, denn Sie sollen das Gesicht der Zeitschrift mitbestimmen, die von der ersten bis zur letzten Seite einzig Ihren Belangen dienen wird. Falls Sie in dieser ersten Nummer noch nicht bestimmte Berichte finden, die Sie gerade für wichtig erachten, dann seien Sie bitte nicht ungehalten, sondern geben Sie uns Nachricht. Das betrifft vor allem die Clubs, die hierdurch gleich gebeten werden, ihre Veranstaltungen möglichst frühzeitig zu melden.

Die direkte Verbindung zwischen zwei Punkten ist bekanntlich die gerade Linie. Wir stellen uns vor, daß der „VESPA-TIP“ diese Gerade technisch gesehen, zwischen Vespa-Werk und Vespa-Fahrer bilden soll. Zum anderen wird der „VESPA-TIP“, als offizielles Organ des Vespa-Clubs von Deutschland, die Verbands- und ideellen Angelegenheiten wahrnehmen, und die deutschen Vespisten mit allem, was im In- und Ausland unter die Vespa-Räder genommen wird, bekanntmachen. Nochmals, helfen Sie kräftig mit, auf daß unsere Bestrebungen zu dem Ziel führen, welches wir fest vor Augen haben. Die unvergeßlichen Stunden, die uns schon durch die Vespa-Kameradschaft geschenkt wurden, sollen uns allen Verpflichtung sein, auf dem eingeschlagenen Wege weiterzurollern. Auf gute Zusammenarbeit!

Die Redaktion



„Also, wenn ich Sie nochmal hier erweise, dann muß ich ernstlich böse werden!“
(„Aftonbladet“, Stockholm)

1. Alpenfahrt des schwäbischen Vespa-Rings 1955

Der schwäbische Vespa-Ring veranstaltete am 17./18./19. Juni 1955 seine erste Alpenfahrt. Die Durchführung und Planung oblag dem VC Kempten, dessen 1. Vorsitzender, Max Wachter, sich wirklich alle Mühe gegeben und alle erdenklichen Möglichkeiten ausgeschöpft hatte, um die Fahrt für alle Teilnehmer zu einem wahren Erlebnis werden zu lassen. Die Fahrt diente keinerlei motorsportlichen oder geschicklichkeitsprüfenden Zwecken, sondern war lediglich der Touristik gewidmet. Sinn und Zweck war, jedem Teilnehmer Gelegenheit zu geben, in froher Gemeinschaft und Kameradschaft mit anderen Rollerfahrern drei Tage in landschaftlich schönster Gegend zu verbringen, berühmte Straßen und Pässe zu fahren; kurz und gut, drei Tage auszuspinnen vom Alltagsgetriebe.

Die Teilnehmer starteten am 17. Juni 1955 morgens 10 Uhr in Kempten/Allgäu. Insgesamt waren 26 Maschinen anwesend aus den VCs Göppingen, Schwäbisch Gmünd und Kempten.

Die gemeldete Teilnehmerzahl von rund 45 Maschinen reduzierte sich verständlicherweise durch die vorangegangene Schlechtwetterperiode um die Hälfte. Nun das Wetter sah ja auch nicht gerade versprechend aus — aber — wenn Vespafahrer eine große Tour vorhaben, lacht der Himmel (diesmal nicht Tränen).

Bei schönstem Sonnenschein und ganz anständiger Hitze ging die Fahrt über Hindelang-Jochpaß nach Österreich hinein. Auf dem Jochpaß wurde eine kurze Rast eingelegt, um die herrliche Fernsicht von dort oben zu genießen, kurz nach der Grenze der erste Imbiß auf österreichischem Boden eingenommen und die ersten Käufe getätigt. Durch die herrliche Gebirgslandschaft am Haldensee vorbei über den Gaichpaß erreichten wir das Lechtal. Von Lechleiten führte uns eine schmale, steil ansteigende Straße hinauf nach Warth. Im dortigen Hotel Bieberkopf war das Endziel des ersten Tages erreicht (120 km). Warth liegt 1800 m hoch. Zwischen Wiesenbügeln lag noch Schnee, daneben blühten die ersten Schlüsselblumen. Das nächstliegende war natürlich eine zünftige Schneeballschlacht mit großem Halloh und Geschrei. Nach dem Abendessen besichtigten wir eine Käseerei und schauten bei der Käseherstellung zu. Als Kostprobe erhielt jeder ein großes Stück ganz frischen Käse. An diesem Abend war der Zapfenstreich frühzeitig. Am Samstag morgen nach ausgiebigem Frühstück rollerte unsere Kolonne auf einer halsbrecherischen Straße nach Lech. Dort wurden die Maschinen aufgetankt. Dann führte uns die Route über Zürs zur Flexenpaßhöhe, auf der wieder einige Zeit gerastet wurde, wobei einige versuchten, im Schnee barfuß zu laufen. Die überdachte Flexenpaßstraße entlang fuhren wir hinüber zur Arlbergpaßhöhe bei St. Christoph. Dort machten wir ausgiebig Mittagsrast. Herrlichster Sonnenschein begleitete uns an diesem Tag, sowie auch am darauffolgenden Sonntag auf der ganzen Fahrstrecke. Von St. Christoph rollerten wir das Inntal bis Landeck, von dort rechts ab die Reschenpaßstraße zwischen steilen Felsen, durch Tunnels und viele Windungen hinauf nach Nauders an der österreichisch-italienischen Grenze. Im dortigen Hotel Maultasch mieteten wir uns ein. Nachdem der Reiset Staub abgeschüttelt war, wurde von allen die kurze Strecke bis zur Grenze gefahren. Zwei mit Carnets versehene Vespas konnten hinüberfahren. Wir anderen mußten uns auf Schusters Rappen nach Italien hinüberbewegen. 5 km von der Grenze entfernt liegt der berühmte Stausee, der vor einigen Jahren gebaut wurde und von dem in sämtlichen Illustrierten Bilder gebracht wurden. Er war zu der Zeit gerade abgelassen und man sah noch die Ruinen der alten Dörfer Graun und Resia, die vollständig evakuiert und etwas vom Ufer zurück neu aufgebaut wurden. Nur der alte Kirchturm von Graun blieb vollständig stehen und schaut (bei voll eingelassenem Wasser) noch etwa fünf Meter über den Wasserspiegel heraus.

Nun zurück zu uns fußmarschbegeisterten Vespasianern. Wir marschierten also lustig die 5 km bis Reschen (Resia) und man muß es uns hoch anrechnen, daß wir uns keinerlei Beschwerden, wie Plattfüße oder Blasen, auf diesem anstrengenden Fußmarsch zuzogen. Nun in Reschen sahen wir wohl den Stausee, aber nicht den oben erwähnten Kirchturm, der uns als das Interessanteste des ganzen Sees vorkam. Nun, den mußten wir sehen. Nach einigen Auskünften erfuhren wir mit langen Gesichtern, daß wir nochmals 6 km gehen mußten. Unser Reiseführer wußte Rat. Er sprang einem vorbeifahrenden Traktor mit zwei Anhängern nach, und bat ihn, uns mitzunehmen. Und tatsächlich, wir durften aufsitzen und unter frohem Gesang ging es weiter nach Süden in Richtung „Gardasee“. „Über Stock und über Stein, weit und breit seh ich kein Wein, fährt Enrico mit dem Traktor nach Tarent“ wurde in größter Lautstärke gesungen und ich glaube,



Bei voll eingelassenem Wasser ragt der Kirchturm etwa fünf Meter über den Wasserspiegel heraus

während der ganzen drei Tage schlugen die Stimmungswellen nicht so hoch, wie während der Traktorfahrt und das heißt viel, denn Stimmung, Humor und Fröhlichkeit waren immer unsere Reisebegleiter. Kurz vor Graun kamen uns zwei Vespas entgegen. Wir jubelten, schrien und winkten und als sie näher kamen, sahen wir, daß es unsere eigenen waren. Die zwei dachten wohl, was wollen denn die Landarbeiter von uns, daß sie so verrückt winken. Nur so kann ich mir ihre verduzten Gesichter erklären, die sich aber in Gelächter verwandelten, als sie uns erkannten. Nach Besichtigung des Kirchturms fuhren wir dann mit dem Postauto zurück zur Grenze. (Mit der Möglichkeit, daß es in Italien Postautos gibt, hatten wir gar nicht gerechnet.) An der Grenze war ein echtes italienisches Restaurant, in dem Karten an sämtliche Bekannten und Verwandten mit Grüßen aus Italien geschickt wurden. Nach Erledigung des Kartenschreibens versuchten wir den Chianti und Frascati, die so gut mundeten, daß wir vorerst gar nicht daran dachten, nach Österreich zurückzukehren. Als es dann bereits dunkelte, entschlossen wir uns schweren Herzens, Frascati, Chianti und Italia „Auf Wiedersehn“ zu sagen und in unser Quartier zurückzukehren. In bester Stimmung und Weinlaune beteiligten wir uns am Fußballspiel „Österreich-Italien“, das auf der Straße zwischen den Schlagbäumen, zwischen österreichischen und italienischen Zollbeamten ausgetragen wurde. Durch die deutsche „Weltmeisterverstärkung“ konnten wir Italien zu einem Sieg über Österreich, unter heftigem Beifallklatschen unserer Damen, verhelfen.

In unserem Hotel war dann anschließend kleiner „Bunter Abend“ unter uns. In den Ansprachen des 1. Vorsitzenden des VC Kempten und des Geschäftsführers des SVR, bei denen auch die Verteilung des Alpenpreises an den VC Schwäbisch Gmünd stattfand, wurde lebhaft bedauert, daß nicht mehr Vespa-Fahrer teilgenommen haben und immer wieder betont, daß diese Fahrt in ihrer Ausführung und Streckenführung wirklich gelungen war und jedem Teilnehmer lange in Erinnerung bleiben wird. Nach diesem offiziellen Teil stiegen wir alle in die Bar im Keller, in der für uns Tische reserviert waren. Außer uns war noch eine dänische Reisegesellschaft anwesend. Und bald hörte man beim Tanz und an den Tischen ein schwäbisch-dänisches Kauderwelsch. Zu vorgeückter Stunde wurden die ersten aus Italien mitgebrachten Weinflaschen geköpft und verkonsumiert. Die Stimmung schlug hohe Wellen. Aber es soll zur Ehre aller gesagt sein, daß sich alles im Rahmen hielt und in bester und echter Fröhlichkeit der Abend bzw. die Nacht verbracht wurde. Am Sonntag morgen rollerten wir schweren Herzens wieder nach Hause über Landeck—Imst—Fernpaß—Reutte—Kempten mit den italienischen Korbweinflaschen am Roller.

Nun alles Schöne nimmt ein Ende, so auch diese Fahrt, bei der wirklich für jeden etwas geboten wurde und von der jeder braungebrannt und in bester Stimmung nach Hause kam. Finanziell war die Fahrt auch keine zu große Belastung, da wir überall Gesellschaftsermäßigungen und Pauschalpreise bekamen.

Und zum Schluß möchte ich allen, die dieser Fahrt zu ihrer Einmaligkeit verholfen haben, besonders Herrn Wachter vom VC Kempten und seinen Clubkameraden, herzlich danken und sie bitten, noch recht viele solche Fahrten zu veranstalten: Wir sind alle wieder dabei!



Jenseits dieser Brüstung erklang schon so mancher Pistolenschuß, und so mancher Leichnam eines im Spiel Unglücklichen wurde hier geborgen. Die strahlende Sonne und das blaue Meer scheinen von all dem nichts zu wissen

J. Hyzdal v. Miserony

SPRUNG AN DIE CÔTE D'AZUR

Ein Paradies aus Farbe, Blütenduft und — Geld

Typischer Hafengeruch, Geschrei und das plötzlich ruhig werdende Schaukeln unseres Schiffes weckte mich. Nachdem ich meinen Kopf mühsam durch das Bulley hindurchgezwängt hatte, registrierte ich, daß wir in Nizza vor Anker gegangen waren. Ich

seufzte wehleidig mit einem Seitenblick nach meiner Couch, holte mir aber gleich durch einen erneuten Blick nach draußen Trost in dem prächtigen Sonnenschein, der mir für die vielen hinter mir liegenden Regenkilometer reichliche Entschädigung versprach. Draußen war natürlich schon der Teufel los. Hafengebühren sind zumeist widerlich, in Nizza sind sie auch nicht anders als in anderen Häfen. Meine Vespa, unter dem Namen „Schnuller“ bekannt, stand fest vertäut am Heck des Schiffes. Die Überfahrt von Neapel nach Nizza schien ihr jedenfalls viel besser bekommen zu sein als mir, denn sie hatte aus langer Weile auf See Patina in Form einer soliden Salzschiicht angesetzt. Wir marschierten gemeinsam an Land und erlebten ebenfalls gemeinsam den ersten Ärger auf französischem Boden, als die von der Zollabfertigung abverlangte geringfügige Summe unbedingt in französische Francs bezahlt werden mußte. Wir reisten mit Dollars und standen daher der Tatsache, daß dieses ansonsten so beliebte Zahlungsmittel in Frankreich nicht akzeptiert wurde, sprachlos gegenüber. Schließlich glätteten sich alle Wogen, und nachdem wir beide reichlich Benzin und Verpflegung getankt hatten, starteten wir in Richtung Monaco. Kleine, schneeweiße Traumvillen, eingebettet in Agaven- und Palmenhaine, gaben uns das Geleit bis an die Stadtgrenze von Nizza. Nachdem ich den Hügel erklommen hatte, der an einer Seite die Stadt anhebt, öffnete sich unter uns beiden die schönste Bucht, die ich jemals gesehen habe. Hier hat Fortuna reichen Bankiers, Filmgrößen und Privatiers Paläste in die bizarren Formen der Küste hineingezaubert und das Ganze



← Auf steilem Fels ragt das Schloß des Fürsten von Monaco in das blaue Meer hinein. Hier bietet sich die Côte d'Azur mit einer Schönheit, die ihresgleichen suchen läßt

III. Internationale Rallye Brügge / Belgien

25. und 26. Juni 1955



Vor dem Spielkasino von Monte Carlo treffe ich einen „Olympia“. Er ist auch der kleinste Wagen, der vor dem Kasino hält
Fotos: v. Miserony (3)

mit dem blauen Himmel und Meer zugedeckt, deren Blau in keiner Farbenhandlung in fertigem Zustand zu erstehen sein dürfte.

