

Vespa

TIP

DIE ZEITSCHRIFT
FÜR DEN VESPA-FAHRER





Bald ist es vorbei mit Bikini und 25 Grad im Schatten.
Ein Erinnerungsphoto bis zum nächsten Sommer.

Aus dem Inhalt:

Internationales Vespa-Treffen
in Heidelberg
Vom Rhein zum Ganges
Vespa-Club auf hoher See
Großfahndung in Düsseldorf
7. Giro Vespistico dei Tre Mari
Aktuelles Bild
Weltnachrichten
Dies und Das
Sportnachrichten
Unser Händlerporträt
Sport
Für Sie gelesen
Sparsam fahren
Das Gerücht
September-Gedanken
Clubnachrichten
Schmunzeltip

★

Besonders für Sie:

Vespa-chic im Vespa-Tip

Besonders für Ihn:

Für den Bordmechaniker

★

Unser Titelbild:

Der neue Vespa 400 bietet zahlreiche
Überraschungen —
der nächste Vespa Tip weiß es ganz
genau.

★

Letzte Meldung

900 Vesparoller hatten sich an-
läßlich des Bundestreffens des
VCVD am 22. — 24. August 1959
in Bremen versammelt.

Die Besichtigung der TS „Bremen“
durch die Vespisten in Bremer-
haven wurde durch das Fern-
sehen aufgenommen und in der
Tagesschau gesendet.

Internationales VESPATREFFEN in Heidelberg

Der Verkehrsdirektor der Stadt Heidelberg wünschte bei der letzten Zusammenkunft vor dem internationalen Treffen dem Generalsekretär des VCVD, Herrn Schramm, Hals- und Beinbruch und gutes Wetter. Nachdem der Generalsekretär diesen Wunsch trocken mit der Feststellung erwiderte: „Das Wetter wird am 30./31. Mai auf alle Fälle schön sein!“ schüttelte der würdige Verkehrsdirektor, Dr. Fischer, über soviel Optimismus zweifelnd sein ergrautes Haupt. Er schien mit seinem Pessimismus recht zu behalten. Am Samstag, dem 30. Mai, dem Tag des Beginns des Internationalen Vespa-Treffens, regnete es. Kurz nach 14 Uhr, als die Zielkontrolle eröffnet wurde, schaltete Petrus die Brause ab, und das vorhergesagte schöne Wetter traf pünktlich ein.

Gerd Hummel, der mit stählernen Nerven und einer Bierruhe ausgestattete Erste Vorsitzende des Vespa-Clubs Heidelberg, schmunzelte zufrieden, nachdem er feststellen konnte, daß die von ihm aufgebaute Organisation schon beim Eintreffen der Teilnehmer vorzüglich klappte. Bis zum Abend hatten sich über 1000 Vespas aus der Bundesrepublik, Frankreich, Holland, Belgien, Österreich, Schweden und der Schweiz vor der Stadthalle in Heidelberg eingefunden. Die Kameralente der Wochenschau staunten nicht schlecht über den Trubel auf dem Zielplatz und über die Präzision der Organisation, die mit Unterstützung des Technischen Hilfswerks wie ein Uhrwerk ablief. Die Heidelberger Bürgerschaft nahm an diesem Stauen der Wochenschaulaute regen Anteil und betrachtete zunächst etwas verwirrt, dann aber belustigt diesen Schwarm

summender und brummender Vespas. Am Abend des Ankunftstages war die Heidelberger Stadthalle bis auf den letzten Platz besetzt. Die vermummt und eingepackt angekommenen Vespa-Fahrer waren mit ihren reizenden Sozias zum traditionellen Vespa-Ball in großer Gala erschienen. Für den Außenstehenden wird es immer ein Rätsel bleiben, wo die flotten Rollerfahrer ihre Abendanzüge und Ballkleider auf ihrer Vespa verstaut hatten.

Nach der Begrüßung durch Gerd Hummel und durch den Präsidenten des VCVD, Hans Stuck, ging ein Weltklasse-Programm von 1½ Stunden Dauer über die Bühne der Heidelberger Stadthalle. Exzentriker und Musikal-Clowns, eine Zauberschau, ein leichtgeschürztes Ballett, und eine Soloschau eines jungen Nachwuchsstars des Deutschen Fernsehens lösten einander pausenlos ab. Der Beifall der Gäste des Internationalen Vespa-Treffens ließ die statische Konstruktion der Festhalle manchmal bedenklich erzittern. Ein großes Tanz- und Schauorchester und eine Jazzband hielten das junge Völkchen aus ganz Europa bis zum Ende des Balles fast pausenlos auf den Beinen.

Noch etwas verschlafen gingen die Besucher des Heidelberger Treffens am Sonntag, dem 31. Mai, in der Frühe an Bord von drei Neckardampfern, um die viel gerühmte und besungene Dampferfahrt von Heidelberg nach Neckarsteinach und zurück zu unternehmen. Für die Unentwegten wurde in der gleichen Zeit auf dem neuen Meßplatz ein Geschicklichkeitsturnier veranstaltet. Auch hier kurbelte die Wochenschau



Ein Blick auf den Zielplatz. Genau 1002 Vespas aus ganz Europa waren anwesend.



Im Königssaal war ruhigeres Klima, hier im Faßkeller des Heidelberger Schlosses wurde schräg gespielt und getanzt.



3 Funktionäre der großen Organisation des Heidelberger Treffens.

eifrig und zeigte in der darauffolgenden Woche dem staunenden Kinopublikum, was die alten Experten auf einem ausgeknobelten Geschicklichkeitskurs bieten können. Den ersten Platz in dieser internationalen Konkurrenz errang Edmund Schulz vom Vespa-Club Darmstadt. Ihm folgten Norbert Krahm und Harald Laufer vom Vespa-Club Völklingen. Um die Mittagszeit legten die Neckardampfer wieder an der Stadthalle an. Auf den Schiffen herrschte eine Bornenstimmung, weswegen auch die Biervorräte schnell zur Neige gegangen waren. Nach dem Mittagessen wurden die Preise für die Zielfahrt des Internationalen Vespa-Treffens 1959 in Heidelberg vergeben.



Feser junior, der jüngste Vespi des Treffens.

Bei den ausländischen Vespa-Clubs siegte in der Zone 1 bis 300 km der Vespa-Club Colmar. In der Zone 2 bis 600 km siegte der Vespa-Club Champagne Reims, und in der Zone 3 über 600 km platzierte sich der Vespa-Club Stockholm als Erster.

Bei der Zielfahrtwertung Inland siegte in der Zone 1 der Vespa-Club Wiesbaden, in der Zone 2 der Vespa-Club Gießen, in der Zone 3 der Vespa-Club Krefeld und in der Zone 4 der Vespa-Club Lübeck. Nachdem die einzelnen Vespa-Clubs unter Jubelrufen ihrer Anhänger die Pokale für die Zielfahrt-



Funkwagen des Technischen Hilfswerks, die treuen Helfer des Vespa-Clubs.

wertung entgegengenommen hatten, wurde der große Vespa-Korso durch die Stadt Heidelberg zusammengestellt. Mit einer Länge von 4 1/2 km bewegte sich der Vespa-Korso durch die Straßen und Gäßchen der Stadt Heidelberg hinauf zum historischen Schloß. Die auf dem Schloßplatz angekommenen Vespi-ten hatten nunmehr ausreichend Gelegenheit, die berühmte Heidelberger Schloßruine zu besichtigen.

Zum Abschluß des Internationalen Vespa-Treffens waren die Gäste aus dem In- und Ausland am Sonntagabend zu einem Schloß- und Kellerfest auf das Heidelberger Schloß eingeladen worden. Über dieses Fest gibt es nur ein Urteil: es war einmalig! Im Königssaal des Schlosses spielte ein Tanzorchester gemäßigte Weisen, während im historischen Faßkeller eine Jazzband die Körperteile der Tanzwütigen durcheinanderwirbelte. Um 22 Uhr strömte alles in den Schloßhof, der mit roten Magnesiumfackeln zauberhaft beleuchtet war. Durch das Schloßtor marschierte der große Fanfarenzug mit Fahnen-trägern der Heidelberger Perkeo-Gesellschaft mit Fanfarenstößen und Trommelwirbel in den Schloßhof ein. Kurz darauf schossen aus den Schloßruinen Feuerwerkskörper in die Höhe und dekorierten den nächtlichen Himmel mit flammenden Wasserfällen, herrlichen Rosetten und farbensprühenden Blumen. Das war auch das Ende des Internationalen Vespa-Treffens in Heidelberg, über das unter anderem ein Vespa-Club aus Frankreich nachträglich an den Heidelberger Vespa-Club schrieb: „Es war das schönste Vespa-Treffen, das wir bisher erleben durften.“



Ohrenbetäubender Beifall begleitete diese „leichte“ Schau in der Stadthalle.

Wo fehlt ein Vespa-Club?