An diesem Paradies aus Farbe und Blütenduft führen wir vorbei, bis uns das Staatsschild von Monaco anhalten ließ. Wir hatten die mittlere der drei terrassenförmig angelegten Straßen benutzt und so nahmen wir Besitz von dem unter uns liegenden Fürstensitz, der wie eine Zinnsoldatenburg auf Pappmaché-Felsen angeklebt scheint. Trotz der großen Freundschaft zwischen dem Schnuller und mir, wagte ich es nicht, ihn vor dem Spielkasino von Monte Carlo zu parken. Man soll nichts übertreiben. Übrigens stand da ein „Olympia“, er war aber nicht der kleinste Wagen. Drinnen durfte ich erst einmal 300 frc (ca. 3,80 DM) bezahlen und meine Kameras abgeben. Letzteres war mir gleich verständlich; als ich später die verstaubten Plüschvorhänge und blinden Kristalllüster sah, begann ich auch Ersteres zu begreifen. Später ließ ich mir jedoch erzählen, daß der Staub vor 10 Jahren genau so dick dargelegen hat. Entweder sind die Reinigungskosten in Monaco sehr hoch, oder die Besucherzahl zu niedrig; wer weiß? Auf leisen Sohlen ging ich über den schwarzen, weißen und roten Marmor in den eigentlichen Spielsaal. Man muß sich immer erst an eine Umgebung gewöhnen — es ging nicht nur mir so. An einem Tisch versuchte ein Herr dem Croupier zum Belegen der Nummer 22 zu seinen Gunsten zu veranlassen. Er versuchte es ein dutzendmal — da er das grüne Tuch nicht erreichen konnte — umsonst. Der Gast sprach nur italienisch. „Rien ne va plus!“ erklang der Ruf und jener Herr bekam sein Geld zurückgeworfen. Die Kugel rollte und verkroch sich schließlich in ein Kästchen: 22! Ich ging wieder ganz leise heraus — enttäuscht.

Von der Rückfront des Casinos kann man bis nach Italien sehen. Ich ließ die Kamera für mich schauen, weil sie es meistens objektiver tut. Zwischen Monte und Italien liegt ein wunderschöner Segelhafen. Ach könnte man doch!...

Im Café de Paris bestelle ich einen Kaffee und überlege, daß es doch vielleicht besser sei, das Spielen den Leuten mit Geld oder Schulden zu überlassen und freundlichere Gegenden aufzusuchen. Eine Postkarte nach Hause schrieb ich aber doch noch.

Das war ein Gewimmel. Schon am frühen Morgen hatten die Zöllner alle Hände voll zu tun. Aus allen Ländern strömten die begeisterten Vespa-Fahrer in Richtung Brügge. Am Ziel, auf dem Marktplatz, hörte man alle Sprachen des Kontinentes, las man Clubnamen aus Frankreich Italien, Holland, Deutschland und dem Saargebiet, Dänemark, Großbritannien und Belgien, sah, wie sich Freunde aus verschiedenen Nationen vor Wiedersehensfreude in die Arme fielen.

Alles war bis ins kleinste organisiert. Ein Tankwagen von Esso war zur Stelle, an dem man nach Herzenslust, oder besser: je nach leerem Tankinhalt, tanken konnte. Auch Coca-Cola fehlte nicht und selbst eine Bude mit Telefonleitung hatte man aufgestellt, die als „Verkehrsbüro“ diente und von wo aus man für die Unterbringung sorgte, die in der Tat wie am Schnürchen klappte. Monsieur Arnaud vom VC Antwerpen begrüßte die Ankommenden jeweils mit launigen Worten durchs Mikrofon.

Abends Bankett und Ball Vespa in den Nouvelles Halles. Monsieur Francois, Präsident des VC Belgien und Vize des VCE begrüßte die tausend anwesenden Vespa-Kameraden aus sieben Nationen, sowie Dr. Renato Tassinari, Präsident des VCE, Monsieur Chauvel, Präsident des VC Frankreich, Herr Moermann, Präsident des VC Holland, sowie den deutschen Abgesandten, Herrn Schaaf, Vize des VLC West, in Begleitung von Ines Mork, Pressereferentin des VLC West.

Dr. Tassinari dankte für den Willkommensgruß und sprach ein paar stimmungsvolle Worte an „sein Vespa-Völkchen“, auf die stürmisch applaudiert wurde.

Bei gebackenen Hähnchen, Sekt und echten „Vespa“-Zigarren kam man bald in rege Unterhaltung und da die Kapelle gut war, ist es kein Wunder, daß bis in den frühen Morgen hinein getanzt und gelacht wurde. Neue Freundschaften wurden angeknüpft und alte wieder aufgefrischt. Nach Mitternacht wurde die obligatorische Vespa verlost, die ein Fahrer des Clubs Charleroi (Belgien) gewann.

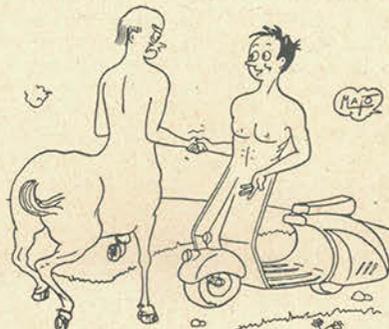
Sonntag, 26. Juni

Der Vormittag stand zur freien Verfügung und wurde von den meisten zu einer Kanalarundfahrt, für die es ebenfalls einen Gutschein gegeben hatte, mit anschließendem Frühschoppen benutzt. Das Mittagessen wurde in den Nouvelles Halles serviert und dehnte sich auf französische Art aus. Anschließend bekam jeder Fahrer die Plakette der Rallye, dann starteten wir zur Korsofahrt mit dem Ziel: Damme. Die Korsofahrt war gleichzeitig mit drei Konkurrenzen verbunden: „Sport“, „Eleganz“ und „Originellität“. Da sah man eine Fußballelf auf Vespa, Elfen mit überdimensionalen Flügeln, Dominos, und vieles mehr. In Damme, einem kleinen flandrischen Städtchen mit Windmühlen und Blumenfeldern, erwarteten uns drei flämische Kapellen auf dem Marktplatz, folkloristische Tänze wurden vorgeführt und dann schritt man zur Preisverteilung.

Für die weiteste Anfahrt aus Deutschland durfte der VC Trier, der mit vier Maschinen gekommen war, einen Pokal nach Hause tragen. (Wir gratulieren!)

Mit Kuchen und Bier (alles im Nenngeld von 50 Bfs = 4,23 DM einbegriffen, von der Ankunft bis zur Abfahrt) fand der Nachmittag und damit auch die III. Internationale Rallye in Brügge ihre Ende.

Ines Mork



„Hallo, Großvater, wie geht's!“ („Motorcycles“, Paris)



Eine Werkhalle mit fertig montierten Vespa-Rollern

Im Messerschmitt-Vespawerk in Augsburg tut sich was

Zu Beginn dieses Jahres wurde die Messerschmitt-Vespa G.m.b.H. gegründet, die durch einen Lizenzvertrag mit Piaggio, Italien, den Alleinvertrieb und die Herstellung des Vespa-Rollers in Deutschland übernahm. Da ein Fabrikgelände mit entsprechenden Hallen in Augsburg zur Verfügung stand, konnte unverzüglich mit der Arbeit begonnen werden. Das Programm in groben Umrissen lautete: Der Zusammenbau der aus Italien kommenden Original-Vespatteile zur Vespa 150 ccm und zur Vespa 150 GS und die Herstellung und den Vertrieb von Ersatzteilen für sämtliche ältere Vespatypen, die bereits in Deutschland laufen. Über der Gründung der Messerschmitt-Vespa G.m.b.H. sind einige Monate ins Land gegangen und man trifft schon eine ganze Menge von 150-ccm-Vespas mit dem Messerschmittzeichen am Bug auf den Straßen. Der Schluß liegt daher nahe, daß bei Messerschmitt-Vespa eifrig gearbeitet wird. Was sich aber im Augsburger Messerschmittwerk im einzelnen tut, davon hatten wir keine Ahnung. So sind wir kurzerhand hingefahren, um uns an Ort und Stelle vom Stand der Dinge zu überzeugen.

An der Ausfallstraße von Augsburg, die nach Landsberg führt, liegt linkerhand kurz vor Haunstätten das Messerschmitt-Werk 4. Rund 1 Million Quadratmeter umfaßt das Gelände, das auch die Geburtsstätten der Messerschmitt-Vespas beherbergt. Zwei große Hallen von 5000 und 2000 qm dienen der Fertigung und dem Zusammenbau der Vespas, eine etwas kleinere Halle von rund 600 qm ist für den Kundendienst eingerichtet worden. Imponierend ist vor allem ein Blick in die Halle, in der die fertigen Vespas in Reih und Glied fertig zum Abtransport stehen. Die Fertigstellung selbst erfolgt in einem fließbandähnlichen Vorgang, d. h. die Maschinen stehen auf Böcken, auf denen sie nach jedem

fertigen Arbeitsgang zur nächsten Bearbeitungsstelle transportiert werden. Wir konnten uns aber davon überzeugen, daß die Fertigstellung einer nach modernsten Gesichtspunkten ausgestatteten Neueinrichtung kurz vor dem Abschluß steht, die bei Erscheinen dieses Heftes wahrscheinlich schon in Betrieb sein wird. In erster Linie wäre ein vollautomatisches Fließband und eine moderne Lackiererei mit Infratrocknung zu nennen. Weiterhin Motorenprüfstände, Transportbänder und vieles andere mehr. Aber schon jetzt ist die Produktion im vollen Gange und es werden heute bereits 50 bis 55 Vespas an einem Tag fertiggestellt, wobei etwa 20% der Fertigung auf die Vespa GS entfallen.

Was wird eigentlich z. Z. im Messerschmitt-Vespa-Werk alles gemacht? Kurz gesagt, der Zusammenbau der aus Italien kommenden Teile zur fertigen Vespa, wobei zu erwähnen wäre, daß viele Teile vom deutschen Markt bezogen werden. So z.B. die gesamte elektrische Anlage, außer der Lichtanlage, die ja zum Motor gehört, dann die Reifen und die Sättel, schließlich ist auch der Tacho deutscher Herkunft. Diese Teile aus Italien zu beziehen, wäre Unsinn, denn sie werden in Deutschland in mindestens ebenbürtiger Qualität hergestellt und kommen wesentlich billiger, da der nicht gerade billige Einfuhrzoll entfällt. Nun geht die Planung von Messerschmitt-Vespa dahin, daß alle Teile außer dem kompletten Motor, der immer aus Italien geliefert wird, in Deutschland hergestellt werden sollen. Die Vorarbeiten dazu sind weitgehend geleistet und es werden bereits in den nächsten Monaten auch die Karosserieteile in Augsburg hergestellt werden.



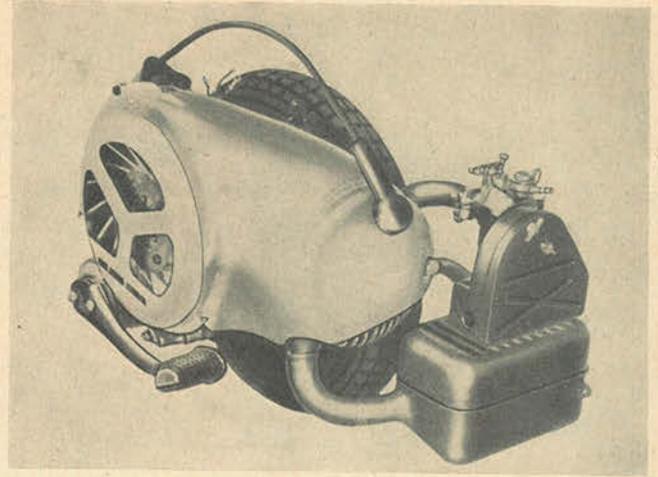
Ein hervorragender italienischer Facharbeiter im Messerschmitt-Vespa-Werk, Augsburg. Er ist maßgeblich im Kundendienst tätig

Eine Frage tritt auf: Warum nicht auch der Motor in Deutschland hergestellt wird. Nun, sie ist leicht beantwortet: Der Original-Piaggio-Motor läuft in einer Stückzahl von nahezu einer Million. Die Produktion des Motors in den Piaggio-Werken ist heute so eingespielt, daß sowohl präzisionsmäßig, wie von der wirtschaftlichen Seite her, kaum ähnliches erreicht werden könnte. Und es wird bestimmt kein Geheimnis verraten, wenn man erzählt, daß die Italiener es nicht nur verstehen, sehr schnelle Motoren zu bauen, sondern daß diese Motoren auch qualitätsmäßig sehr gut sind und eine lange Lebensdauer besitzen. Erfreulich ist, daß der Sportversion der Vespa, dem GS-Modell so große Aufmerksamkeit geschenkt wird, denn sie besitzt in Deutschland einen großen Interessentenkreis. Die derzeitige Produktion genügt nicht, um alle Käufer zu versorgen, die sich eine GS bestellt haben.

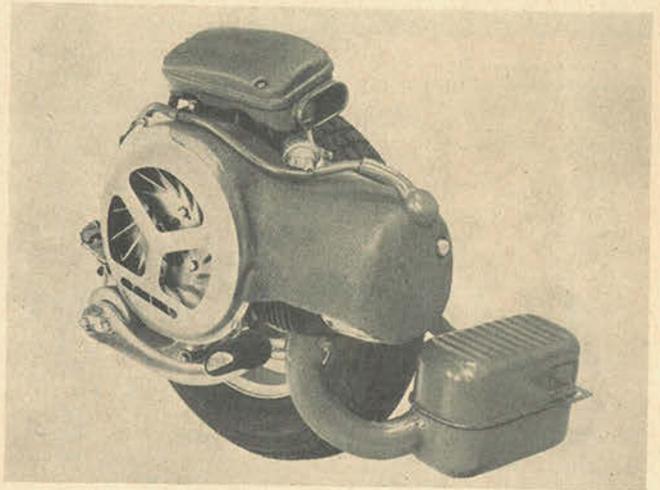
Die Firma Messerschmitt-Vespa liefert jetzt für die „G. S.“ auch den im Knie-schutzblech befestigten Reserveradhalter wie er bereits in Italien hergestellt wird. Er ist für diejenigen gedacht, die mehr für den freien Durchstieg sind.

Ein Punkt wird bei Messerschmitt-Vespa sehr groß geschrieben: Der Kundendienst. Und zwar nicht nur der Kundendienst der eigenen Maschinen ist wichtig, gerade der Betreuung aller bereits laufenden Vespas, gleich welchen Jahrgangs und welcher Type, wird größte Aufmerksamkeit gewidmet. Man ist in Augsburg in der Lage, jede Vespa instand zu setzen, ganz gleich in welchem Zustand sie eingeliefert wird. Alle Vespa-Fahrer haben also die erfreuliche Gewißheit, daß es in Deutschland eine zentrale Stelle gibt, die auf jeden Fall helfen kann. Im Normalfall wird man gar nicht so weit gehen brauchen, denn die Vespahändler und Werkstätten können nun ihr Ersatzteillager wieder vervollständigen und sind so selbst in der Lage, die notwendigen Reparaturen auszuführen. Die Ersatzteilpreise haben sich etwas geändert, sie liegen im Durchschnitt aber so, daß man alte Preislisten ruhig als Anhaltspunkt verwerten kann.

Soweit unsere Eindrücke vom Messerschmitt-Vespa-Werk in Augsburg. Wir konnten beruhigt wieder nach Hause fahren und wurden in keiner Weise enttäuscht. Die Produktion läuft auf vollen Touren und außerdem hat man einen tadellos funktionierenden Kundendienst für alle Vespafahrer aufgebaut. Mehr kann

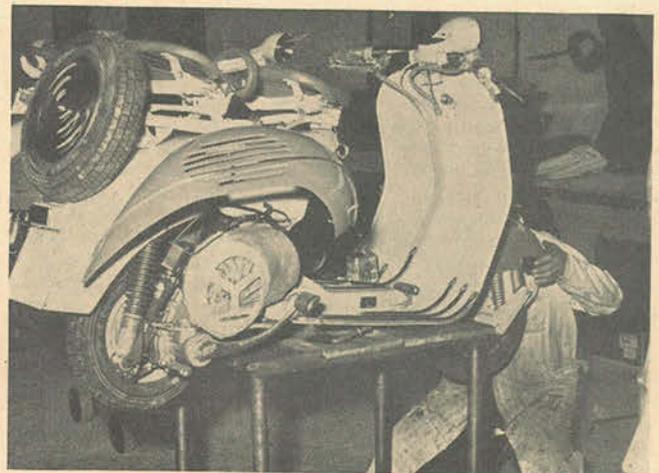


Das sind Motor und Antriebsaggregat der Me-Vespa 150 ccm . .



... und hier der schnelle Motor der Sport-Vespa mit Fallstromvergaser

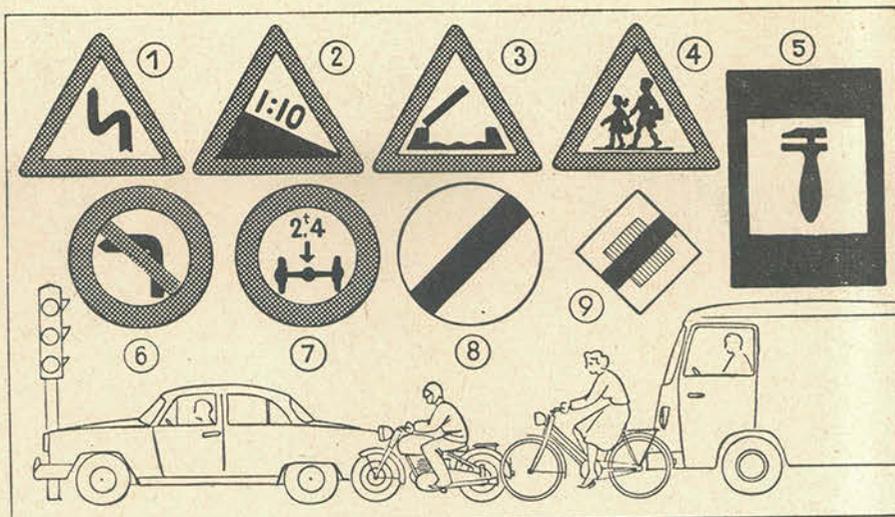
man wirklich nicht verlangen. Die Messerschmitt-Vespa G.m.b.H. selbst ist freilich noch nicht am Ziel ihrer Wünsche angelangt, man will noch mehr erreichen. Das Werk soll noch weiter verbessert und ausgebaut, die Arbeit noch mehr rationalisiert werden. Wir sind überzeugt, daß dies in kurzer Zeit gelingen wird. Zu gegebener Zeit werden wir diesem Werk wieder einen Besuch abstatten, um uns vom Fortschritt der Dinge zu überzeugen und selbstverständlich werden wir wieder darüber berichten.



Eine neue Vespa wird montiert



Die nichtunterbrochene Linie darf in Blickrichtung von keinem Fahrzeug überfahren werden. Ein entgegenkommendes Fahrzeug darf, solange die unterbrochene Linie daneben läuft, auch die nichtunterbrochene Linie zum Überholen überfahren.



Neue internationale Verkehrszeichen werden in absehbarer Zeit auf den Straßen der Bundesrepublik erscheinen. Unser Schaubild zeigt einige der international geltenden Verkehrszeichen: (1): Doppelkurve nach links beginnend. (2): Gefährliches Gefälle 1:10. (3): Bewegliche Brücke. (4): Kinder-Schule oder Spielplatz. (5): Pannenhilfe zur Bezeichnung einer in der Nähe liegenden Werkstätte. (6): Abbiegen nach links verboten. (7): Einfahrt verboten für Fahrzeuge mit über 2,4 Tonnen Achsdruck. (8): Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung. (9): Ende einer Vorrangstraße.

PLAUDEREI ÜBER VERKEHRSZEICHEN

Sagen Sie nicht, lieber Leser, daß es überflüssig wäre, über Verkehrszeichen zu reden, die ja nun jedes Kind kenne. Übrigens die Kinder kennen heutzutage die Verkehrszeichen tatsächlich meist besser als viele Erwachsene, weil sie sich dafür interessieren und ihrer Bedeutung mit kindlichem Wissensdrang auf den Grund gehen. Demgegenüber finden es leider viele Erwachsene unter ihrer Würde, sich mit der Bedeutung jedes einzelnen Verkehrszeichens wenigstens einmal gründlich zu befassen, denn dann würde sie ihnen ein für allemal klar sein. Die systematische Befragung von Verkehrsteilnehmern, wie sie gelegentlich da und dort durchgeführt wird, ergibt aber ein ganz anderes Bild, und wir werden diese Behauptung später noch unter Beweis stellen. Zunächst wollen wir feststellen, daß alle Verkehrszeichen, die amtlichen Charakter tragen und nach § 3 StVO befolgt werden müssen, in der Anlage zur Straßenverkehrsordnung bildlich dargestellt und in ihrer Bedeutung erläutert sind. Wir haben dabei vier Gruppen zu unterscheiden: die Warnzeichen, die Gebots- und Verbotsschilder, die Hinweiszeichen und Zeichen zur Leitung des Verkehrs bei Straßensperrungen. Um Sie nicht zu langweilen, wollen wir darauf verzichten, die Verkehrszeichen im einzelnen durchzusprechen; die Anlage zur StVO ist so klar und unmißverständlich, daß jeder selbst sich genauestens informieren kann — wenn er nur will. Es kann aber nicht dringend genug empfohlen werden, dies wenigstens einmal zu tun — und gerade die älteren Kraftfahrer sollten sich die StVO wieder einmal vornehmen, denn es sind in jüngster Zeit einige neue Verkehrszeichen dazu gekommen, die einer, der vor mehreren Jahren seine Führerscheinprüfung abgelegt hat, noch gar nicht kennenlernte. Vor allem aber sind es die Markierungen auf der Fahrbahn selbst, die nach der neuesten Verkehrsgesetzgebung den Charakter von amtlichen Verkehrszeichen erhalten haben und demnach genau so befolgt werden müssen, wie die schon seit längerem bestehenden und allgemein bekannten Verkehrsschilder. Hier hat eine kürzlich durchgeführte Befragung einer größeren Anzahl von Verkehrsteilnehmern ergeben, daß 75% aller Befragten über die Bedeutung der Fahrbahnmarkierungen nicht oder nur ungenügend orientiert waren.

Wir wollen uns also darauf beschränken, die neueren Verkehrszeichen und vor allem die Fahrbahnmarkierungen kurz zu besprechen. Unter den Warnzeichen ist das Zeichen „Schleudergefahr“ neu, welches einen etwas schräg stehenden Kraftwagen

mit angedeuteten Schleuderspuren zeigt. Es steht überall da, wo die Fahrbahnoberfläche durch ihre glatte Beschaffenheit ein Schleudern begünstigt, besonders wenn Nieselregen, Nebel oder Eisbildung dazu kommen und wenn die Reifenprofile schon etwas abgefahren sind. Es ist also schon bei trockenem Wetter ratsam, bei diesem Zeichen die Geschwindigkeit herabzusetzen — und natürlich nicht nur für Wagen, sondern in erhöhtem Maße für alle Zweiradfahrzeuge, die noch viel leichter ins Schleudern geraten.

Unter die gleiche Gruppe fällt das Warnzeichen „Fußgängerüberweg“, das in Verbindung mit einer Fahrbahnmarkierung durch weiße Farbe oder eingelegte weiße Platten verwendet wird und die Bedeutung hat: „Den Fußgängern auf dem Überweg haben die Führer von Fahrzeugen mit Ausnahme von Straßenbahnen das Überqueren der Fahrbahn in angemessener Weise zu ermöglichen.“

Unter den Gebots- und Verbotsschildern ist das Überholverbot für Kraftfahrzeuge untereinander besonders hervorzuheben. Es wird dargestellt durch das runde weiße Schild mit breitem rotem Rand, in dessen Mittelfeld die schwarze und rote Silhouette eines Kraftwagens zu sehen sind. Viele Verkehrsteilnehmer sind der irrümlichen Meinung, das Überholverbot gelte nur für Kraftwagen untereinander. Hier muß ausdrücklich darauf hingewiesen werden, daß das Verbot alle Kraftfahrzeuge gleichermaßen betrifft. Es darf also z. B. ein Kraftwagen auch kein Motorrad oder ein Motorroller auch keinen Kraftwagen überholen, und zwar solange, bis das gleiche Schild mit der Aufschrift „Ende“ die Beendigung des Überholverbotes ausdrücklich ankündigt. Ein Moped darf dagegen überholt werden, da es nach dem Gesetz nicht als Kraftfahrzeug gilt. Ebenso natürlich ein Radfahrer oder ein Pferdewerk. Aber auch solche erlaubte Überholvorgänge sind mit erhöhter Vorsicht durchzuführen, da durch das Überholverbot für Kraftfahrzeuge schon zum Ausdruck kommt, daß es sich hier um eine besonders gefährliche Strecke (Fahrbahnverengung usw.) handelt.

Wir finden weiter unter dieser Gruppe einige sehr wichtige Fahrbahnmarkierungen. So zunächst die weiße Haltlinie quer über die Fahrbahn, die bei Straßenkreuzungen und -einemündungen die Stelle angibt, an der gehalten werden muß, wenn die Kreuzung

Die kleine Roller-Reise-Apotheke



An unübersichtlichen Bergkuppen können leicht schwere Frontalzusammenstöße stattfinden, wenn zwei sich begegnende Fahrzeuge nicht scharf rechts fahren. Um dies zu verhindern, ist die weiße nichtunterbrochene Linie in der Fahrbahnmitte aufgemalt, die von keinem Fahrzeug überfahren oder mit den Rädern berührt werden darf.



Die weiße nichtunterbrochene Linie in einer Kurve verbietet das gefährliche Schneiden der Kurve und verhindert Zusammenstöße.

durch Lichtzeichen, Handzeichen eines Verkehrspostens oder Haltschild gesperrt ist. Auf freier Strecke außerhalb von Ortschaften findet sich häufig eine weiße nicht unterbrochene Linie auf der Fahrbahn, die diese in der Regel in zwei voneinander getrennte Fahrbahnen teilt. Sie darf nicht überfahren und nicht einmal mit den Rädern berührt werden. Vorwiegend wird diese Linie an unübersichtlichen Kurven zur Verhinderung des Kurvenschneidens und an Bergkuppen zur Vermeidung von Zusammenstößen sich begegnender Fahrzeuge angewendet.

Es kommt auch vor, daß eine durchgehende und eine unterbrochene weiße Linie nebeneinander aufgebracht sind. Dies bedeutet, daß die nichtunterbrochene Linie von der Seite aus, auf der sich die unterbrochene Linie befindet, kurzfristig zum Überholen überfahren werden darf. Von der anderen Seite her, also wenn die nichtunterbrochene Linie dem Fahrzeug am nächsten ist, darf sie unter keinen Umständen überfahren werden. Diese Regeln sind sehr genau zu beachten, da sie der Vermeidung schwerer Unfälle dienen.

Schließlich finden wir auch noch die weiße unterbrochene Linie allein, die unter die Gruppe Hinweiszeichen fällt, und im Bedarfsfall, also z. B. zum Überholen, überfahren werden darf. Wenn kein besonderer Grund zum Überfahren vorliegt, muß man sich aber rechts dieser sog. Leitlinie halten.

Unter Hinweiszeichen fallen auch noch die auf die Fahrbahn aufgemalten Pfeile, die vor Kreuzungen zum richtigen Einordnen auffordern, je nachdem, ob man geradeaus weiterfahren oder rechts bzw. links abbiegen will.

Damit wollen wir diese kleine Plauderei, die nur einige der wichtigsten Verkehrszeichen herausgegriffen hat, abschließen. Zum besseren Verständnis, vor allem der Fahrbahnmarkierungen, sollen die beigegebenen Bilder dienen. Und machen Sie sich zum Grundsatz, die Verkehrszeichen unter allen Umständen zu beachten, Sie dienen damit Ihrer eigenen Sicherheit und der aller übrigen Verkehrsteilnehmer!

- kali -

Sollte man jemals ohne sie rollern? — Nein. — Denken wir daran, wie vielen Einflüssen unser so kostbarer Körper auf einer Rollerfahrt ausgesetzt ist. Wir wollen nicht gleich an ernstere mechanische Verletzungen denken, die er z. B. bei Stürzen erleiden kann, aber bei jeder Panne gibt es ausreichend Gelegenheit, sich zu verletzen, der Fahrtwind gefährdet — insbesondere bei ungünstiger Witterung — die Augen und Atmungsorgane und nicht zuletzt sei auch an die Magen- und Darmbeschwerden gedacht, die uns ein allzugutes Urlaubssessen bereiten kann. Weiterhin hat ein rechtzeitig angewandter Insektenstift schon viele vor den oft unangenehmen Folgen der Stiche solcher Plagegeister bewahrt. Die Rollerapotheke soll klein und handlich sein — wie das Rollerwerkzeug — eben für kleine Pannen des Körpers.