Vielleicht haben Sie, lieber Vespa Tip-Leser, es schon des öfteren bedauert, daß es in Ihrem Heimatort noch keinen Vespa-Club gibt. Diesem Mangel kann bestimmt abgeholfen werden. Schreiben Sie noch heute an:

Vespa-Club von Deutschland e.V.
Haunstetten bei Augsburg
Siebenbrunner Straße 30

Der VCVD wird sich gerne mit Ihnen ins Benehmen setzen, um herauszufinden, wie auch an Ihrem Ort ein Vespa-Club gegründet werden kann. Jeder Vespa Tip legt beredtes Zeugnis von den vielen Möglichkeiten für Geselligkeit, Sport und Tourismus, die in den Vespa-Clubs geboten werden, ab. Der Vespa-Club von Deutschland hilft allen, die in ihrer Freizeit in einem Vespa-Club Freude und Entspannung finden wollen.

Vom Rhein zum Ganges

Mit der Vespa nach Indien — 7 Monate unterwegs — Audienz bei Nehru

Wie im VESPA TIP Nr. 24 berichtet, fuhren Richard Schebera und Dieter Ring, ein Schuhmachergeselle und ein Photograph, mit ihrer VESPA von Köln nach Indien und zurück. Bombay war der Wendepunkt der insgesamt siebenmonatigen, abenteuerlichen 36 000-km-Fahrt durch siebzehn europäische und asiatische Länder.



Versunkene Straßen

Zwölf Tage waren die beiden Globetrotter Ehrengäste eines Hotels in Bombay. Sie waren damit einer von vielen Einladungen gefolgt, die ihnen laufend angeboten wurden. Bombay also: „Das alte und das neue Indien sind hier vereint“, berichten die beiden. „Die Schlangenbeschwörer, die zahllosen Bettler jeden Alters, die strahlendweißen Prachtbauten, die knallroten öffentlichen Verkehrsmittel sind einige Eindrücke davon.“



Ein Tempel der Göttin Kali in der Nähe von Bombay.

Nach der Reisepause starteten Richard und Dieter ausgeruht in Richtung Heimat. Es war allerdings schon spät im Jahr für eine solche weite Strecke. Nächstes Ziel war Haiderabad. Auf dieser Strecke passierte es, daß auf der Karte verzeichnete Straßen um diese Jahreszeit einfach nicht existierten und nach dem Weg befragte lanzenbewehrte Zwei-Meter-Männer die Flucht ergriffen. Die Straßen waren „irgendwie kenntliche Routen“ über Schotts (Salzseen) oder eben sonst miserabel. „Wir erreichten Tagesbestleistungen“, seufzt Richard heute noch, „von oft nur 27 km.“ Ab Haiderabad bis Karatschi

hatten sie Asphaltstraße. Beinahe drei Wochen versuchten sie von hier aus mit einem Schiff günstig in den Persischen Golf oder gar nach Europa zu kommen. Es war nichts zu machen. Es blieb also nur die Route über das Hochland von Afghanistan und Persien.

Visum durch Fingerhakeln

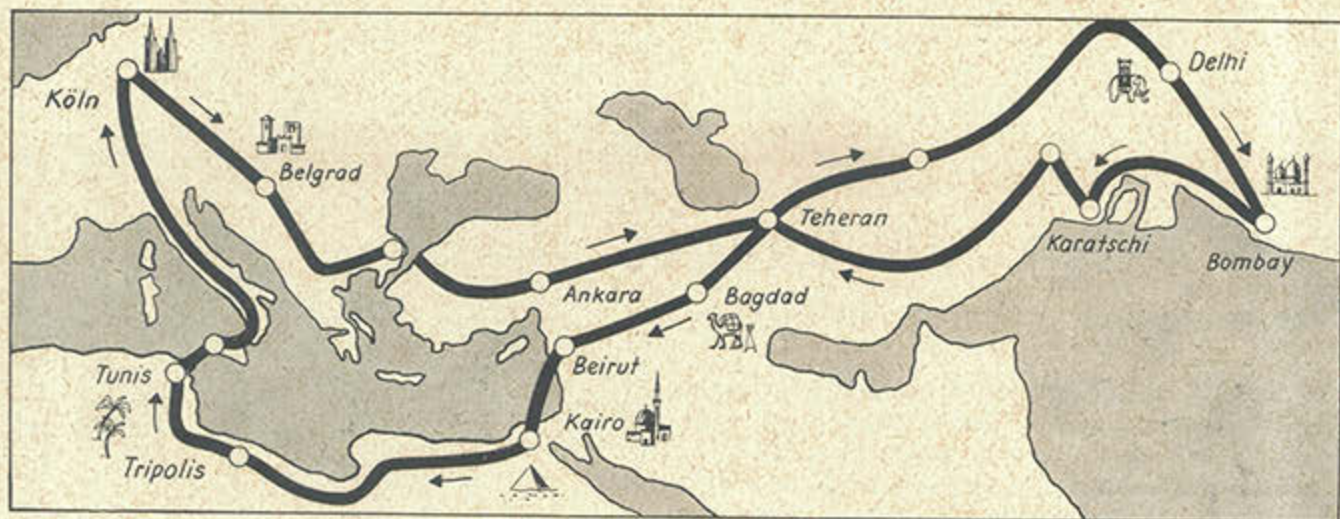
„Wir froren jämmerlich, je weiter und höher wir in die Berge kamen.“ Im Norden des Landes war bereits der Winter eingebrochen. An der persischen Grenze gab es fünf Tage Quarantäneaufenthalt mit Impfen gegen Pocken und Cholera. Über Kerman und Isfahan hielten sie nun, einer ehemaligen Karawanenpiste folgend, auf Teheran zu. Das Klima wurde wieder etwas besser. Der Weg führte durch Dattelpalmen wie auch monotone Hochflächen und durch Getreidefelder. Bei null Grad Celsius bestaunten die beiden in Kum das Grabmal von Fatimah, das Heiligtum der Schiiten. Endlich am 12. Dezember trafen sie in Teheran ein. „Unsere Bemühungen ein Visum über den Kaukasus durch Rußland nach Deutschland zu bekommen“, erzählte Richard, „schlugen fehl.“ Über Grenzgebirge in die Türkei zu gelangen schien nach den bereits gemachten Erfahrungen nicht ratsam. blieb noch der Weg durch den Irak und die syrische Wüste. Also zum nächsten Konsulat. Inzwischen wurde es Mitte Dezember. Bei einer der wiederholten Vorsprachen beim irakischen Konsul kam das Thema auf den Sport. Schnell folgte die Praxis. Der irakische Hoheltsträger maß sich mit Richard im Handdrücken, Fingerhakeln und anderen Kraftspielen. Richard siegte auf der



Indien: Einen Monat Straße, elf Monate Sumpf.



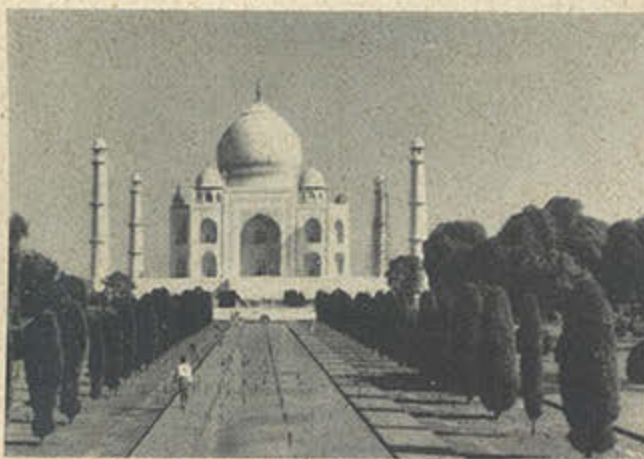
Das uralte Schlangenspiel.



ganzen Linie — und die Pässe wurden gestempelt. Den Heiligen Abend verbrachten Dieter und Richard bei einer deutschen Familie.

Orientalische Einlage

Am zweiten Feiertag wurde den beiden ein Koffer gestohlen. Sie brachten, wie sie sagen, die Polizei „auf Touren“. Mit Peitschen und Verhören war binnen 24 Stunden der Täter ermittelt, der Inhalt des Koffers aber entweder verloren oder sinnlos zerstört. „Jetzt stellten wir uns nochmals auf die



Das berühmte Grabmal Tasch Mahal bei Agra.

Hinterfüße und erreichten eine Entschädigung und einen fünf-tägigen Gratisaufenthalt im Grand Hotel von Kazwin, mit Reportern, unseren Bildern in der Zeitung und vielem erfreulichen Trara“, ist der Kommentar dazu.

Allah ließ die Bärte vereisen

„Dafür strafte uns Allah wieder bei der Weiterfahrt über das Sultan-Bulaghbas-Gebirgsmassiv. Unsere Bärte vereisten und die Finger froren blau und steif. Hier half nur noch Arrak pur. An den Grabmalern der berühmten persischen Philosophen Alapian und Abo Ali Sina holten wir uns neuen Mut.“ In Kermanschah gab es Reifenschaden und fünf Tage Aufenthalt, bis der Ersatzreifen von Teheran eintraf. „Von Persien nach dem Irak wurde uns die Grenze buchstäblich aufgesperrt“, erzählen die beiden Reisenden. Die Straße war durch zwei mächtige Eisentore versperrt. „An Stelle der erwarteten Schwierigkeiten für die Durchreise des Irak befestigte man uns einfach einen Pappdeckel vorn am Roller mit der Aufschrift: Sienne Abdel Karim Kassem — gut Abdel Karim Kassem.“

Auf biblischem Boden

„Über querlaufende Gebirgsketten rollerten wir weiter westwärts und immer tiefer. Schließlich erreichten wir Bagdad.“ Ein unbekannter Iraker, den sie nach einem Hotel fragten, nannte ein solches, zeigte es ihnen und bezahlte gleich. So

sind dort die Bräuche. Die Nacht kostete immerhin zwei Dinare und das sind rund 22,— DM. Entlang der Olleitung Kirkuk — Haifa rollerten die Reisenden an den berühmten Pumpstationen H3 und H4 vorbei, zur jordanischen Grenze. Schneidige uniformierte Kamelreiter wickelten die Zollformalitäten ab. Die nächsten Ziele waren die biblischen Stätten: das Rote Meer, der Jordan, Jericho, Jerusalem und Bethlehem. „In Amman“, so erzählen die beiden, „wohnten wir, bis unser Transit-Visum verlängert war, als Staatsgäste in einem vornehmen Hotel.“ Die nächsten Stationen waren Mafrag und Damaskus. Von mehreren Schneestürmen heimgesucht ging es durch die Berge des Antilibanon und Libanon nach Beirut.

Asien — Afrika — Europa

Nach acht Tagen fanden die VESPA-Reisenden ein preisgünstiges Schiff nach Port Said, der berühmten Stadt am Suezkanal. „Nun tuckerten wir“, erzählte Dieter weiter, „also durch das Land der Pharaonen. Land der Schlitzohren taufen wir es, denn nirgends mußten wir bisher so auf den Schwund unserer kleinen Reisekasse aufpassen, wie hier. Wir bummelten durch Kairo und staubten um die Pyramiden.“ Die Route führte nun über Alexandrien, entlang der nordafrikanischen Küste bis Tunesien. In den Kleidern Flöhe und sonstiges Ungeziefer, überall Warnschilder vor Minen aus dem zweiten Weltkrieg und Panzerwracks waren die besonderen afrikanischen Eindrücke. In Tripolis nahm sich der VESPA-Service kostenlos des Rollers an. Ibrahim, der Chef, überreichte den beiden Deutschen außerdem noch „Dinare für die Reise“ — rund 60,— DM nach unserer Währung. Nach weiteren acht Tagen gastlichem Aufenthalt in Tunis verließen Dieter und Richard mit dem Schiff Afrika und betraten in Palermo wieder europäischen Boden. Sie umrundeten die malerische Insel Sizilien und fuhren nunmehr auf bekannten Routen über Rom, Genua, Bern, Basel nach Köln. Die Ankunft in Köln-Brück am 7. März 1959 war ein Fest des ganzen Ortes; mit Musik, Blumen, Reportern und alles was zu einem „großen Bahnhof“ gehört.



Immer wieder Fähren statt Brücken.



Vespa-Club auf hoher See

Das Fahrgastschiff „Utting“ war nicht nur mit Fähnchen, Transparenten und Lampions dekoriert, sondern auch mit einer Menge junger Leute, die viel Humor und Fröhlichkeit mitgebracht hatten, beladen. Eine nimmermüde Kapelle spielte auf dem Oberdeck flotte Weisen, damit die Mitglieder und Gäste der Münchner Vespa-Freunde fast pausenlos das Tanzbein schwingen konnten. Der Anlaß zu der nächtlichen Schiffsfahrt auf dem Ammersee war das dritte Stiftungsfest der Münchner Vespa-Freunde. Fast 200 Festteilnehmer hatte die



Ammerseesdampfer „Utting“, der die fröhliche Clubfracht an Bord nahm.

„Utting“ an Bord, als das Schiff in Stegen ablegte. 4 Stunden war die lustige Gesellschaft auf See, und zu später Stunde kam auch noch der Mond hinter der leichten Wolkendecke hervor, um die jungen Pärchen in eine romantische Stimmung zu versetzen. Obwohl die Schiffsrestauration bereits vorsorglich größere Mengen Bier geladen hatte, gingen die großen Vorräte doch bedenklich schnell zur Neige. Im Namen der Münchner Vespa-Freunde begrüßte Herr Kuhn die Mitglieder und die Ehrengäste und gab anschließend das Mikrophon auf der Kommandobrücke für einen kurzen Sketch über das Clubleben der Münchner Vespa-Freunde in den vergangenen 3 Jahren frei. Herr Glosse als Opti(mist) und Herr Schwaiger als Pessi(mist) ertreten bei diesem Programm großen Beifall, und viele Mitglieder wurden daran erinnert, wieviel frohe Stunden sie schon im Vespa-Club erlebt haben. Ganz besonders herzlich bedankten sich die Mitglieder des Vorstandes für die Spenden der Fa. Sophie Pauli und des Vespa-Clubs von Deutschland. Um 24 Uhr legte das Schiff wieder in Stegen am Ammersee an, und der Kapitän verabschiedete eine lustige Gesellschaft, die froh und ausgelassen das dritte Gründungsjahr des Clubs der Münchner Vespa-Freunde gefeiert hatte.

◀ Noch schaut man etwas scheu in die Gegend, aber bald wird's zünftig.

Großfandung in Düsseldorf

Am Sonntag, dem 28. Juni, wurde einem Mitglied des Vespa-Clubs Eller die Vespa gestohlen. Obwohl der Diebstahl sofort der Polizei gemeldet wurde, und diese eine Suchaktion nach der gestohlenen Maschine einleitete, konnte bis zum Mittwoch, den 1. Juli, noch keine Spur von der geklauten Vespa entdeckt werden. An diesem besagten Mittwoch hatte der Vespa-Club Eller seinen üblichen Clubabend. Der Erste Vorsitzende des Clubs beauftragte mehrere Mitglieder zu einer Streifenfahrt, um nach der gestohlenen Vespa zu suchen. Bereits um 21 Uhr wurde die gestohlene Maschine von einer Vespa-Streife gesichtet, die sofort die Polizei benachrichtigte. Ein Polizeiwagen nahm umgehend die Verfolgung des Diebes der Vespa auf. Die Vespa-Streife wurde bei dieser Verfolgungsjagd so eingesetzt, daß der Dieb keine Chance hatte zu entkommen. Obwohl der Dieb mit der gestohlenen Vespa mehrere Male bei Rot die Kreuzungen überfuhr, wurde er von einigen Grand-Sport-Fahrern vollständig eingekreist, so daß er keinen Ausweg mehr sah und sich seinen Verfolgern ergab. Der nachfolgende Streifenwagen der Polizei verhaftete den Dieb und steckte ihn ins Kittchen. Die Verkehrspolizei verteilte an die Vespa-Streife des Vespa-Clubs Eller ein Sonderlob, weil sie trotz der wilden Verfolgungsjagd keine Verkehrsteilnehmer behindert und gefährdet hatte.

Reporter gesucht!

Der Vespa Tip möchte seine Leser künftig noch mehr als bisher durch Reportagen aus dem In- und Ausland immer mit den neuesten Ereignissen aus dem Vespa-Leben versorgen und ihnen auch in allen einschlägigen Fachgebieten stets das Neueste bieten.

Wollen Sie uns dabei helfen und als Korrespondent in unsere Redaktion eintreten? Fürstliche Honorare können wir zwar nicht bezahlen, aber eine gute Grundlage für eine gezielte Zusammenarbeit läßt sich bestimmt finden.

Schreiben Sie bitte an:

Vespa-Club von Deutschland e.V.
Redaktion Vespa Tip
Haunstetten bei Augsburg
Siebenbrunner Straße 30

Wir freuen uns auf Ihre Zuschriften und hoffen dabei, Sie als künftigen Mitarbeiter begrüßen zu können.

Ihre Vespa Tip-Redaktion



...und immer wieder Italien

Auf Vespa 125 über den St. Gotthard — Urlaub in La Spezia

An einem trüben und regnerischen Morgen starteten wir zu unserem lange geplanten Italientrip. Wenn ich mir sage, so sind meine beiden Freunde Gerd und Wolfgang im Alter von 20 und 22 Jahren und ich als „Reporterstar“ und Anführer mit 23 Lenzen gemeint. Unsere fahrbaren Untersätze waren zwei alte Vespen, 125 ccm, Baujahr 1953, beige und grün mit 40 000 und 35 000 gefahrenen Kilometern, in fünf Jahren Fahrpraxis bewährt und unverwundlich. Die 100 kg Gepäck wurden meinem „Muli“ hinten und vorne aufgebürdet, während Gerd den Nichtfahrer Wolfgang mitnahm. Gerüstet waren wir außerdem mit Reisepässen, Triptyk, 30 000 Lire (etwa 205 DM) und einer recht ansehnlichen Menge Benzinscheinen, die mit zu den wichtigsten Utensilien eines motorisierten Italienerfahrers gehören, denn ohne diese Coupons bezahlt man ganz schöne Fantasiepreise.



Eine typisch italienische Hinterhausfassade am Strand in Genua.

Infolge des schon recht beträchtlichen Alters unserer beiden Brummer war uns bei der Abfahrt Angst und Bange, ob wir wohl heil die ca. 3000 km bewältigen würden. Der Fluch der bösen Tat folgte prompt auf dem Fuße; am Autobahnzubringer fing Gerd's „Apparat“ urplötzlich ganz furchtbar an zu spucken, wie ein alter Mann, der seinen Priem verschluckt hat. Aber nach Einsetzen einer neuen Zündkerze konnte ich als unser Bordmechaniker den Schaden schnell beheben.