Man kann derartiges in kleinen Lederetuis oder Blechbehältern fertig kaufen. Viel rollergerechter und außerdem billiger ist es, wenn wir uns die kleine Apotheke selbst zusammenstellen und können dann auch unsere — bzw. der Sozia — „schwache Stellen“ durch Beifügung entsprechender Medizinien individuell berücksichtigen. Das Ganze kann in einem der praktischen und billigen Plastikbeutel, einem alten Reiseneccessaire, Nähbeutel o. ä. untergebracht werden. Folgende Dinge sollten darin sein:

Für Verletzungen:

Heftpflaster verschiedener Breite
Gazebinden verschiedener Breite
Verbandwatte
Blutstillende Watte
Jod- oder Sepsotinktur 20 ccm
Wundbenzin 50 ccm

Für äußerliche Anwendung:

Borwasser 50—100 ccm (evtl. 1 Augenbadeglas dazu)
Borsalbe 10 g
Zugsalbe (Ichthylol) 10 g
Lebertransalbe 20 g (z. Wundheilung, Sonnenbrand!)
Gurgelwasser oder -tabletten (Chinosol, Mallebrin, Inspirol o. ä.)

Für innerliche Anwendung:

Schmerztabletten
Crippetabletten
Abführtabletten
Stopfmittel (Choleratropfen oder Tabletten)
Magenmittel (Tropfen, Tabletten oder Pulver)
Baldriantropfen, Hoffmannstropfen
Hals- und Hustenpastillen

Sonstige Utensilien:

Schere, Pinzette, Verbandklammern

Die Flüssigkeiten lassen wir uns in einer Apotheke oder Drogerie in kleine saubere Flaschen mit Schraubverschluß (ein Kork könnte sich lösen) füllen; mit einem ordentlichen Etikett werden sie dort sowieso versehen. Vielleicht finden sich auch in der Hausapotheke einige der obengenannten Tablettensorten in größeren Packungen, von denen wir eine Stück in ein kleines Röhrchen füllen. Aber bitte gut und haltbar bezeichnen!

Ist alles beisammen, so haben wir die Beruhigung, auch für ein kleines „Meckern“ des Körpermotors Vorkehrungen getroffen zu haben, und wir müssen unterwegs nicht gleich vom kostbaren Reise- oder Ausflugsgehalt einen Teil in die nächstliegende Apotheke tragen, was oft wesentlich kostspieliger und umständlicher ist. Nun sei nur noch zu wünschen, daß — seit Ihr auf jeder Fahrt eine Roller-Apotheke bei Euch führt — Ihr nie mehr etwas daraus braucht!

K.H. Rückert



Luisa strickt einen Pullover für ihren Roller

(Af: onbladet, Stockholm)

3000 km
 Vespa GS-Erfahrungen,
 zusammengefaßt
 in einem Test



Das Hochtort am Großglockner. Die Sicht betrug nur wenige Meter und es war empfindlich kalt dort oben. Am Beinschild ist die im Bericht erwähnte praktische Gepäcktasche befestigt. Der Rucksack ist auch nicht von schlechten Eltern

7 Pässe auf einen Streich

Wer schon einmal seinen Urlaub in Italien verbracht hat, kennt die Vorliebe der Italiener für kleine, schnelle Motorräder, die beinahe rennmäßig zurecht gemacht sind, bereits von der Fabrik wohlgemerkt, und die auch über eine entsprechende Leistung verfügen. Die Sportbegeisterung unserer südlichen Nachbarn machte auch vor dem Vespa-Roller nicht halt. Das Ursprungsherstellerverk in Italien, die Firma Piaggio, hat eine Sportversion der Vespa geschaffen, eben die „Vespa Grand Sport“. Dieses Modell gibt es seit Bestehen der Messerschmitt-Vespa G.m.b.H. auch bei uns in Deutschland zu kaufen und das Interesse an der „GS“ ist hier kaum kleiner als etwa in Mailand.

Um unseren Vespa-Freunden nun ein möglichst genaues Bild von der Vespa GS geben zu können, haben wir neben den üblichen Testfahrten noch eine weite Überlandfahrt unternommen, die uns über die steilsten Pässe der Alpen bis an die Adria und wieder zurück führte. Dabei wurde der kleine Piaggio-Renner in einen richtiggehenden Lastesel verwandelt, denn die zwei Mann Besatzung und das Gepäck ergaben eine Belastung von rund 200 kg. Wir können also behaupten, die „GS“ in jeder Lebenslage kennengelernt zu haben. Um das Angenehme mit dem Nützlichen zu verbinden, werden wir in den Bericht so nebenbei ein paar Reisetips einflechten, vielleicht hilft Ihnen das bei der nächsten Urlaubsplanung. Zunächst jedoch soll die „GS“ einmal von der technischen Seite her betrachtet werden:

Der äußere Aufbau unterscheidet sich nur wenig von der normalen Vespa. Freitragende Karosserie; die beiden Sitze sind durch eine Sattelbank ersetzt, unter der sich der 12 (!!) Liter fassende Benzintank mit der Einfüllöffnung befindet. Die Räder sind einseitig aufgehängt, der Raddurchmesser ist auf 10 Zoll angewachsen. Die Bereifung trägt also die Bezeichnung 3.50-10 Zoll. Als Federungselemente dienen sowohl für Vorder- wie Hinterrad Schraubenfedern mit hydraulischen Dämpfern. Das Reserverad ist vom Heck in den Durchstieg gewandert, so daß es jetzt zwischen den Beinen des Fahrers steht. Diese Maßnahme wurde des öfteren damit begründet, daß der Fahrer die Möglichkeit haben soll, einen Knieschluß zu nehmen. Ich glaube aber, daß der Hauptgrund in dem Schnellverschluß liegt, den diese Anbringungsart ermöglicht, wodurch einem Sportfahrer im Wettbewerb das Reserverad in drei bis vier Sekunden zur Verfügung steht. Man sollte aber für den Durchschnittsfahrer vielleicht doch einen anderen Platz für das Reserverad suchen, denn der freie Durchstieg ist einer der großen Vorteile des Rollers überhaupt.

Nun zum Motor: Der 150-ccm-Einzyylinder-Zweitaktmotor leistet bei 7500 U/min 8,5 PS, diese sind am Hinterrad gemessen. Die Verdichtung beträgt dabei 1:7. Der angeflanschte Vergaser

arbeitet nach dem Fallstromprinzip und ist mit einem großen Ansaugeräusfilter ausgerüstet. Mit dem Motor in einem Block zusammengebaut ist das Vierganggetriebe, dessen Zahnräder in ständigem Eingriff liegen und das durch eine Lenkgriffschaltung betätigt wird. Während des Fahrens muß beim Schalten die Mehrscheibenkupplung, die im Ölbad läuft, nicht gezogen werden! Die Kraftübertragung erfolgt, wie bei der Vespa üblich, durch Zahnäder direkt auf das Hinterrad. Das Anlassen erfolgt durch einen Kickstarter, der rechts liegt und nach vorne durchgetreten wird. Die Lichtanlage arbeitet mit einer Spannung von 6 V, die Biluxbirne im Scheinwerfer hat eine Leistung von 25/25 W. Für das Standlicht und die Hupe wird der Strom von einer 6 V 12 A/h Batterie geliefert, die im Gepäckkasten der linken hinteren Seitenverschaltung untergebracht ist und die über einen Gleichrichter von der Lichtmaschine ständig nachgeladen wird. Abschließend noch einige interessante Daten: Größte Breite am Lenker: 700 mm, größte Länge der Maschine: 1700 mm, Radstand 1180 mm, Bodenfreiheit eingefedert 285 mm. Gesamtgewicht ca. 100 kg. Kleinster Radius beim Wenden 1,4 m.

Im zweiten Teil unseres Testes geht es zwar noch nicht auf große Reise, aber ich glaube, auch die Maßergebnisse, Autobahnerfahrungen, Benzinverbrauch usw. werden Sie sicherlich interessieren: Da wäre zunächst einmal die Straßenlage: Man ist



Am Katschberg. Ohne Gepäck ging's wie die Feuerwehr hinauf

erstaunt, wie sicher und elegant sich die „GS“ gerade bei schnellen Kurven handhaben läßt. So wie die Kurve einmal angeschnitten ist, kann sie ohne jede Nachkorrektur am Lenker durchgefahren werden. Dabei läuft sie wie auf Schienen und ist auch auf nasser Straße noch erstaunlich sicher. Freihändig fahren ist kein Problem. Diese enorme Straßenlage rührt zweifelsohne nicht nur von den 10-Zoll-Rädern her, es müssen schon einige Punkte zusammenkommen, um dieses Resultat zu erzielen. Da ist einmal der schmale feste Sattel bzw. die Sitzbank, die ein absolutes Gefühl über die Radhaftung am Boden verleiht. Weiterhin wäre die wesentlich versteifte Karosserie zu nennen, die Verwindungen des Fahrgestells fast unmöglich macht.

Auch im Gelände ist die Sport-Vespa sehr handlich, das leichte Gewicht und die große Bodenfreiheit und hier vor allen Dingen die 10-Zoll-Räder geben auch auf den schwierigsten Fahrstrecken eine Fahrsicherheit, die sie befähigt, selbst in schweren Geländeprüfungen mit Erfolg zu starten. Die Original-Stoßdämpfer waren für Geländeverhältnisse etwas zu weich. Messerschmitt ersetzt sie durch deutsche Stoßdämpfer mit größerem Wirkungsgrad. Der schmale Lenker liegt gut in der Hand, doch sitzen an den Griffen sehr dicke Gummis, wie wir es in Deutschland gar nicht gewöhnt sind. Sie wurden bei mir sofort durch deutsche dünne Gummigriffe ersetzt. Für die „GS“ wird eine Geschwindigkeit von 100 km/h angegeben. Bei mir lief sie nach der Stoppuhr 97 km/h. Allerdings aufrecht sitzend und mit einem Ledermantel bekleidet. Hat man nur eine Lederweste an und duckt sich über den Lenker, so werden bestimmt 105 km/h daraus. Als Dauergeschwindigkeit auf der Autobahn konnten 90 km/h mühelos durchgehalten werden. Dabei ist die Beschleunigung ausgesprochen rasant. Die vier Gänge sind sehr eng gestuft, beim Schalten zum nächst höheren Gang fällt also der Motor nicht von den Drehzahlen, sondern kann im annähernd gleichen Drehzahlbereich weiterziehen. Im 1. Gang beträgt die Höchstgeschwindigkeit ca. 45 km/h, im 2. Gang ca. 65 km/h, im 3. Gang ca. 80 km/h. Entsprechend gut ist auch die Bergsteigfähigkeit. Im 1. Gang schafft die „GS“ 33 bis 34% und im 2. Gang sind es noch 18%, bei einer Belastung mit einer Person gemessen. Weiterhin ist der Benzinverbrauch von Interesse: Bei normaler Fahrweise schluckt das gute Stück 3,5 Liter. Es ist zwar möglich, nach unten die 3-Liter-Grenze zu erreichen, aber dann muß schon ausgesprochen vorsichtig gefahren werden und die gute Beschleunigung der Maschine darf keinesfalls ausgenützt werden. Auf Vollgasfahrten und bei Bergsteigversuchen stieg der Verbrauch auf 4 bis 4,2 Liter an. Eine Eins mit dickem Stern verdienen die Bremsen. Sie geben nicht nur ausgezeichnete Verzögerungswerte, sondern greifen auch sehr weich und verlieren bei den längsten Paßfahrten nicht im geringsten an Wirkung. Obwohl der Scheinwerfer nur mit einer 25-Watt-Birne ausgerüstet ist, verfügt die „GS“ über ein sehr gutes Licht, das auch bei schnellen Fahrten vollkommen ausreichend ist. Wer viel mit Sozium fährt, sollte sich doch ein Paar Fußauflagen für den Beifahrer anbringen lassen, sie erhöhen die Bequemlichkeit beim Fahren für beide Teile erheblich. Eine Kleinigkeit, mit der ich nicht ganz zufrieden war, ist der Ständer. Es ist zwar sehr leicht, die Maschine auf- und abzubocken, aber es fehlt die nötige Standsicherheit auf stark gewölbten Straßen und auf weichem Boden. Zum Schluß kommen wir noch zu der Frage der Gepäckunterbringung: Am Heck kann wie üblich ein Gepäckträger angeschraubt werden, auf den der Koffer oder ein Rucksack aufgeschnallt wird. Für zusätzliches Gepäck gibt es noch eine Packtasche, die auf die Vorderseite der Frontwand aufgeschnallt werden kann. Leider gibt es keinen Gepäckhaken für den Transport einer Aktenmappe. Bei Stadtfahrten habe ich mir aber ganz einfach geholfen, indem ich das Reserverad zu Hause ließ und die Tasche an den leeren Spannbügel des Reserveradhalters hing. Eigentlich wäre unser Test nun fertig. Wir fragten uns aber: Was wird dieser hochtourige Sportmotor wohl machen, wenn er mit schwerer Belastung über die großen Alpenpässe geschunden wird? Braucht der Fahrer dann nicht ein ganzes Lager von Ersatzzündkerzen, wenn er friedlich mit Urlaubsgeschwindigkeit von etwa 50 km/h die Straßen entlangbummelt. Und schafft der sehr hochgelegte 1. Gang auch mit dem vielen Gewicht die steilen österreichischen Pässe. Ein weiterer Punkt, zu dem wir kein volles Vertrauen hatten, war die italienische Lichtanlage. Wir sind hier in Deutschland mit der Elektrik sehr verwöhnt; wie sich die Ducatilanlage bei tagelangen schweren Regengüssen benimmt, war erst noch zu prüfen. Um all diesen Dingen auf den Grund zu gehen, wurde unsere „GS“ kurzerhand mit zwei Männern und erheblichem Gepäck beladen. Wir erwähnten eingangs schon, es kamen 200 kg zusammen und dann ging's auf die große Reise. Über die Queralpenstraße nach Reichenhall ging's den Steinpaß hinunter zur österreichischen Grenze, dann weiter nach Zell am See und die Großglocknerstraße hinauf. Die Steigung für den Großglockner wird mit 12 bis 14% angegeben, er ist aber wegen seiner Länge und der großen Höhe (2576 m), in der die Motoren wegen