Programmgemäß gelangten wir am zweiten Tag nach Luzern, wo wir den komfortabelsten Zeltplatz unserer gesamten Reise kennenlernten.

Am nächsten Morgen regnete es abscheulich, alle Himmelschleusen schienen geöffnet zu sein. Der St. Gotthard wollte bezwungen sein. Je höher wir kamen, desto kälter wurde es, desto regendurchnatter wurden wir, bis etwa 1000 m unterhalb der Paßhöhe heftiger Schneesturm einsetzte. Kaum noch in der Lage, den Lenker zu halten, dabei schneller frierend, als wir zittern konnten, kämpften wir uns mühsam höher und höher, vorbei an gewaltigen, schroffen und bizarren Schneestürzen, während uns der eisige Wind frontal anfiel. Endlich tauchten aus der schier undurchdringlichen Milchsuppe die Umrisse des Paßhotels auf. Erst nach mühevoller, aber angenehmer Einflößen von fünf Grog tauten unsere erstarrten Glieder so ganz allmählich wieder auf. Die anschließende Zigarette schmeckte einfach herrlich. Für 6,50 sfr. pro Person übernachteten wir dort oben in wunderbar weichen Betten, während draußen der Wind mit lautem Getöse ums Haus pfliff, als sei die „Wilde Jagd“ Wirklichkeit geworden.

Vespa-Wanderer, kommst du nach Mailand, nimm dich in acht, denn die Art und Weise des dort herrschenden Verkehrsgetümmel gleicht einem großen Schlachtfeld aus der Ritterzeit. Denn selbst ein mutiges und allherd gewohntes Großstädterherz beginnt zu zittern und zu zagen, gerät es

dort in den alles verschlingenden Sog der Straßen. Wir kamen uns, anfangs jedenfalls, verraten und verkauft vor und mußten erst einmal das Chaos vom Rande aus betrachten und auf uns einwirken lassen. Jeder schien drauflos zu rasen, wie es ihm paßte, aber es geschah nicht der kleinste Unfall.

Fortan verlief unsere Fahrt unter wärmender Sonne, bis wir nach zwei weiteren Tagen Genua erreichten und damit das herrliche, ewigblaue Meer unter einem wolkenlosen, azurblauen Himmel. Die Fahrt auf den guten Landstraßen Italiens ist für Vespa-Freunde besonders angenehm, da Hinweisschilder einen Vespa-Service in fast jedem, noch so kleinen Ort ankündigen. In Genua bezogen wir in der Jugendherberge Quartier, in dem schloßähnlichen „Ostello Sul Mare“. Sie gefiel uns gut, die Geburtsstadt des Kolumbus, mit ihrem weitläufigen Welthafen. Wenn man abends durch die schlauchartigen Hafengäßchen bummelt, dann kann man so manche interessante Studie machen. Ein Erlebnis möchte ich kurz schildern: In einer der dunklen Gassen, durchhallt von den Klängen mehrerer Musikboxen in den Bars, hatte ein Glücksspieler sein winziges Tischchen aufgestellt. Glücksspiele sind auch in Italien verboten. Es sah einem Kirmesroulette sehr ähnlich. Zwei flackernde Kerzen erleuchteten nur sehr schwach die spannende Szene. Matrosen standen ringsum und verspielten ihre Heuer. Ganz plötzlich stoben alle wie wild auseinander, als sei der Leibhaftige unter sie gefahren, und ehe ich mich versehen hatte, war der ganze Spuk wie weggeblasen. Nur eine wild auflodernde und dann verlöschende Kerze auf dem Boden zeigte mir, daß ich nicht geträumt hatte. Ein dicker Carabinieri (Polizist) tauchte aus dem Dunkel auf und marschierte langsam vorbei. Kaum waren seine Schritte in der Finsternis verklungen, nahm alles wieder seinen bisherigen Verlauf, so als sei nichts gewesen.

Am übernächsten Tag setzten wir unsere Fahrt fort und gelangten bald an unser Endziel Lerici, ein kleines Fischerörtlchen, herrlich gelegen im Golf von La Spezia, nach zahlreichen Serpentin- und Tunnelfahrten durch den Apennin, wo man Dörflchen mit rotbedachten, um ein kleines Kirchlein gruppierten Häuschen bewundern konnte. Sie schienen aus dem Spielzeugbaukasten eines Riesenkindes aufgestellt worden zu sein. Diesmal befand sich die Jugendherberge in einer romantischen, antiken Burg, wo wir von der Herbergsmutter, einer einstmaligen berühmten Tänzerin und ehemaligen Partisanenführerin des letzten Krieges, begrüßt wurden. Für ihre Verdienste wurde sie vom italienischen Staat auf Lebenszeit mit dem „Castello Di Lerici“ belehnt.

Die nun folgenden Badetage an einem schnell ausfindig gemachten, herrlichen Sandstrand des Ligurischen Meeres gingen leider viel zu schnell vorüber, und bald schon mußten wir

Fortsetzung auf Seite 11



Lerici mit Blick auf „unsere“ Burg vom Palmengarten aus.



- hält den Motor innen sauber
- bietet viel länger volle Motorleistung
- verhindert Korrosion
- sichert freies Spiel der Kolbenringe
- erspart Motoröl-Zusätze

**Nach Maß
für Ihren Zweitakter**

7. Giro Vespistico dei Tre Mari

Als am 15. Juli der Rom-Brenner-Express, der die „siegreiche“ deutsche Mannschaft zurückbrachte, im Münchener Hauptbahnhof einlief, kannten drei der bescheidensten Vespisten nur eine Sorge, nämlich wie sie den Ovationen der vieltausendköpfigen Menge entrinnen könnten. Es gelang ihnen vollkommen unbemerkt den Zug zu verlassen und ihre Koffer zur Gepäckaufbewahrung zu bringen.

2000 km bester italienischer Asphaltstraßen, welche in zehn Etappen, bei einer Schnittgeschwindigkeit von 45 km/h zu bewältigen waren, hatten wir gefahren. Viele von Ihnen werden der Ansicht sein, das sei ja keine bemerkenswerte Leistung, lesen Sie aber bitte erst mit Aufmerksamkeit zu Ende!

Die erste Panne hatten wir an der Grenze, als unser verehrter Gerd Hummel bemerkte, daß er den Reisepaß sicherheits-halber zu Hause gelassen hatte. Freundlich lächelnd reichte er dem Zollbeamten seinen Führerschein, den dieser aufmerksam studierte, dann zurückgab und plötzlich nochmals verlangte, umdrehte und das Wort Führerschein entdeckte. Da war's zu Ende mit der Höflichkeit der Behörden. Sie zogen ihn aus dem Zug und zurückblieben zwei Schäfchen ohne Leit-hammel. Aber ich habe ja ganz vergessen, Sie mit den Teil-nehmern dieser Expedition bekanntzumachen: Da wäre 1. Gerd Hummel, Heidelberg, Mannschaftskapitän und in jeder Situa-tion die stoische Ruhe selbst. 2. Manfred Averbek, Münster (Westfalen), behangen mit vielen goldglänzenden Orden. 3. Seine Wenigkeit, der Verfasser des Artikels aus München. Die zweite Panne gab es beim Ausladen unserer Vespas in Rom-Termini. Manfred mußte feststellen, daß unterwegs sein Rückspiegel und die an sich festmontierte VDO-Lenkeruhr weggelaufen waren. Mit lautem Gezeter rannte er zur Polizei, um den Vorfall zu melden. Sonderbarerweise konnte sich der römische Gendarm bei der herrschenden Hitze nicht für den Diebstahl an einem Ausländer interessieren. Er erklärte uns schläfrig: „Viel Arbeit, bis zur Feststellung Maschine da-bleiben, eine Woche, vielleicht auch zwei oder drei.“ Dieser Hinweis genügte uns, wir mußten ja weiter. Jetzt stürzten

Endlich am 8. Juli, 8 Uhr früh, starteten wir nach Caserta — Salerno — 263 km. Hierfür stand eine Zeit von 5 Stunden 51 Min. zur Verfügung. Das heißt, man mußte genau auf die Sekunde 5,49,40 Sek. nach dem Start den markierten letzten



Unbarmherzig brennt die Sonne vom Himmel, und weit und breit kein Bier.

Kilometer betreten und 1 Min. 20 Sek. später denselben wieder verlassen. Die Zeitnahme erfolgte, wenn das Vorderrad den weißen Zielstrich überfuhr. Genaue Zeit wurde nur am Start ausgegeben. Später mußte jeder Teilnehmer nach seiner eigenen Uhr fahren. Sie ersehen daraus, daß es unbedingt erforderlich ist, außer einer guten Maschine, einen Chrono-



Die deutsche Mannschaft. Von links nach rechts: Gerd Hummel, Werner Grob, Manfred Averbek.

sich die italienischen Gepäckträger, die Zollbeamten, der halbe Bahnhof auf unsere Lire. Sie rupften uns nach Kräften. Manfred hörte ich leise röheln, nie wieder fahre ich nach Italien! Latina war unser Ziel und der Startort der Tre Mari. Über wieviele Hindernisse wir noch mußten, bis wir dort ankamen, kann ich leider nicht beschreiben; denn es würde ein Buch füllen. Bei der Abnahme der Maschinen tauchte plötzlich mit harmloser Miene unser Gerd wieder auf, der sich inzwischen einen provisorischen Personalausweis besorgt hatte.



Strecke Siracusa-Palermo, Werner Grob, München, geht in die Kurve.

graphen, welcher über Stunden die Zeit auf die Sekunde genau angibt, mitzuführen. Für jede Sekunde zu früh oder zu spät, wurde ohne Berücksichtigung einer Karrenz ein Straf-punkt erteilt. Dies bekam ich in Salerno zu spüren. Der letzte Kilometer führte durch die Hauptstraße der Innenstadt, bei sechsspurigem Stoßverkehr. Versuchen Sie in dieser Situation einen Kilometer bei stehendem Start in einer Schnittgeschwin-digkeit von 45 km/h zurückzulegen. Zahlreiche Polizisten waren bemüht, uns durch dieses Getöse à la Funkstreife zu

schleusen. Trotzdem wurde ich von einem Autobus gesperert, mußte einen Augenblick anhalten und kam 12 Sek. zu spät durchs Ziel.

Die Hälfte der Strecke führte steil bergauf über Serpentinstraßen mit Spitzkehren ohne Ende. Da hieß es immer wieder in den zweiten Gang herunterschalten, und die Maschine mit Vollgas aus der Kurve herausziehen, und das — stundenlang —. Hatten wir endlich die Höhe erklommen, mußten wir bergab auf ähnliche Weise die rückständige Zeit aufzuholen versuchen. Dazu kam, daß es alle Tage mittags zu regnen anging und die Straße dann mit Schmierseife bestrichen schien. Von den Bergen führte das Regenwasser Lehm mit sich. Außerdem herrschte auf den Straßen Normalverkehr. Glauben Sie mir nun, daß Sie täglich mindestens mit einem Fuß

Polizei besetzt, 20 Maschinen von der Polizia Stradale begleiteten uns über die ganze Strecke. Tanklager versorgten die Maschinen mit Benzin, die Fahrer mit Brötchen, Limonade und Kaffee. Abends befanden sich die Koffer bereits im Zimmer mit Bad, in erstklassigen Hotels, meist Jolly. Täglich Festbankett, doch uns fielen bei dreistündiger Speisenfolge vor zahlreichen Tellern und Gläsern die Augen zu. Außerdem vertrugen sich unsere Mägen nicht mit der italienischen Olkost. Wahre Weltrekorde im Aufsuchen der Toilette stellten wir auf. Dazu kam noch, daß wir alle drei Nesselsucht bekamen. Wehklagend saß Manfred im Zustand eines rosigen Babys auf der Bettkante und erzählte, wie schön es zu Hause sei, wie seine Braut plättet und kocht, ihm die Koffer packt und das schwere Ding dann auch noch zum Bahnhof schleppt.



Das tägliche Gewitter steht am Himmel.

im Krankenhaus stehen; wenn Sie gezwungen sind, bergab die Kurven mit 70—80 km zu durchfahren ohne zu wissen, was Sie auf der anderen Seite erwartet. Oft schien mir die Straße zu schmal zu werden und ich sprach mir selbst Glückwünsche aus, daß es wieder einmal gerade noch gut gegangen war.



Manfred Averbeck, Münster, geht ins Ziel.

Diese Verhältnisse waren in allen Etappen gleich. Doch besonders schwierig war die Strecke Cosenza—Catanzaro, auf welcher Hummel, der bis dahin prachtvoll in Führung lag, das Gasseil riß. Hätte jedem passieren können! Doch auf dieser Strecke war keine Minute einzuholen. Mit einer Verspätung von 6 Minuten kam er durchs Ziel und erhielt dafür 360 Strafpunkte und war ausgeschieden. Wirklich unverdientes Künstlerpech. Die Organisation seitens des italienischen Vespa-Clubs war grandios. Mechaniker und Begleitwagen waren über den ganzen Zug verteilt. Alle Seitenstraßen von der



Hier geht es um die Sekunde.

Dazu umriß er mit Handbewegungen genießerisch die Formen eines Engels. Am meisten aber litt Gerd unter der Abwesenheit seiner Verlobten.

So groß das Erlebnis war, freuten wir uns alle wieder heim. Das Ziel der „Tre Mari“ war Palermo! Traditionsgemäß fand die Siegerehrung im Grand-Hotel Mondello statt. Mit aller Festlichkeit wurden am Abend die Preisträger von Dr. Tassinari und dem Leiter der Veranstaltung Renzo Castagneto, welcher auch der Ausrichter der Millemiglia war, geehrt. Der Präsident des Vespa-Clubs von Europa überreichte einen großen Pokal der Straßenpolizei von Rom, dann einen dem Kommandanten der Straßenpolizei, einen weiteren riesigen Kübel der örtlichen Polizei, dann ergriff er einen besonders schönen und überreichte ihn mit besonderer Anerkennung dem Kommandanten der örtlichen Polizei. Das war zu viel für Manfred. Mit einem ersticken Stöhnen und der Bemerkung, der gibt ja alle an die Polizei, sank er auf seinem Stuhl zusammen. Aber so schlimm war's doch nicht. Der erste Preis, eine Vespa GS, ging nach Rom. Zweiter Preis, eine Vespa, nach Genua. Bester Ausländer wurde ein Franzose und besser als unsere Hoffnungen kamen wir auf den dritten Ausländerplatz. Der letzte Topf aus Silber, der noch da war, wurde uns überreicht. Die anderen gingen leer aus. Am Montag besuchten wir den Monte Pellegrino, von welchem man eine einzigartige Aussicht über die Bucht, den Hafen und die Stadt Palermo hat. Zu allem Unglück streikten die italienischen Seeleute und wir mußten den ganzen Weg nach Messina zurückfahren, da kein Schiff ging. Nach 48 Stunden Bahnfahrt landeten wir müde und verdreht wieder in München. Unsere Roller leider nicht. Sie waren durch einen Fehler der italienischen Eisenbahn irgendwo stehen geblieben und kamen 14 Tage später an. Aber wie! Ich konnte sie nur am Nummernschild unterscheiden. Überall verkratzt und verbeult, abgeschabt als hätten sie die ganze Zeit aufeinander gelegen oder wären von einer Ecke in die andere geworfen worden.

Zum Abschluß denke ich nochmals an unser Baby Averbeck. Mit unverwundlichem Humor würde er abschließend sagen: „Wir singen gemeinschaftlich das Lied, wie kommen wir an dem großen Hund vorbei?“ oder er würde in seinen Schreckschrei ausbrechen, der zum geflügelten Wort aller Nationen des 7. Giro Vespistico dei Tre Mari wurde „Halt! halt! Wartet, die deutsche Mannschaft ist gesprengt!“

Werner Grob

Aktuelles im Bild



▲ Vespa-Sulky-Rennen des Vespa-Clubs Berlin vor 25 000 Zuschauern auf der Trabrennbahn in Berlin.



▲ Scheibenwischer für Brille mit Propellerantrieb.



▲ Vespa Lastenroller im Dienst der Stuttgarter Stadtwerke.



▲ Der Vespa-Club Südafrika ging auf Europafahrt. Hier in Genua.



▲ An der französischen Küste gesichtet – eine Amphibien-Vespa.



▲ Überqueren hier Ruderboote die Straße?

Sportnachrichten

Bei der 2. Öhringer Zuverlässigkeitsfahrt errang der VC Heidelberg wieder einen schönen Erfolg. Hermann Braun, VC Heidelberg, wurde mit einer Goldmedaille Klassensieger. Gerd Hummel, D. Schulz und D. Stelz, alle vom VC Heidelberg errangen je eine Goldmedaille. Josef Stranzinger vom Club der Münchner Vespa-Freunde konnte ebenfalls eine Goldmedaille für sich buchen.

Bei der ADAC-Zuverlässigkeitsfahrt „Rund um Ratingen“, ein Wertungslauf für die ADAC-Gaumeisterschaft Westfalen-West, errang Kl. D. Hienz vom Vespa-Club Ruhrtal die goldene Medaille.

Beim „Hessischen Geländemeisterschaftslauf“ auf dem „Biebertalring“ gewannen Wolfgang Heine und Dieter Mootz vom VC Gießen je eine Silberplakette und Werner Balser ebenfalls vom VC Gießen, eine Bronzeplakette. Die Vespa-Freunde Edmund Schulz und Norbert Heidecker vom VC Darmstadt, sowie Manfred Malkmus vom VC Frankfurt konnten bei der gleichen Veranstaltung je eine Silberplakette mit nach Hause nehmen.

Mitteilung der Redaktion:

Wir bitten, uns alle Sportserfolge von Mitgliedern des VCVD stets umgehend mitteilen zu wollen. Viele Sportserfolge können an dieser Stelle nicht mitgeteilt werden, weil die Fahrer selbst oder die zuständigen Clubvorsitzenden es oft übersehen, den „Vespa Tip“ rechtzeitig von den Sportserfolgen zu benachrichtigen. Bei der Vielzahl von Sportveranstaltungen, an denen sich Mitglieder des VCVD beteiligen, ist es uns leider unmöglich, in jedem Fall durch eigene Informationen von den schönen Erfolgen zahlreicher Clubkameraden zu erhalten.