Hier beginnt der Plöckenpaß. Die Straßen sind nicht gerade die besten, aber mit dem Vespa-Roller sind sie gut zu schaffen

der dünnen Luft nicht mehr ihre volle Leistung abgeben, doch ganz beachtlich. Wir konnten von Fusch bis Hochtor einen Schnitt von rund 35 km/h erzielen, wobei fast durchwegs im 2. Gang gefahren wurde. Wenn vorhin von der Wasserfestigkeit der Lichtanlage gesprochen wurde; an diesem Tag stellte uns der Wettergott reichlich Wasser zur Verfügung. Es goß während der ganzen Fahrt wie aus Kübeln. Am Glockner schneite es sogar ein wenig. Da die Wolken bis in die Täler hingen, betrug die Sicht fast immer nur wenige Meter. Das Wasser stand auf den Straßen zentimeterhoch, Verhältnisse also, die für die Prüfung ideal waren. So genau wollten wir es eigentlich gar nicht wissen, denn wir hatten keinen trockenen Faden mehr am Leib und in der kalten Höhenluft des Großglockners schnatterten wir vor Kälte. Wer übrigens auch im Hochsommer auf den Glockner fährt, sollte sich immer warme Kleidung mitnehmen, denn dort oben ist es stets reichlich frisch. Immerhin, unserer Zündung konnte das Wasser nichts anhaben und das war schließlich das Wichtigste. Dann ging's die Glocknerstraße wieder hinunter und bei Heiligenblut klärte das Wetter endlich etwas auf. Nächste Station war der Plöckenpaß, auf dessen Höhe die österreichisch-italienische Grenze liegt. Dieser Paß wird mit 18 bis 20% angegeben und hat losen Sand und Geröllbelag. Die Straße wurde von Pionieren kurz nach der Jahrhundertwende angelegt. Wir brauchten zwar meistens den 1. Gang, hatten aber weiter keine Schwierigkeiten in der Bewältigung. Die Route Glockner-Plöckenpaß ist durchaus zu empfehlen, wenn die Reise nach Jugoslawien oder an die italienische Adria gehen soll. Nach Jugoslawien wird so der Loiblpaß vermieden, der mit seinen 29% erhebliche Anforderungen an Fahrer und Maschine stellt. (Klagenfurt—Loiblpaß—Laibach.) Weiter ging die Fahrt über Tollmezzo-Udine, nach Grado. Grado selbst liegt auf einer Insel, die mit dem Festland durch einen Damm verbunden ist. Kurz vor Grado liegt übrigens das aus der Römergeschichte bekannte Aquileia und wer etwas für Ruinen übrig hat, sollte hier Rast machen. Grado selbst ist ein Paradies für alle, die mit dem Schwimmen auf nicht allzu gutem Fuß stehen. Hunderte von Metern kann man auf weichem Sandboden ins Meer gehen, ohne schwimmen zu müssen, so flach ist dort das Ufer. Leider hatten wir nicht viel Zeit zum Baden, denn unsere Fahrt ging weiter nach dem etwa 100 km entfernten Triest. Die Küste hatte inzwischen ihr Bild vollständig gewandelt. Steil fällt das Ufer ab und die Felsen und Riffe bilden ein wahres Paradies für Tauchsportler. Triest selbst ist eine

interessante Stadt und es lohnt sich schon, einen Tag für ihre Besichtigung zu opfern. Für uns hieß es nun wieder umkehren. Über Udine ging es wieder zurück an die Grenze bis Tarvisio. Inzwischen hatten wir einen ganz netten Sonnenbrand bekommen, denn in Italien brannte unbarmherzig die Sonne. In Tarvisio machten wir Bekanntschaft mit dem italienischen Vespa-Dienst, denn uns war das Kupplungsseil gerissen. Und wir waren überrascht, wie sauber und billig italienische Werkstätten arbeiten. Unsere Fahrt ging weiter nach Villach in Kärnten. Etwa 20 km von Villach entfernt liegt der Wörthersee, der bekannteste der Kärntner Seen. Er wird mit als der wärmste See Europas bezeichnet und erreicht Temperaturen bis 28 Grad. Von Villach ging die Reise weiter nach Spittal am Ufer der Drau entlang. Ein paar



Für einen Stadtbummel in die Stadt Triest wurde die „GS“ landfein gemacht



Im Hafen von Triest

Kilometer von Spittal entfernt liegt der Millstätter See, ein weiterer bekannter Kärntner See, der ebenfalls sehr warm ist, der aber noch nicht so international und mondän heimgesucht wird wie der Wörther See. Nun hatten wir wieder das Alpenmassiv und damit die Pässe erreicht. Prompt empfing uns auch ein echter Salzburger Schnürregen. Der erste Paß, der uns empfing, war der gefürchtete Katschberg mit seinen 24% Steigung und Sandbelag. Hier mußte der Motor schon mächtig schufteln, die starke Belastung und der sehr niedrig übersetzte 1. Gang machten sich bemerkbar, aber wir kamen ohne Schwierigkeiten darüber hinweg. Auf der Paßhöhe wurde das ganze Gepäck und der Beifahrer abgeladen, dann ging's den Katschberg wieder hinunter, um zu sehen, wie die „GS“ diese Steigung ohne Belastung hochzieht. Dieses Experiment war beinahe eine Offenbarung. Die Maschine zog hoch, daß es eine Freude war. Vollgas wurde nie gebraucht, nicht einmal beim Anfahren und auf den steilsten Stücken konnte noch erheblich beschleunigt werden. Die Folgerung daraus ist: Die Vespa „GS“ hat auch in den unteren Drehzahlen genügend Kraft, um eine überladene Maschine etwa 28% Steigung hochzuziehen. Es fehlt ihr aber ein entsprechend klein übersetzter Berggang. Ohne Belastung liegt der 1. Gang aber gerade richtig. Auf den 24% jubelte die „GS“ mit 40 km/h hoch, daß es eine reine Freude war. Die nächste Steigung war die Tauernhöhe mit ihren 22%. Erschwerend kam hier hinzu, daß die Straße durch den tagelangen Regen in ein einziges Schlammbad verwandelt wurde, und wir wußten nicht, ob das Hinauf- oder das Hinunterfahren schwieriger war, denn die Räder fanden in dem aufgeweichten Boden kaum mehr einen Halt. Bei den ganzen Paßabfahrten hielten wir übrigens wenig vom Zurückschalten, wir verließen uns voll und ganz auf die Bremsen, die uns trotz der starken Belastung auch nie im Stich ließen. Selbstverständlich wurde auch die Tauernhöhe glatt und ohne Schwierigkeiten überrollert. Nun wartete noch der letzte Paß auf uns, der Luegpaß. Seine Steigung beträgt 20%, er besitzt aber eine Asphaltdecke. Er ist also kaum mehr der Erwähnung wert, zumal er ziemlich kurz ist. Und damit war der Weg frei nach Salzburg und heim ins Reich bzw. in die Bundesrepublik.



Unterwegs an der Großglocknerstraße. Den Wasserdienst haben wir mit der „GS“ natürlich nicht gebraucht. Außerdem goß es sowieso in Strömen

Diese Fahrt wurde in drei Tagen bewältigt. Außer dem gerissenen Kupplungsseil und einem Loch im Benzinschlauch, das uns eine ganze Menge Benzin kostete, hatten wir keine Panne. Nicht einmal die Zündkerze mußte gewechselt werden. Der Benzinverbrauch über die ganze Strecke, das durch den defekten Benzinschlauch verlorene Benzin natürlich nicht mitgerechnet, betrug nicht ganz 4 Liter auf 100 km. Nach Vorschrift der Italiener müßte Öl im Verhältnis 1 : 15 dem Treibstoff beigemischt werden. Wir mischten 1 : 20 und fuhren dabei gut. Ein noch höheres Mischungsverhältnis scheint nicht ratsam, denn obwohl die Maschine mit einer Mischung 1 : 12,5 nach Vorschrift eingefahren wurde, zeigte sich nach einer Demontage des Zylinderkopfes bei einem Tachostand von 4500 km kein nennenswerter Ölansatz. Das viele Öl wird also glatt verdaut.



Der italienische Vespa-Kundendienst klappt prima und ist billig. Hier wird gerade das Kupplungsseil eingehängt

Wenn nach all dem Gesagten überhaupt noch ein abschließendes Urteil nötig sein sollte, hier ist es: Die „Vespa GS“ ist ein Roller mit ausgesprochen sportlicher Note. Trotz des hochgezüchteten Motors ist sie absolut zuverlässig und hält die schwersten Beanspruchungen klaglos durch. Das Fahrgestell ist steif genug, um auch einer etwaigen Überbelastung standzuhalten. Eine hervorragende Straßenlage, Schnelligkeit mit guter Beschleunigung geben der „GS“ ihren besonderen Stempel. Alles in allem, eine sportliche Maschine für den sportlichen Fahrer.



Kleine Sozialogie

Eine Gewissensfrage an „rückwärtige“ Damen: Sind Sie eine perfekte Sozia? Sie wissen es nicht genau, nicht wahr? Tja, was ist denn überhaupt eine Sozia? Das läßt sich kaum mit zwei Worten sagen, zumal es keine einheitliche Definition gibt dafür. Der eine betrachtet sie als notwendiges und zweibeiniges Übel, der andere bedauert lebhaft, daß dieses angenehmste Zubehör des ganzen Fahrzeugs bisher noch von keiner Firma mitgeliefert wird. Lediglich eines steht unverbrüchlich fest: Die Sozia ist weiblichen Geschlechts und sitzt hinten. Mehr an allgemein Verbindlichem läßt sich zu diesem Thema wirklich nicht sagen, und man kann auch keine Norm aufstellen, die vorschriebe, über welche Eigenschaften eine Sozia unbedingt verfügen muß. Einige Punkte gibt es aber, die jede angehende, aber auch jede sturmerprobte Sozia beherzigen sollte, um sozia-logisch sattelfest zu sein:

I.

Der Fahrer schätzt an seiner Sozia manches. Was er aber gar nicht schätzt, sind Ermahnungen und Ratschläge, die seine mehr oder minder gute Fahrtechnik betreffen. Sie brauchen ihm gar nicht zu erzählen, daß da vorne rechts einer einbiegt. Er hat das mit stahlhartem Fahrerblick längst gesehen und er hätte sicher gebremst, wenn es notwendig gewesen wäre. Und warum müssen Sie ihm unbedingt erklären, daß da vorne eine Kurve und von links eine Straßenbahn kommt? Ist er vielleicht blind? Na also! Männer können diesen ungebetenen Warndienst ebenso wenig vertragen wie das Kibitzen beim Kartenspielen.

II.

Eine Forderung, die früher oder später an jede Sozia gestellt wird: Sie sei wasserfest und hart im Nehmen! Wenn Ihnen das Wasser beim Blusenkrägelchen hinein und bei den Pumps wieder herausrinnt — um Gottes willen jammern Sie nicht! Er ist ja genau so klatschnaß und auch sein seelisches Barometer steht auf veränderlich; ein einziges Wort kann genügen, um es auf Sturm zu bringen. Also: Schlucken Sie Ihren Ingrimms und Ihre Verzweiflung tapfer hinunter und wenn hundertmal das neue Kleidchen verdorben ist. Fall Sie aber mal unversehens am Boden liegen sollten, weil das unverschämte Hinterrad einfach seitlich weggerutscht ist, dann hüten Sie sich ebenfalls, ein falsches Wort zu sagen. Und da in dieser Situation jedes Wort falsch sein kann, sagen Sie lieber gar keins, sondern helfen Sie lieber, den Roller wieder aufzustellen und den Kotflügel gerade zu biegen. Bemerkungen wie „ich hab's ja gewußt“ oder „weil Du auch immer so verrückt aufdrehen mußt“, müssen in dieser Situation einen Mann zwangsläufig auf die Palme bringen, vor allem dann, wenn er wirklich gar nichts dafür kann. Und wann kann er schon was dafür? Letzten Endes ist ja doch immer irgend etwas anderes schuld, ein idiotischer Radfahrer, eine nasse Trambahnschiene oder sonstwas.

Fangen Sie auch nicht zu jammern an wegen irgendeiner läppischen Hautabschürfung sechsten Grades oder wegen eines blauen Fleckens. Und lamentieren Sie schon gar nicht über zerrissene Neylons. Es macht nur Ärger und ist im Letzten zwecklos; Sie verscherzen sich damit die letzte Chance, daß er Ihnen vielleicht doch ein neues Paar kauft.

III.

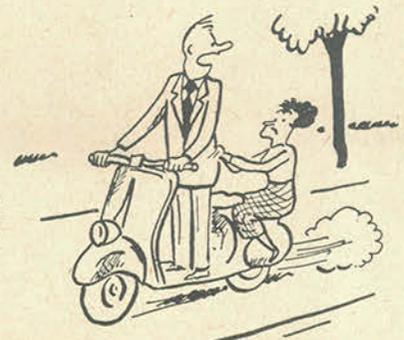
Die Sozia darf nicht ängstlich sein. Und wenn sie es ist, dann darf sie es nicht zeigen. Das Unerträglichste ist eine Sozia, die verkrampt und wie eine Salzsäule auf ihrem Sattel klebt und damit jede elegante Kurventechnik sabotiert. Wenn's gar nicht anders geht, dann machen Sie eben die Augen zu und legen sich mit Todesverachtung in die Kurve. Wahrscheinlich ist sie halb so schlimm, wie sie Ihnen vorkommt und er wird schon wissen, wie scharf er sie nehmen kann und wie nicht.

IV.

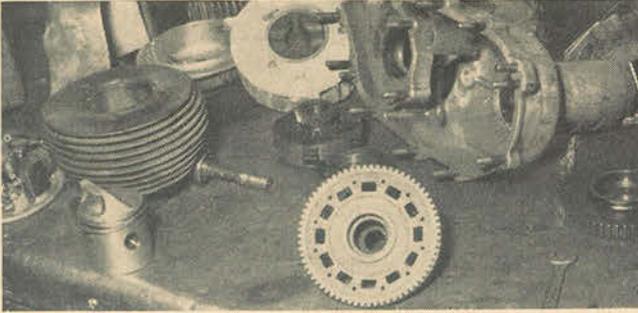
Wenn er mal eine Panne hat, dann setzen Sie sich nicht mit einer Nagelfeile oder mit einer Illustrierten an den Straßenrand. Helfen Sie mit, machen Sie sich nützlich, und wenn das nicht geht, dann machen Sie sich wenigstens die Hände schmutzig — aus Solidarität und Sympathie. Und vergessen Sie ja nicht, ihn ein bißchen zu bewundern wegen seiner technischen Begabung, auch dann, wenn er erst nach zwei Stunden entdeckt, daß er lediglich vergessen hat, auf Reserve umzuschalten.

V.

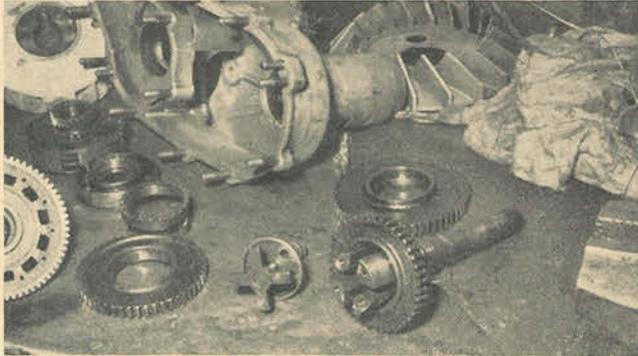
Wenn Sie eine ideale Sozia sein wollen, dann müssen Sie folgende Gegenstände immer bei sich haben: Sicherheitsnadeln, Nähzeug, Zigaretten, Zündholzer, belegte Brote, Tempotaschentücher, eine Reservekerze mit dem richtigen Wärmewert, einen Vierzehner-Schraubenschlüssel und einen Dosenöffner, Draht, Schnur und Flickzeug und vor allem: Gute Laune. Und wenn Sie dann auch noch die unter I bis IV genannten Voraussetzungen erfüllen und wenn er Sie dann immer noch nicht als ein Prachtexemplar von Sozia betrachtet, dann gibt es nur eines: Umsatteln! Und zwar auf einen anderen Roller mit einem anderen Fahrer.



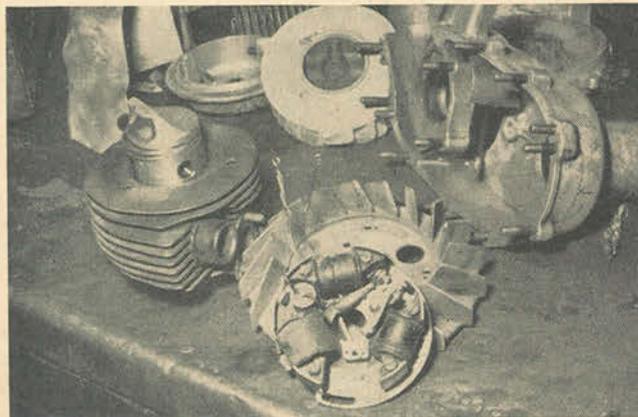
„Laß mich doch fahren, wie ich will, ich muß schließlich den ganzen Tag im Büro sitzen!“
 („Tururut“, Madrid)



Ein Vorgelege ohne die Federn, dahinter der komplette Kupplungskorb

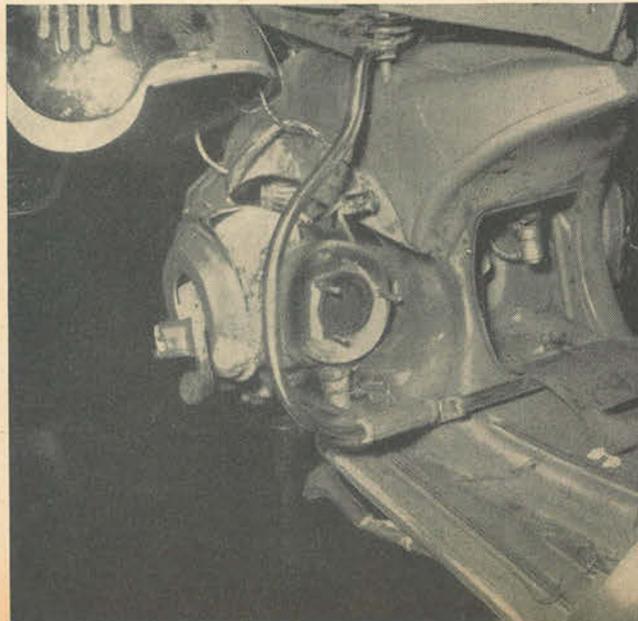


Hier ist in der Mitte deutlich das Schaltkreuz zu sehen, im Bilde links zur Hälfte sichtbar das Vorgelege



Die ausgebaute Lichtmaschine der Vespa. Links daneben ein Austauschzylinder mit Kolben

Eine Vespa mit abgenommenem Zylinderkopf



Wenn die GENERALÜBERHOLUNG fällig ist . . .

Was Ihre Maschine beim Vespa-Dienst erwartet

Eines Tages beginnt es zu klappern. Nicht sonderlich stark, aber immerhin Sie denken, man müßte eigentlich mal in die Werkstatt gehen. Aber Sie gehen natürlich nicht, denn an das kleine Klappergeräusch haben Sie sich schnell gewöhnt. Und dann klappert es noch an einer Stelle und noch irgendwo im Motor. Statt 70 km/h geht Ihre Vespa nur noch 63/km und bei Steigungen, die sie früher spielend im 2. Gang bewältigten, schnauft sie jetzt im ersten schon ganz beträchtlich. Richtig, der Tacho zeigt schon weit über 50 000 km an, mit einem Wort, eine Generalüberholung ist fällig.

Nun ist es in der Regel doch so: Sie bringen die Vespa zu Ihrer Vertragswerkstatt, sagen zum Meister: „Ich glaube, meine Vespa muß einmal gründlich überholt werden.“ Der Meister sagt nur: „Mhm“ und „Das werden wir schon wieder in Ordnung bringen.“ Nach drei oder vier Tagen dürfen Sie Ihre Vespa wieder abholen, d. h. zuvor müssen Sie eine dicke Rechnung bezahlen, auf der genau steht, was alles für neue Teile eingebaut wurden und was alles repariert ist. Es könnte nun aber sein, daß Sie genau wissen wollen, was eigentlich alles mit Ihrer Vespa gemacht wird, und wie das vor sich geht. Darum will ich heute ein wenig aus der „Werkstattschule“ plaudern.

Der Meister weiß schon, Ihre Vespa ist ein schwerer Fall, also kommt die Maschine gleich auf den Operationstisch. In der Werkstatt sagt man dazu aber Montageständer. Nun geht's ans Zerlegen, d. h. wenn die Maschine nicht vorher gereinigt werden muß, denn manchmal werden Vespas zur Reparatur gebracht, die kann man gar nicht zerlegen, sie starren so vor Schmutz und Dreck, daß keine Schraube zu finden ist. Also zuerst reinigen, bevor man seine Vespa in die Werkstatt gibt, denn die Mechaniker tun das nicht gern, schließlich sind sie Mechaniker und keine Putzer. Doch zurück zum Zerlegen. Zuerst kommt der Zylinderkopf herunter und dann auch gleich der Zylinder selbst. Soweit zerlegt, läßt sich der Zustand des Motors schon weitgehend beurteilen. Man sieht, ob der Kolben schon sogenannten „amerikanischen Querweitwurfsitz“ hat, ob das Pleuellager schon Luft hat und auch die längst fälligen Lager der Kurbelwelle machen sich beim Wackeln am Pleuel bemerkbar. Nun hält sich der Mechaniker nicht lange mit solchen Vorprüfungen auf, sondern baut gleich die ganze Triebsatzschwinge aus, denn er will ja noch mehr Innereien Ihres Motors auf den Leib rücken. Das ausgebaute Aggregat kommt nun auf die Werkbank und wird restlos demontiert. Nun werden die einzelnen Teile genau unter die Lupe genommen und neben den obengenannten Teilen interessiert den Mechaniker besonders der Zustand der Kupplung, des Vorgeleges, des Schaltkreuzes, eventuell der Getriebezahnräder und der Hauptwelle.

Ein weiteres besonderes Augenmerk wird auf die verschiedenen Dichtungen und Simmerringe gerichtet. Die defekten Teile werden, soweit sie nicht repariert werden können, durch Austauschteile oder Neuteile ersetzt. Anschließend kann der Zusammenbau der kompletten Triebsatzschwinge erfolgen, denn inzwischen hat der Elektriker die ebenfalls ausgebaute Lichtmaschine überprüft. Ihn interessiert vor allem: Die Zündspule, der Kondensator und der Unterbrecher. Soweit der Motor.

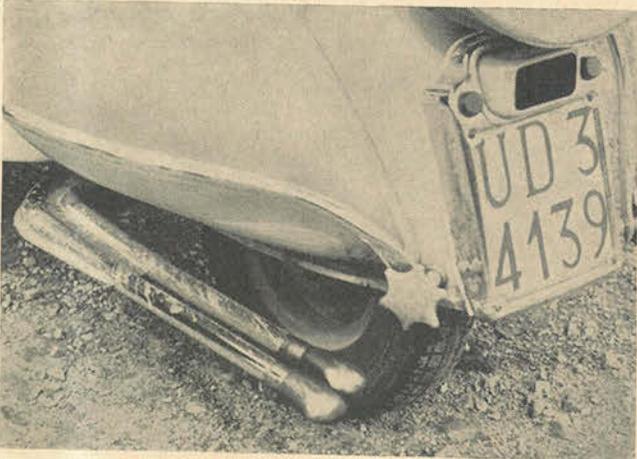
Nun kommt das Fahrgestell an die Reihe. Der Mechaniker zieht die Bremsstrommel ab und prüft die Beläge auf den Bremsbacken. Sind sie schon zu abgenutzt oder vielleicht stark verölt, dann werden sie heruntergerissen und ein Satz neuer Beläge wird aufgenietet. Weiter geprüft werden Naben, Lenkung und Federungselemente. Vielleicht ist ein Stoßdämpfer nicht mehr intakt und muß gegen einen neuen ausgetauscht werden, oder die Lenkung hat Luft, und muß nachgestellt werden. Ganz zum Schluß kommen noch die Kleinigkeiten an die Reihe. Ist der Vergaser und die Zündung in Ordnung und keine Schwimmmadel ausgeschlagen? Wie ist der Zustand der Bowdenzüge? Zuletzt wird die Vespa noch Probe gefahren, und wenn auch dabei alles stimmt, kann die Maschine mit gutem Gewissen an den Kunden zurückgegeben werden.

Um gleich etwaigen Mißverständnissen vorzubeugen; natürlich werden bei einer Überholung nicht alle hier erwähnten Teile neu eingebaut und sämtliche Reparaturen ausgeführt. Das müßte schon ein ganz krasser Fall sein, wenn alles kaputt wäre, und dem Besitzer kann man den Vorwurf dann nicht ersparen, daß er seine Vespa total herunterkommen ließ. Auf jeden Fall aber wissen Sie nach der Überholung: Ihre Vespa läuft wieder wie einst im Mai und das für lange Zeit.



In Italien gibt es viele Vespas, die so schön zurecht gemacht sind. An Chrom wird nicht gespart. Besonders hat uns die Radkappe mit den Zierspeichen gefallen. Diese italienische Vespa beweist, daß Zubehör geschmackvoll angebracht, nur zur Verschönerung der Maschine beiträgt. Außerdem erhält das Fahrzeug dadurch eine persönliche Note, was gerade der Rollerfahrer besonders schätzt.

Auf dem unteren Bild ist eine italienische Auspuffblende zu sehen, die einen herrlichen Stakkatoton ergibt



8 Maschinen aus Gladbeck wollten im Juni in Italien und führen mehrere große Treffen an. Erich Binder, Vorsitzender des V. L. C. West bei der Entgegennahme von Preisen in Padova. Im Vordergrund der Vizepräsident vom Vespa-Club d'Italia Manilo Riva.



DEUTSCHE VISCIBIL ÖL GESELLSCHAFT M.B.H. HAMBURG



Vespa — Sulky — Trabrennbahn!?!

Ja! Es läßt sich vereinbaren!
Und besonders wenn der Verein Berliner Sportpresse eine Sommerrevue veranstaltet. Der Vespa-Club Berlin war dabei! Zuerst gab es erstaunte Gesichter bei den Herren der Trabrennbahn Mariendorf, doch dann gaben sie die Sulkys heraus.
Es war gar nicht so leicht!
Die Bahn war für die Vespa-Roller schwer und auch ein Sulky hat sein Gewicht. Vespa-Meier holte den „Ersten“ und Kamerad Schmude mit seiner Großmutter-Vespa den „Zweiten“!
Es war ein „Sonnen-Sonntag“ mit Seltenheitswert!!

Ing. Willy Schal
Pressereferent

Verlag und Herausgeber: Vespa-Messerschmitt GmbH, in Zusammenarbeit mit dem Vespa-Club von Deutschland (VCVD). Verlagsleitung: Harald Strauch-Stoll. Erscheint zweimonatlich und wird mit einer Schutzgebühr von DM 0.30 an alle Vespa-Fahrer abgegeben. Zu beziehen durch die Vespa-Messerschmitt GmbH, die Vespa-Clubs und den Verlag: Vespa-Messerschmitt GmbH, Zweigniederlassung Augsburg, Werk 4. Hierhin sind auch alle Zuschriften redaktionellen Inhalts zu richten. Für unverlangt eingesandte Beiträge keine Gewähr — Rücksendung nur, wenn Rückporto beiliegt. Verantwortlich für die Redaktion: Hans Schimpke, München. Anzeigenverwaltung: J. Strüder, Neuwied (Rhein), Engerserstr. 36, Tel.: Neuwied 2 20 26. Druck: Buchdruckerei und Verlagsanstalt Carl Gerber, München 5, Angertorstraße 2. Nachdruck unter Quellenangabe gestattet.



Vespa-3-Meere-Rennen in Süditalien

1857 km legen Hunderte internationaler Vespa-Rennfahrer in 12 Etappen zurück. Das Rennen wurde so getauft, weil es an der Tyrrhenis startet, dann zur Adria führt und über den Jonischen Meerbusen wieder zum Westmittelmeer zurückführt. Publifoto-Bild zeigt: Ein Vespa-Renner aus der Lombardei braust durch ein Dörfchen in Süditalien.