Die Sieger der Sportmeisterschaft des VCVD 1959 lauten:

1. Schulz Edmund	VC Darmstadt	698 Meisterschaftsp.
2. Pretsch Werner	VC Augsburg	694 Meisterschaftsp.
3. Bauer Walter	VC Augsburg	598 Meisterschaftsp.
4. Müller Hans	VC Augsburg	592 Meisterschaftsp.
5. Husel Heinz	VC Augsburg	491 Meisterschaftsp.
6. Heidecker Norbert	VC Darmstadt	476 Meisterschaftsp.
7. Malkmus Manfred	VC Frankfurt	456 Meisterschaftsp.
8. Michalowski G.	VC Osnabrück	398 Meisterschaftsp.
9. Rössler Friedrich	VC München	379 Meisterschaftsp.
10. Strauss Günther	VC München	372 Meisterschaftsp.

Die zehn besten Fahrer der Sportmeisterschaft des VCVD fahren als deutsche Vertretung am 13. und 14. September bei der Vespa-Europameisterschaft in Monza um den 1. Preis. Die Hoffnungen aller Sportfreunde im VCVD begleiten diese Mannschaft nach Italien. Bei der starken italienischen Konkurrenz dürfte der 1. Platz sehr schwer zu erringen sein.

Weltnachrichten:

SCHWEIZ: Mit 24 550 Fahrzeugen war die Bundesrepublik Deutschland im ersten Halbjahr 1959 Hauptautomobil-Lieferant in die Schweiz. Als nächste folgten Frankreich und Italien.

ITALIEN: Juan Mahuel Fango wurde in Rom der Titel eines italienischen Commendatore verliehen.

DEUTSCHLAND: Mit dem wirtschaftlichen Anschluß der Saar übertrug die VESPA GMBH Augsburg die VESPA-Generalvertretung für das Saarland der Firma Auto-Industrie GmbH, Saarbrücken. Im Saarland wurden 90 VESPA-Servicestationen eingerichtet.

Am 1. Januar 1959 waren in der Bundesrepublik einschließlich Saar 451 934 Motorroller zugelassen.

Von Januar bis Mai 1959 wurden in der Bundesrepublik 6053 VESPAs zugelassen, gegenüber 3883 im gleichen Zeitraum 1958.

SUDAFRIKA: Eine Gruppe von 10 Angehörigen des VESPA-Clubs Südafrika bereist zur Zeit auf ihren VESPAs Europa. Die Gruppe besteht aus sechs Damen und fünf Herren. Zuletzt hatten sie Genua einen Besuch abgestattet und sind in Richtung Deutschland weitergereist.

SCHWEDEN: 82 155 PKWs wurden im ersten Halbjahr 1959 in Schweden verkauft.

DIES und DAS

Bis jetzt haben in der Bundesrepublik rund 1000 Städte insgesamt 15 000 Parkuhren aufgestellt.

Von 86 auf 62 Pfennige sank der Benzinpreis im Saarland seit dem wirtschaftlichen Anschluß an die Bundesrepublik.

1958 fielen in der Bundesrepublik 55,9% aller Bewerber um eine Fahrerlaubnis durch.

Ein Zusammenstoß zwischen einem Kamel und einem Kombiwagen ereignete sich in Altötting. Der Kameltreiber wurde schwer verletzt, das Kamel geschlachtet und vom Autofahrer eine Blutprobe genommen.

Ein 79-jähriger in Wiesbaden fährt seit 63 Jahren unfallfrei mit dem Auto.

„Sich gegenseitig den Vogel zeigen“, sei unter deutschen Kraftfahrern üblich und daher im juristischen Sinne nicht als Beleidigung anzusehen, entschied ein Amtsrichter in Bad Hersfeld. Er verurteilte einen Kraftfahrer, der einen jungen Verkehrsteilnehmer wegen Tipens mit dem Finger an die Stirn eine Ohrfeige gegeben hatte zu 50,— DM Geldstrafe.



Über die
erstaunliche und
bewunderungs-
würdige Findigkeit
unserer Post

Kam doch eines unserer Clubmitglieder am „Tag der Vespa“ im „Gasthaus zum Hirschen“ in Wieden auf die ausgefallene Idee, eine Karte samt herzlichen Grüßen und Anschrift, alles stenographiert, an den Vespa-Club Lörrach zu senden.

Das zuständige Postamt muß sofort entdeckt haben, daß es sich weder um chinesische Schriftzeichen noch um sonstige Hieroglyphen handelt, denn tatsächlich traf die Karte pünktlich zum Vereinsabend am Dienstag zur allgemeinen Verwunderung ein.

Alle waren des Lobes über unsere Post voll und es wurde beschlossen, es das nächste Mal mit Spiegelschrift zu versuchen.

Vespa-Club Lörrach, Karl Helmut Ruoff

... und immer wieder Italien Fortsetzung von Seite 6

wieder die Heimreise antreten, die wir ohne eine einzige Panne und trotz unserer alten „Gebetsmühlen“ gut überstanden. Deutschland empfing uns mit Regen, aber wir hielten es mit der Hoffnung, auf Regen folgt Sonne.

Noch einige Daten: Urlaubsdauer vom 8. bis 23. Juni, Gesamtlänge der zurückgelegten Strecke 2620 km, reine Fahrzeit insgesamt 76 Stunden, das entspricht einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 35 km/Std., Benzinverbrauch 74 l je Maschine, das sind auf 100 km 2,8 l.

Vespa-Zubehör

Preiswertes und formschönes Zubehör für
sämtliche Vespa-Typen liefert:

FA. MAX HEILMEIER, Zubehör-Importeur

München 23, Giselastraße 16, Tel. 33 11 23

Lieferung nur über den Fachhandel

8. Lektion

Der Fallstromvergaser der neuen Vespa Touren 150

Eines der wichtigsten Hauptaggregate des Verbrennungsmotors ist der Vergaser. Seine Funktionen gehören zu den wichtigsten Laufbedingungen der Zweitaktmotore. Die folgende Lektion soll Sie mit dem Vergaser Ihrer neuen Vespa-Touren näher bekanntmachen. Wir erläutern Ihnen in dieser Lektion für den Bordmechaniker den Ausbau, das Zerlegen, die Reinigung und die Montage des Vergasers. Diese Arbeiten verlangen unbedingte Sorgfalt. Wir bitten Sie deshalb, die nachstehenden Erklärungen zusammen mit den dazugehörigen Abbildungen genau zu beachten.

Das benötigte Werkzeug:

- 1 Schraubenzieher Größe 1
- 1 Schraubenzieher Größe 3
- 1 Gabelschlüssel Größe 10
- 1 Gabelschlüssel Größe 14

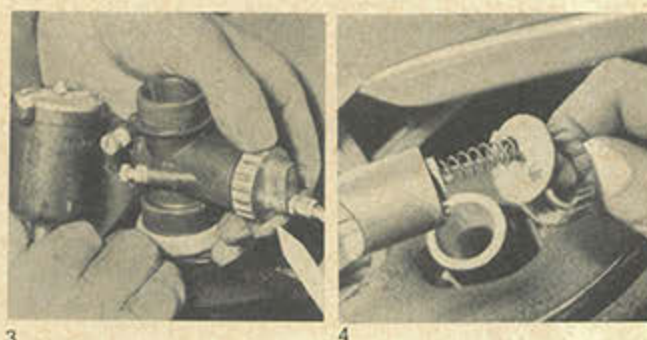
außerdem:

- $\frac{1}{4}$ l reines Benzin
- $\frac{1}{2}$ l 30er Benzin-Ölgemisch
- 1 Pinsel
- 1 kleinen Blech- oder Plastikbehälter

Der Ausbau des Vergasers

Als erstes stellen Sie den Benzinhahn auf „zu“ und nehmen die Motorhaube ab. Das haben Sie sicher schon einige Male gemacht. Jetzt sehen Sie den Vergaser und den Luftfilter vor sich (Abb. 1). Mit dem Schraubenzieher Nr. 3 lösen Sie die Luftfilterklappe und nehmen diese ab (Abb. 2). Ebenfalls mit demselben Schraubenzieher müssen Sie die Klemmschraube am oberen Teil des Filters lösen (Abb. 2) und den Filter herausnehmen. Reinigen Sie den Filter sofort mit der 30er Öl-mischung und legen dann denselben beiseite. Die Gummütülle am Luftfiltergehäuse brauchen Sie nicht abzunehmen.