3-MEERE-FAHRT

Giro Vespistico dei 3 Mari

Anfang Juli startete wieder die traditionelle italienische 3-Meere-Fahrt. Ein Teil Süditaliens (Bari-Neapel) mußte umrundet werden und nach dem Übersetzen von Reggio nach Messina, die sizilianische Insel. Drei deutsche Fahrer auf Messerschmitt-Vespen nahmen teil. Die 1857 km lange Strecke mußte in 12 Etappen bewältigt werden. Aber — laßt Bilder sprechen.



Die deutschen Fahrer starteten mit der Messerschmitt-Vespa 150 ccm



Ein großer Teil der Fahrtstrecke führte über solch herrliche italienische Straßen



Ein deutscher Teilnehmer nimmt, vom italienischen Publikum fachmännisch begutachtet, eine der unzähligen Kurven



3-Meere-Rennen der Vespas. 6. Etappe

Hier startete das internationale Feld der Vespa-Renner zur 6. Etappe, die über 173 km bis nach Syrakus führte. Das Gesamtennen läuft über 12 Etappen und erstreckt sich über 1857 km.

Unser Publifoto-Bild zeigt: Hunderte von „Wespen“ setzten auf der Fähre über die Straße von Messina, um hier mit Musikbegleitung zur 6. Etappe zu starten.



Bei den Ortsdurchfahrten standen Tausende von begeisterten Zuschauern. Die deutsche Mannschaft erhält für ihren sauberen Fahrstil großen Beifall.

Nie mehr unterstellen

sondern auch bei Wolkenbrüchen weiterfahren! Das können Sie mit dem erprobten

KLEPPER-SPEZIAL-ROLLERMANTEL

Erhältlich in den Klepper-Filialen und autorisierten Verkaufsstellen oder direkt durch die

KLEPPER-WERKE ROSENHEIM

Verlangen Sie bitte Spezialprospekt Mot 180

KLEPPER

KLUBNACHRICHTEN IN KÜRZE

Am 10.—12. September 1955 findet das 4. internationale Vespa-Bundestreffen in Wiesbaden statt. Näheres erfahren die Clubs durch die Landesverbände. In unserer, am 15. Oktober d. J. erscheinenden Nummer 2 des VESPA-TIP werden wir ausführlich über diese Großveranstaltung berichten.

Der Vespa-Club Lörrach veranstaltet am 21. August 1955 eine Vespa-Schwarzwald-Zuverlässigkeitsfahrt mit Beteiligung von Fahrern aus der Schweiz und Frankreich und lädt dazu alle deutschen Vespa-Fahrer recht herzlich ein. Die Strecke ist 120 km lang und in drei Teiletappen unterteilt, der verlangte Schnitt beträgt 30 km. Zusätzlich sind einige Sonderprüfungen eingefügt.

Das 2. Internationale Vespa-Treffen vom Vespa-Club Gladbeck i. W. findet am 20. und 21. August 1955 auf Schloß Wittringen in Gladbeck statt (1 km Autobahnausfahrt Gladbeck—Essen).

Zielfahrt, Lampion-Corso, Gymkhana, Prämierung der Trachtenfahrer, Festball mit Überraschungen. Gesamtorganisation Erich Binder, Vorsitzender des Landesclubs West. Bei dieser Veranstaltung erblickt die neue Zeitschrift „VESPA-TIP“ zum erstenmal das Licht der Vespa-Welt.

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

Erstes Vespa-Treffen des Schwäbischen Vespa-Rings Der im Herbst vergangenen Jahres ins Leben gerufene Schwäbische Vespa-Ring, in dem sich die örtlichen Vespa-Clubs aus dem schwäbischen Raum zusammenschlossen, veranstaltete am 14. und 15. Mai sein erstes Treffen in Schwäbisch Gmünd, der Münsterstadt an der Rems, die vielen süddeutschen Vespa-Fahrern durch das erste große süddeutsche Vespa-Treffen 1953 noch in guter Erinnerung ist. Schwäbisch Gmünd war am 14. Mai Endpunkt einer Zielfahrt, in der die Vespa-Clubs Kempten, Memmingen und Göppingen die ersten drei Preise davontrugen.

Reges Interesse nahm die Öffentlichkeit an der Geschicklichkeitsfahrt, die zu einem Prüfstein für Konzentrationsvermögen, Wendigkeit, Sicherheit und Beherrschung der Maschine wurde. Der Ludwigsburger Club schneit dabei am besten ab, blieb jedoch, da er dem Schwäbischen Vespa-Ring noch nicht angehört, außer Wertung. Den ersten Preis in der Clubwertung errang der gastgebende Vespa-Club Schwäbisch Gmünd, der damit den Ulmern den Wanderpokal abnahm. An zweiter und dritter Stelle stehen der VC Memmingen und der VC Kempten. Unter den Gästen befand sich auch ein Vertreter der Messerschmitt-Werke, der das regionale Treffen als einen wertvollen Beitrag bezeichnete, um praktische Erfahrungen für konstruktive Verbesserungen der Maschinen zu sammeln.

WER IST WO?

Eine Liste der deutschen Vespa-Clubs nach dem Stande vom 15. Januar 1955

Vespa-Landes-Clubs

- Vespa-Landes-Club NORD, Bremen
Präs. Heinrich Mietz, Bremen, Bahnhofstraße 32
- Vespa-Landes-Club WEST (Rhein), Düsseldorf
Präs. Clemens Schaaf, Düsseldorf, Concordiastr. 107
- Vespa-Landes-Club SÜDWEST, Darmstadt
Präs. Fritz Schneider, Darmstadt, Bismarckstr. 150
- Vespa-Landes-Club Schwäbischer Vespa-Ring
Präs. Heinz Stütz, Schwäbisch Gmünd, Goethestr. 43
- Bergisch-Märkischer-Landes-Club
Wuppertal-Unterbarmen, Bahnhofgaststätte

Vespa-Clubs

nach Städten (alphabetisch), und ihre Vorsitzenden

A

- Aachen
Helmut Hildebrand, Fr.-Ebert-Allee 40
- Amberg/Oberpf.
Georg Stauber, Obere Nabburger Straße 5
- Amorbach/Odenw.
Horst Geissler, Klausrain 5, Miltenberg
- Arnsberg/Westf.
Karl Hüster, Auf dem Lüssenberg 8
- Augsburg
R. Graf, Kesselmarkt 4

B

- Bad Godesberg
Fr. Margot Roedemeer, Röntgenstraße 20—27
- Bad Neuenahr
P. Schaaf, Unterstraße 9
- Bad Salzuflen
Kurt Schröder, Blercherstraße 4
- Barsinghausen
Kurt Dreyer, Bergamtstraße 8
- Baumholder/Nahe
Hermann Henkel, Auf der Grube 8
- Bergischer Vespaclub Barmen
Karl-Heinz Schwartz, Wuppertal-Barmen, Spechtweg 11
- Berlin-Schöneberg
Heinz Nehrenberg, Gustav-Müllerstraße 28
- Beuel-Rhein
Toni Clemens, Bonner Straße 57
- Biberach/Riß
Apotheker Rückert, Drosselweg 1
- Bielefeld
Rolf Brinkmeyer, Am Güterbahnhof 10
- Bicken/Dillkreis
Rudi Reinisch, Hauptstraße Post
- Bingen VC „Mäuseturm“
Lehrer E. Klein, Mainzer Straße 126
- Bocholt i. W.
Egon Emmerich, Herzogstraße 57
- Bochum
Bernd Pfothhauer, Stensstraße 20
- Bonn/Rhein
Hans Adolf Paulus, Moltkestraße 14
- Borghorst/Westf.
Wilhelm Everding, Bushok 8
- Bork/Westf.
K. Schlierkamp, Dorfstraße 62
- Bottrop/Westf., VC Emscher-Lippe
Anton Macal, Otto-Krawohl-Straße 5
- Bottrop/Westf.
Willi Obynik, Nordring 117

- Braunschweig
Friedrich Wehrten, Wilhelm-Bode-Straße 39
- Bremen
V. H. Decu, Friedrich-Karl-Straße 46
- Bremer Vespa-Roll-Kommando
Frl. Edmée v. Girard, Bremen, Osterdeich 96

C

- Celle
Zahnarzt Volker, Bultstraße 41

D

- Darmstadt
Fritz Schneider, Bismarckstraße 150
- Dorsten (21 a)
W. van der Valk, Beethovenstraße 16
- Dortmund
Edi Birk, Langestraße 54 b
- Dortmund
Helmut Hartmann, Friessenstraße 9
- Dülken, Grenzland
Anstötz, Schulstraße 30
- Düren-Gürzenich
H. Kuhl, Aachener Landstraße 106
- Düsseldorfer V. C.
W. Kellerwessel, Friedrich-Lau-Straße 9
- Düsseldorf
Fr. Ines Mork, Jägerstraße 7

E

- Eningen b. Reutlingen
Karl Rall, Sportplatz
- Emscher-Lippe
siehe Bottrop
- Erbach/Odenwald
H. Egner, An der Zentlinde 42
- Erbach/Odenwald
Hans Bechthold, Am Brühl 2
- Erkelenz
W. Joecken, Franzstraße 6
- Essen-Neidhausen
R. Zellmann, Brosweg 45

F

- Flensburg
Dittmar Supras, Schleswiger Straße 75
- Frankenberg/Eder
Dr. Becker, Bahnhofstraße 1
- Frankfurt a. M.
Horst Georgi, Am Allerheiligtentor
- Frankfurt a. M.-Süd
Insp. H. Fink, Gartenstraße 18
- Freiburg i. Br.
H. Koslowski, Fichtestraße 49
- Friedberg/Hessen
Willy Thomas, Waldgasse 1

G

- Garmisch-Partenkirchen
W. Blank, Münchener Straße 23
- Geisenheim/Rhein
Mühlhause, Winklerstraße 57
- Gelsenkirchen
Dieter Hinz, Ruhrstraße 46
- Gevelsberg/Westf.
W. Ramm, Südstraße 7
- Gießen
B. Wesche, Ludwigsplatz 5
- Gladbeck/Westf.
Erich Binder, Hochstraße 16
- Göppingen/Wttg.
Ludwig Buchberger, Filsstraße 46
- Cummersbach b. Köln
H. C. Müller, Ehrenbeul 7

H

- Hagen-Herdecke-Lühr
Walter Pree, Herdecke/Ruhr, Poststraße 9
- Haltern am See
W. Asche, Lippstraße 32
- Hamborn/Rhein
Karl Tepel, Rudolfstraße 23
- Hamburg-Neugraben
VC Hamburg im DMV u. VCVD, Herold, Störtebeckerweg 46
- Hamm
Lutz Isenbeck, Horningen b. Hamm, Hammer Straße 142
- Hanau a. M.
Paul Schlemmer, Vor der Kinzigbrücke 1
- Hannover
Friedel Ahrens, Grabbestraße 12
- Heidelberg
G. Hummel, Max-Wolf-Straße 14
- Heilbronn
R. Knospe, Klarastraße 9
- Heinsberg/Rheinl.
W. Geffers, Schließfach 54
- Herborn/Dillkreis
Franz Krämer, Turmstraße 2
- Herdecke/Ruhr
siehe VC Hagen
- Hilden
Josef Kierdorf, Mühlenstraße 2
- Horningen b. Hamm
Lutz Isenbeck, Hammer Straße 142
- Hüls b. Krefeld
Herbert Esch, Steegerdyk 66

I/J

- Idar-Oberstein
Hermann Henkel, Hasbach 53
- Jülich
Vespa-Görtz, Titz b. Jülich, BP-Tankstelle

K

- Kaiserslautern
Bruno Birkmann, Ohlkasterhol 1
- Karlsruhe
Frl. Martha Müller, Augartenstraße 6
- Kempten/Allgäu
M. Wachter, Neuhauserweg 51
- Kiel
A. Ostrowicz, Krummbogen 34
- Kitzingen
Gräbner, Rüdershausen Nr. 127 b. Kitzingen
- Kleve
K. Tappesser, Kleve-Kellen, Emmericher Straße 24
- Koblenz
Niels Friedrichs, Koblenz-Pfaffendorf, Emser Straße 184
- Köln
Präs. C. Lodomez, K.-Ehrenfeld, Pettenkoferstr. 7
- Krefeld
H. Kreutzer, Neue Linnerstraße 33
- Kulmbach
Rudolf Kutzer, Taubmannstraße 18

L

- Lörrach/Baden
J. Weigner, Weberstraße 2
- Ludwigsburg
W. Schnitzler
- Lüdenschaid
H. Medernach, Am Willigloh 10 a
- Lünen a. d. Lippe
H. Wichmann, Kösterstraße 2
- Lütringen/Osnabrück
Ref. Schachsneider, Mindener Straße 205
- Lütgenburg/Ostholstein
V. Klaus Schulz, Opticus am Stadtteich

M

- Mainz
Heinz Ditsch, Kapuzinerstraße 38
- Mannheim
Dr. Horst Schulze, Gesch. St. Qu 7, 15
- Mannheim/Ludwigshafen
W. Türk, Ludwigshafen, Schulstraße 65-69
- Melle
Hans Photke, Bahnhofstraße 3
- Memmingen/Allgäu
Hans Rehklau, Maximilianstraße 19
- Menden/Sauerland
Kirsten, Bromberken 7
- Meppen/Ems
Zoomölder, Fullenerstraße 18
- Meschede/Ruhr VC Hochsauerland
Hans Löttert, Hünenburgstraße 45
- Mettmann
Bodo Bauer, Mettmann-Kaldenberg, Am Krumbach 7
- Mö.-Gladbach
Helmut Dormann, Vennerstraße 35
- Mö.-Gladbach (Vespa-Freunde)
Gerhard Strang, Rudolfstraße 15
- Moers
M. Suter, Krefelder Straße 165
- Mühlheim
P. Pietsch, Eppinghoferstraße 62
- München
Dipl.-Ing. Wohlleben, Wilhelmstraße 8
- München II
Sebald, Römerstraße 9
- München-Freising
G. Schöber, Ganzenmüllerstraße 2
- Münster/Westf.
Frl. Elis. Karl, Hammerlandstraße 320

N

- Neuffen/Wttbg.
M. Ferrari, Haldenweg 37
- Neumünster/Holst.
C. Rahn, Oberjörn 65
- Neuß/Rhein
Stefan Münch, Viktoriastraße 57
- Neustadt/Weinstraße
E. Schanz, Lachenerstraße 45
- Nürnberg-Fürth (I. Fürther VC)
Kurt Wist, Goldweierstraße 14
- Nürnberg-Fürth II
Ferdinand Wenzel, Schlegelstraße 11