Durch die Luft trocknet der Filter von selbst aus. Mit dem Schraubenzieher der Größe 3 lösen Sie bitte jetzt die Klemmschraube am Vergaseransaugflansch. Anschließend ziehen Sie den Vergaser durch Links- und Rechtsdrehen ab. Die Benzinleitung muß mit dem Gabelschlüssel Größe 14 abgeklemmt und anschließend die Überwurfmutter (Abb. 3) mit der Hand abgeschraubt werden. Jetzt können Sie den Gasschieber herausnehmen (Abb. 4). Nun haben Sie den Vergaserstock in der Hand. Als nächstes wäre der Vergaserstock vom Schwimmergehäuse zu lösen. Im Fortgang dieser Arbeiten müssen Sie mit dem Schraubenzieher die beiden Schrauben am Schwimmergehäuse lösen und abnehmen. Um den Schwimmer herausnehmen zu können, spreizen Sie mit dem Schraubenzieher Größe 1 die kleine Haltefeder auseinander und ziehen den Schwimmer heraus. Nach dem Abnehmen des Schwimmers haben Sie auch die Schwimmemmel frei. Sie können die einzelnen Teile genau auf Abb. 9 erkennen.



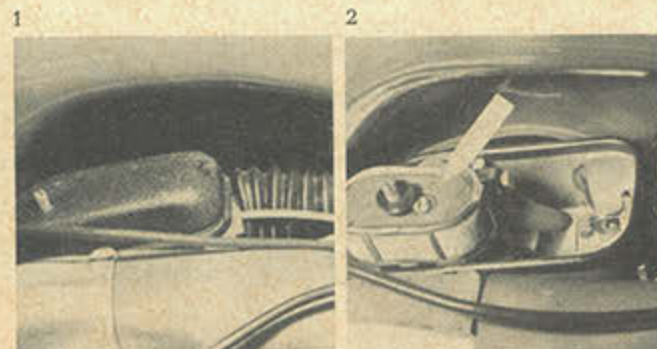
Reinigung des Vergasers

Als Reinigungsmittel verwenden Sie möglichst reines Benzin. Sicher besitzen Sie ein altes Blech- oder Plastikgefäß und dazu noch einen Pinsel mittlerer Größe. In diesem Blech- oder Plastikgefäß müssen Sie sämtliche zerlegten Teile in einem $\frac{1}{2}$ l reinem Benzin reinigen. Dabei ist zu empfehlen, jedes Teil einzeln mit dem Pinsel zu reinigen und anschließend auf ein sauberes Papier oder Tuch zu legen. Diese Teile trocknen sehr schnell an der Luft ab. Der Düsenstock soll möglichst mit Preßluft durchgeblasen werden (Abb. 7). Dasselbe machen Sie bitte mit der Hauptdüse (Abb. 8).

Anmerkung: Die Hauptdüse darf keinesfalls mit einer Nadel oder ähnlichem bearbeitet werden. Sonst stimmt die Einstellung Ihres Vergasers und damit gleichzeitig der Benzinverbrauch nicht mehr.

Zusammenbau des Vergasers

Sie beginnen bei diesem Arbeitsgang mit dem Einsetzen der Schwimmemmel in das Gehäuse (Abb. 9), und stecken den Schwimmer auf die Nadel, bis die Kerbe in die Spannfeder des Schwimmers einrastet. Anschließend wieder





Hermann Faber

Unser Händlerporträt

Hermann Faber hatte nach dem Kriege ganz von vorne angefangen. Als Flüchtling mußte er wie Millionen anderer Leidensgefährten unter den schwierigsten Umständen sich wieder eine Existenz aufbauen. Durch unermüdlichen Fleiß und hartes Arbeiten konnte Hermann Faber mit seiner Familie Jahr für Jahr seinen Kraftfahrzeughandel ausbauen und vergrößern. 1955 übernahm er die Vespa-Werksvertretung in Hannover. Bald hatte er auch eine enge Verbindung zum Vespa-Club von Hannover gewonnen, die sich in der folgenden Zeit für beide Teile sehr segensreich auswirken sollte. Der Verkauf der Vespa stieß in Hannover im Jahre 1955 noch auf große Schwierigkeiten. Kurz entschlossen stellte Herr Faber einem talentierten Sportfahrer des Vespa-Clubs von Hannover eine Vespa für sportliche Zwecke zur Verfügung. Mit dieser Maschine errang der frühere Sportleiter des VC Hannover in schweren Prüfungen verschiedene Gold- und Silbermedaillen, was in der Öffentlichkeit und Presse auch entsprechend beachtet und kommentiert wurde. Diese Leistungen haben viel dazu beigetragen, daß es Hermann Faber mit großem Erfolg gelang, die Vespa in Hannover fest einzuführen. Der Vespa-Club Hannover schreibt uns über Hermann Faber unter anderem folgendes:

„Nicht durch Marktschreierei oder Angebertum hat er seinen Betrieb auf die heutige Höhe gebracht, sondern durch harte persönliche Arbeit unter Mithilfe seiner unermüdlichen Frau, seiner fleißigen Tochter und einem gutgewählten Mitarbeiterstab, dem er nicht nur Chef, sondern auch Vorbild ist. Hier liegen die Gründe, warum sein Kundenstamm immer mehr wächst und der Betrieb immer größer wird. Dennoch bleibt Hermann Faber stets sein erster Mitarbeiter und widmet auch dem kleinsten „Fall“ stets seine ganze Aufmerksamkeit. Der Vespa-Club Hannover hat ihm viel zu danken, nicht zuletzt für seine eifrige Mitgliederwerbung und stete Hilfsbereitschaft bei der Vorbereitung von Veranstaltungen. Niemals

Fortsetzung Seite 17

den Schwimmerdeckel aufschrauben und auf die Dichtung achten. Der erste Teil des Arbeitsvorganges wäre damit fertig. Jetzt schrauben Sie die Hauptdüse wieder auf den Düsenstock (Abb. 6), setzen das Schwimmergehäuse wieder darauf und schrauben die beiden Gehäuse fest zusammen. Als nächstes verbinden Sie die Benzinleitung an der Maschine (Abb. 2) mit dem Vergaser. Anschließend muß der Gasschieber in das Gehäuse eingeführt und mit der Hand die Überwurfmutter festgezogen werden (Abb. 3).

Einbau des Vergasers

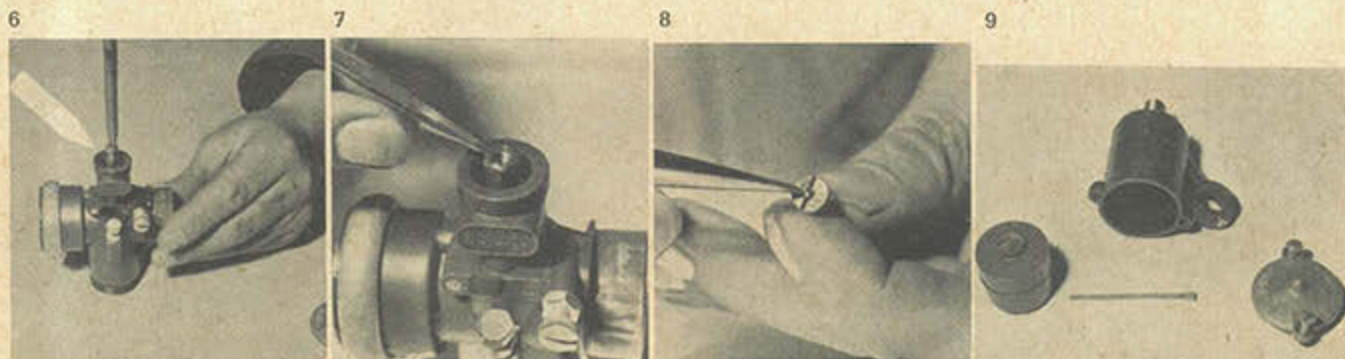
Bei diesem Arbeitsvorgang muß der Vergaser auf den Ansaugstutzen des Zylinders aufgedreht und die Klemmschraube mit dem Schraubenzieher festgezogen werden. In der Zwischenzeit ist der Luftfilter bereits abgetrocknet und Sie können ihn wieder auf den Vergaser aufsetzen. Die Klemmschraube des Luftfilters ist ebenfalls wieder festzuziehen. Zum Abschluß ist noch der Luftfilterdeckel aufzuschrauben (Abb. 1). Es empfiehlt sich, sämtliche feuchten Teile mit einem Lappen zu reinigen.

Starten und Einstellen

Jetzt kann der Benzinhahn wieder geöffnet werden. Warten Sie aber bitte, bis das Benzingemisch das Schwimmergehäuse erreicht hat. Evtl. können Sie den Schock ziehen, dann bitte den Zündschlüssel eindrücken und starten. Läuft der Motor normal, so soll am Vergaser keine Änderung vorgenommen werden. Sollte aber das Standgas zu wenig oder zu hoch sein, so nehmen Sie den Schraubenzieher Größe 3 und stellen die Einstellschraube (Abb. 2, obere linke Schraube) nach innen (bei zu wenig Standgas) oder nach außen (bei zu viel Standgas). Dagegen darf die rechte Schraube (Abb. 2) auf keinen Fall verstellt werden.

Wir hoffen, daß Ihnen unsere Lektion einen Einblick in den Arbeitsvorgang für den Ausbau, das Zerlegen, die Reinigung und die Montage des Vergasers gegeben hat. Jeder Kraftfahrer kann sicherer auf die Reise gehen, wenn er von seinem Fahrzeug etwas mehr weiß als nur, womit Gas gegeben und gebremst wird. Das verschafft Ihnen eine gewisse Sicherheit, sich bei kleinen Pannen selbst helfen zu können.