O

- Oberhausen/Rheinl.
H. Köhler, Gewerkschaftsstraße 70
- Groß-Oberhausen
Heinz Ruthe, Oberhausen, P.-Rensch-Straße 201
- Oberaden/Westf. VC Aliso
Manfred Kaproest, Landwehr 67
- Oberkassel/Siegkr.
S. D. Prinz E. A. zu Lippe, Schloß
- Ochtrup/Westf.
O. Banger, Prof. Gäringerstraße 12
- Offenbach/Main
G. Dworack, Schopenhauerstraße 42
- Offenburg/Baden
Fa. C. Mölders, Ortenau b. O., Schließfach 115
- Offenbach/Dillkreis
G. Schmidt, Hauptstraße 7
- Oldenburg i. Oldenb.
W. Stolzenberger, Heiligengeiststraße 7
- Opladen
Erwin Thiel, Esmarchstraße 3
- Osnabrück-Nahne
Fa. Disselkamp, Iburgerstraße 128

P

- Pforzheim/Baden
Lore Kontzi, Büchenbronnerstraße 79
- Porta Westfalica
Tinny Hirsch, Hausberge a. d. Porta, Mindener Weg 34

R

- Radevormwald
Heinz Boggel, Kaiserstraße, BV-Tankstelle
- Rathem-Hückelhoven
Walter Jessat, Markt 12
- Ratingen b. Düsseldorf
R. Örtner, Landstraße 22
- Recklinghausen
K. W. Jordan, Kunibertstraße 30
- Remscheid
Lothar Häusler, Schützenstr. 64
- Reutlingen
Ing. H. Schnabel, Reutl.-Eningen Frauenkirchstr. 8

- Rheinhausen-Hochemmerich
Horst Walter, Atroperstraße 8
- Rheinhausen/Niederrhein
Werner Hugo, Güntherstraße 20
- Rhein-Lahn (Lahnstein)
Wolfgang Heilscher, Lahnstein
- Rheydt
Siegfried Kehrer, Friedrich-Ebert-Straße 250
- Rheydt
Peter Wingartz, Färberstraße 47
- Rheydt-Odenkirchen
Rolf Weiß, Rheydt, Bruchstraße 74
- Rosenheim
Josef Werdath, Küberlingstraße 47 b
- Rückershausen/AAR
Willi Meyer, Rückershausen, Post Michelsbach
- Rüsselsheim/Main
H. Köhler, Esso-Tankstelle, Opelbrücke

S

- Schwäbisch-Gmünd
Reiter, Lorcherstraße 13
- Saarwellingen
K. Hild, Bürgermeisteramt
- Siegburg
H. Bürvenich, Hohenzollernstraße 87
- Singhofen-Tannus „Rhein-Lahn“
Alfons Schleimer, Singhofen-Unterlahn
- Solingen
F. Hoffmann, Wienerstraße 22
- Süchteln
R. Schmiemann, Nordstraße 10
- Stuttgart
Wolfgang Hermann, Stgt.-W., Vogelsangstraße 127

T/U

- Trier
O. Barthen, Dietrichstraße 33
- Tübingen
Frl. Lilly Walker, Hermannstraße, Krim. Hauptstraße
- Ulm/Donau/Waiblingen
O. Proß, Moltkestraße 72

W

- Waldshut/Pferrheim
Eugen Hauße, Ochsensteige
- Walsrode/Hannover
K. Kulik, Kammererstraße 18

Ein Tip für Rollreue mit Wauwau. Sicher haben es schon viele Rollerfahrer und Hundebesitzer bedauert, daß sie ihren vierbeinigen Begleiter auf Reisen nicht mitnehmen können. Wie unser Bild beweist, gibt es jedoch eine ganz einfache Lösung dafür. Diesen aus leichtem Weidengeflecht angefertigten Korb kann jeder gewöhnliche Korbflechter herstellen. Er bietet Hunden in Terriergröße genügend Spielraum und Bequemlichkeit auf der Fahrt und ist mit zwei Riemen schnell und fest auf dem Hinterradgepäckträger angebracht. Im aufklappbaren Deckel befindet sich ein Loch für Kopf und Hals des Hundes

- Wanne-Eickel
August Schirbach, Dorstener Straße 260
- Weilheim/Teck
W. Hiller, Kirchheimerstraße
- Weingarten/Baden
W. Hummel, Schillerstraße 16
- Wesel
Theodor Selders, Wilderstraße
- Wesel
Justizinsp. Theo Terwelp, Diersfordterstraße 8
- Wiesbaden
H. Blum, Friedrichstraße 46
- Witten/Ruhr
K. L. Gundelach, Markt 5
- Wolfsburg
S. Horlbeck, Finkenweg 11
- Worpswede
Joachim Köppen, Hinterm Berge 183
- Wülfrath
Hans Buchaly, Bergstraße 16
- Wuppertal-Barmen
W. Schäfer, Schwarzbach 128
- Wuppertal-Elberfeld
Ferdinand Dickmann, Kaiser-Wilhelm-Allee 4
- Würzburg
Frl. Elis. Metzger, Neuburgstraße 36
- Castrop-Rauxel
Horst Rüdiger Weiß, Biesenkamp-Passage 1
- Cuxhaven
Walter Junge, Wilhelminenstraße 5
- „Grenzland 51“
Gaststätte Malbauer bei Anrath
- Vespa-Club Saar
Saarbrücken, Bleichstraße 11-15



Bis über die „Toppen“ geflaggt und auch rückwärtig „gecuppnet“, kann man unverwüstliche Rollerfahrer durch Rothenburg rollern sehen, das zu den bekanntesten Reisezielen Deutschlands gehört. Fotos: Köhler (3)



Noch ein Vorschlag: Foxel braucht nicht Zuhause bleiben. In einem Rucksack hinter dem Windschutz kann er auf kurze Fahrten mit





Wie Pauline und Emil zu ihrer Vespa kamen

Die Sache begann ganz harmlos mit einem Winterspaziergang. An einem kalten Tage, an dem nur überdimensionierte Sportleute oder Verliebte ihren heimischen Kamin oder Spirituskocher verlassen. Man schlenderte durch die Straßen der verschneiten Kleinstadt, und Emil träumte vom Sommer und einem Motorrad. Paulinchen (in Wirklichkeit ist sie sehr hübsch und modern, nur ihre Eltern waren es damals noch nicht, daher der etwas altmodische Name) dagegen träumte von einem neuen Kronleuchter in Verbindung mit dem nächsten Ersten. Dieweil spazierte man an einer Autoreparaturwerkstätte vorbei, in der weiland sicher schon römische Kampfswagen repariert worden waren. Emil erwähnte nebenbei, daß man dort gebrauchte Motorräder billig kaufen könnte, zu einem Preis, der eventuell auch für ihn erschwinglich wäre. Paulinchen jedoch machte sich absolut nichts aus Motorrädern und mit einer ungeahnten Rhetorik ließ sie mehrere hochkultivierte Schimpfreden von Stapel. Sie tat das so reizend, daß Emil nicht müde wurde, ihr dabei zu lauschen. Doch warf sie schließlich ihren Lockenkopf in ihren entzückenden Schwanenhals und folgte ihm.

Der freundliche Meister der Kraftfahrzeugkünste zeigte ihnen verschiedene Modelle, so zum Beispiel eine 750er BMW, offensichtlich noch aus der Ichthyosaurierzeit. Der Meister kommentierte, man solle noch vielleicht zwei Jahre warten, dann bekämen die Herrschaften selbige geschenkt. Dann war da noch ein Vehikel mit dem ansprechenden Namen „Rinne“ garantiert aus der Tertiärzeit mit Holzgetriebe. Schließlich bemerkte der gute Meister, daß es besser und auf die Dauer vorteilhafter wäre, ein neues Motorrad zu kaufen, sofern die Herrschaften die vorgeschriebenen Raten einhalten könnten. Emil machte einen kurzen Überschlag: Der Zahnarzt war noch mit drei Goldzähnen fällig, der Radio wartete noch mit vier Raten, dann war da noch die Sache mit dem geplanten neuen Anzug . . . ; während also Emil angestrengt über den Fall „Raten“ nachdachte, entdeckte Paulinchen etwas in Packpapier Eingewickeltes. Und damit begann die Tragik: In diesem Packpapier hübsch und niedlich eingewickelt befand sich ein fabrikneuer Roller. Frauen sind niemals neugierig, aber sie wollen immer alles genau wissen und bescheiden erkundigte sich der Meister, ob er ihn mal vorführen solle. Im gleichen Augenblick kam Emil aus der Welt der Raten in die Wirklichkeit zurück. Wie bitte? Was bitte? — Ich höre immer „Roller“! Da hört sich ja nun alles auf! Lieber kaufe ich mir einen Mix Fix mit Warmwasserbeleuchtung und Sandbremse oder bestenfalls noch ein Fahrrad, das ist wenigstens noch sportlich.

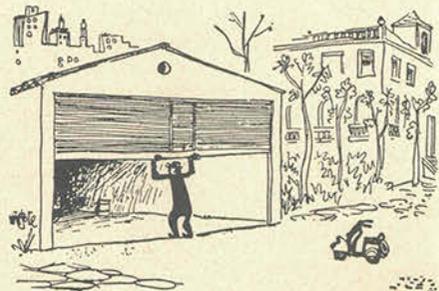
Inzwischen hatte der Meister das Rollerchen ausgepackt, und Paulinchen setzte sich darauf und war begeistert. „Eine Vespa, schau Emil, wie schön man da oben sitzt!“ Und wenn Paulinchen irgend wovon begeistert ist . . . also Emil könnte da ein Märchen erzählen. Emil sagte nur kurz und zackig „ohne mich“. Hier stritten zwei Welten, und wo zwei Welten streiten, da ist Hopfen und Malz verloren. Man ging nach Hause, jeder in seins. Man machte Pause, jeder für sich. Drei Tage lang.

Indessen war es Emils wachsamem Auge nicht entgangen, daß so ein Roller eigentlich ein nettes Fahrzeug sei. Er stellte sich vor, wenn Paulinchen und so! Bei diesem Gedanken wurde Emil sehr betrübt, sein Herz tat ihm weh, weil ohne Paulinchen alles traurig und leer ist. Emil schlich zwei Tage an der alten Werkstatt herum, stellte allen Rolleuren die tollsten Fragen, und machte endlich selbst eine kleine winterliche Spritztour. Diese war sehr kalt und hatte etwas Furchtbares zur Folge: Den schrecklichen Widerstreit im Manne, wenn er seine Überzeugung wanken sieht.

An diesem Abend knallte in dem kleinen Café neben der alten Werkstatt der Pfropfen einer Piccolo-Flasche: „Na, denn Prost, Paulinchen, auf den Roller!“ Und außerdem gab es noch einen sektpfropfenähnlichen Knall, bei dem die anderen Leute verständnisvoll lächelnd zur Seite sahen.

Busse

(Personen, Handlung und vor allem der Ort sind frei erfunden, eine Ähnlichkeit mit lebenden Menschen und Begebenheiten wäre rein zufällig)



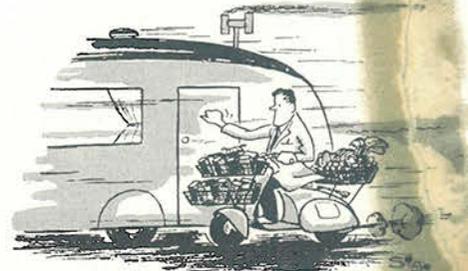
(A.B.C. Madrid)



(Aus MOTOR, Den Haag)



Vespafahrer lachen überall gern



(MOTORCYCLING, London)



Afrikanischer Verkehrsunfall



Auch ein Damensitzproblem

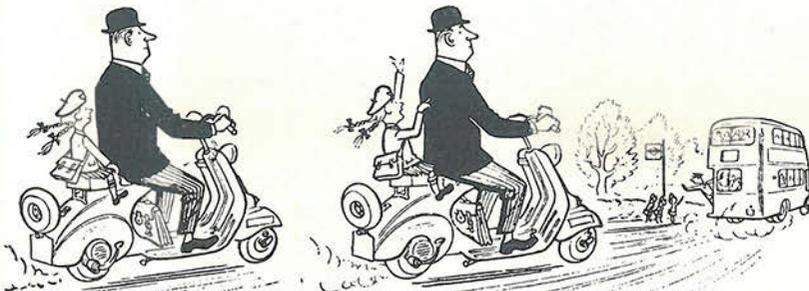
(ABC, Madrid)



„Was, ein Auto sollte ich mir kaufen? Da haben ja nur vier Leute Platz!“
(CANDIDO, Milano)



Vespa als FÖN: statt Benzin ist natürlich Eau de Cologne im Tank.
(MOTO-Touring, Schweiz)



(Aus PUNCH)





**Roller
REVUE**

Mit Camping-Informationen
DIE ERSTE DEUTSCHE FACHZEITSCHRIFT
FÜR ROLLER UND ROLLERMOBILE

Alles, was den Rollerfahrer interessieren könnte, was rund um den Roller passiert, wird in der ROLLER REVUE zusammengetragen. Neben der ausführlichen Rollerpublizistik, der sich der überwiegende Teil des Blattes widmet, finden auch die Sorgen der Kleinwagenfreunde und Camper Niederschlag und Echo. — Die RR erscheint monatlich und kostet im Abonnement durch den Verlag vierteljährlich nur DM 2,25 (zuzügl. 9 Pfg. Zustellgeb.). — Interessenten, die die RR noch nicht kennen, brauchen nur eine Karte zu schreiben, und ein kostenloses Probeheft kommt postwendend ins Haus.

Verlag Carl Gerber, München 5

Aus der Fülle der Leserschriften, die wir täglich unverlangt erhalten, hier (aus Platzgründen) nur zwei:

Falls Sie meine bescheidene Meinung interessiert, will ich sie Ihnen kurz mitteilen. Sie werden lachen, aber Ihre R.R. ist die erste Zeitschrift, in der ich sämtliche Artikel lese. Dieses kleine Lob ist wahrscheinlich das 10352ste. Oder? . . .
W. K., MÜNCHEN

. . . und kann nur sagen: Fabelhaft! Sie bringt genau das Wissenswerte und Interessante, was jeden Rollerfahrer interessiert. Dabei alles in einer netten, gefälligen und humorvollen Form, daß man seine Freude hat.

G. D., DÜSSELDORF