Ihr WALTER



Vespa-chic im Vespa-Tip

Noch ist Ferienzeit und der Urlaubsverkehr rollt über die großen Verkehrsadern von Norden nach Süden und umgekehrt. Die großen Modehäuser des In- und Auslandes sind jedoch keineswegs in den Urlaub gegangen, sondern haben in den letzten Wochen angestrengt an der „Neuen Linie“ für den kommenden Herbst und Winter gearbeitet. Ich darf Ihnen deshalb eine kurze Vorschau auf die Mode der nächsten Monate geben.

Pariser Mode-Experten behaupten, in diesem Jahr sei das Damenkostüm groß im „Kommen“, und es wird daher in diesem Zusammenhang von einem Jahr der Kostüme gesprochen. Vom korrekten Tailleur bis zum extravaganten Modell werden Kostüme in dieser Richtung up to date sein.

Als etwas ausgefallen scheint das neue Bekleidungsstück für den Herrn, der Schlafmantel, zu sein.

Herren, die weder für Nachthemden und Schlafanzüge schwärmen, ist jetzt eine dritte Möglichkeit für ein „Nachtgewand“ geboten worden: Der Schlafmantel. Es handelt sich hierbei um eine verlängerte Pyjamajacke, die mit einem Bindegürtel getragen werden kann. Die Pyjamahosen fallen dabei ganz weg. Dazu kann man nur sagen: Einfälle haben die Leute! Wirklich kaum zu fassen.

Viele schöne Wochenende zur Verlängerung des Urlaubs wünscht Ihnen Ihre

Gisela

Bild 1

Ein hübsches Kleid ist dieses sportliche und aparte Modell aus Trevira-Kammgarn geworden. In die modische Linie, den jugendlich halsternen Kragen und den schmalen Rock mit praktischen kleinen Taschen kann man sich schon „verlieben“.

Modell: ARA – Foto: service/Falke

Bild 2

„Sie“ sonnt sich unter ewig blauem Himmel bis spät in den Herbst hinein. Die Bewunderung gilt der aprikose-grün-weiß-gestreiften Badejacke und sicher auch den hübsch braun gebrannten Beinen!

Modell: böhmertrotter – Foto: service/Lautenbacher

Bild 3

Einen ganzen Tag lang sind Sie in dieser reizenden Kleid-Kombination chic und praktisch angezogen. Das lustige „Pumphöschen“ ergibt mit dem Oberteil einen kessen Sonnenanzug, verschwindet aber das Höschen unter dem Rock, haben Sie ein komplettes Kleid.

Modell: Portona – Foto: service/Them





VESPA-SPORT

Eine sportliche Kaffeeahrt

Am 31. Mai 1959 veranstaltete der AMSC Leonberg auf der Solitude die 3. sportliche Prüfungsfahrt für Motorroller und Motorräder. Bedauerlicherweise stellten sich in der 150-ccm-Klasse den 14 am Start erschienenen Vespas nur 2 andere Fabrikate, deren Fahrer sich bereits vor dem Start resigniert über ihre Erfolgsaussichten äußerten. Verlangt wurde eine Beschleunigungs- und Bremsprüfung nach Art der Büchsenlalomé; Sollzeit in unserer Klasse 39 Sek. Das Überschreiten derselben wurde pro 1/2 Sek. mit einem Strafpunkt belegt. Die Bergprüfung, auf einer Strecke von 1300 m, mußte mit einer Mindestgeschwindigkeit von 50 km/h bewältigt werden. Bei der Mindestgeschwindigkeitsprüfung wurde bei stehendem Start, auf einer 500 m langen Strecke ein Durchschnitt von mindestens 53 km/h verlangt. Anschließend daran die Dauerprüfung. Bei schönstem Wetter wurden 18 Runden mit je 11,6 km auf der prachtvollen, kurvenreichen Asphaltbahn der Solitude gefahren. Zu jeder Runde standen 12 Min. zur Verfügung. Nach dieser trockenen Einleitung, liebe Vespasportfans, möchte ich auf meine persönlichen Erlebnisse näher eingehen. Wie ihr gelesen habt, war das Verlangte für unsere GS wirklich kein Problem. Um nun die Sache interessant zu machen, fuhr ich mit einzelnen Motorrädern Privatrennen, erforschte wie man am besten alle Kurven anschnitt, um sie mit Vollgas zu durchfahren. Das Ergebnis war die Runde zu 7 Min. Besonders zum rasanten Fahren reizte uns die Glemschhaarnadelkurve, da dort die Streck bergauf geht und durch Schalten etc. nichts vom Schwung verlorengehen sollte. Zu einer richtig heißen Sache wurde es aber erst nach der 15. Runde. Wir trafen uns nämlich alle, ich meine die Vespas, vor unserer Box zum Tanken. 5 Min. waren neutralisiert und die Veranstaltung — in Gedanken für jeden — erfolgreich beendet. Die Motorräder drehten langsam ihre letzten Runden, da ja auch eine zu frühe Ankunft mit Strafpunkten belegt wurde. Die zahlreichen Zuschauer überlegten sich wohl, ob sie jetzt nicht nach Hause gehen sollten. Da stach uns der Hafer! Wir jagten, 14 GS, hintereinander Rad an Rad, jeder auf seiner Vespa liegend, über die Strecke. In den Kurven wurde erbittert um jeden Zentimeter Boden gerungen.

Fahrer und Maschinen waren fast alle gleichwertig und kaum glaubte einer aus dem Windschatten heraus vorzukommen, kroch der Vordermann noch tiefer mit dem Kopf unter den Lenker und die Situation blieb die alte. Auf der Zielgeraden stand Hermann Husel, der Sportsenior aus Augsburg, welcher als Betreuer mitgekommen war, und raulte sich verzweifelt die Haare, über diesen Wahnsinn. Alles rechte verblüfft die Hälse und wohl die Wenigsten ahnten, daß uns unnötiger Weise, das Rennfieber überfallen hatte. Glücklicherweise kam es zu keinem Unfall. Die 5 Min. Tankzeit hatten wir eingefahren und wir waren immer noch zu früh dran. Schrittempo war auf den letzten 100 m unsere Devise. Ich glaube, behaupten zu können, daß dem Ausgang der Ergebnisse mit nicht allzugroßer Spannung unsererseits entgegengesehen wurde. Unsere Vespas wären ja jederzeit bereit gewesen, bei der Dauerprüfung höheren Erfordernissen gerecht zu werden. Wie nicht anders erwartet, gab's 14fachen Goldregen. Ofter war die Vespa leider nicht am Start.

Werner Grob

Ein Loblied in drei Versen

600 km lagen hinter uns, als wir am 21. Juni 1959 in Berlin zur 7. ADAC-Grünwaldfahrt auf der Avus eintrafen. Vorausgeschickt war eine Karte an den Vespa-Club Berlin, in der wir bescheiden baten, drei Zimmer für die Mannschaft des Clubs der Münchener Vespa-Freunde zu besorgen. Vergessen wurde



Werner Grob vor dem Start. ►

Bild oben: Der Präsident des Vespa-Clubs Graz (Österreich) errang 1959 bei 6 Bergrennen und Wertungsfahrten auf Vespa GS bereits 5 Klassensiege und Goldmedaillen.

die Tatkraft der Berliner, unterschätzt ihre Gastfreundschaft und Hilfsbereitschaft. Was wir in den darauffolgenden Tagen erlebten, hatte keiner von uns erwartet. Unsere sportlichen Konkurrenten wollten uns bereits am Mercedesturm jeden Handgriff abnehmen. Bis wir uns versahen, war für jeden ein Lotse und ein Betreuer vorbestellt. Mindestens zehn Leute vom Vespa-Club Berlin bemühten sich, unsere Maschinen zu tanken, unsere Wünsche zu erfahren, die Abnahmepapiere zu besorgen usw. Nach der Abnahme, es war 21 Uhr, blieben die Roller auf dem Park Ferme unter Verschluss. Jetzt bewährte sich der viel geschmähte Besitz eines Autos im Vespa-Club. Wir wurden in das Autohotel gebracht, in welchem man uns zuverlässig schöne und preiswerte Zimmer besorgt hatte. Anschließend große Fahrerbesprechung, welchen Sprit, mit welcher Mischung jeder einzelne fahren wollte, damit derselbe in Kanistern am nächsten Tag in der Boxe sei. Trotz unserer Müdigkeit hatten wir Hunger und wurden in ein erstklassiges Speiselokal gefahren. Dann gab's allerdings nichts als ins Bett! In aller Frühe bereits waren die Lotsen wieder da, holten uns ab auf die Avus. Wir hatten 18 Runden mit je 22 km in 6 Stunden zu bewältigen. 3 Runden davon waren reine Geschwindigkeitsprüfungen. In der Boxe Nr. 7 ging es zu, wie beim größten Rennteam. Kaum hielt einer von uns, wurde seine Maschine getankt, er selbst mit Kaugummi, Coca-Cola und Zigaretten versorgt, die Gutzeit festgestellt, überhaupt, alles war geplant und vorbereitet.

Sehr viel Beachtung wurde den Geschwindigkeitsrunden unseres Günter Strauß, Startnummer 4, geschenkt. Er fuhr eine unwahrscheinliche Geschwindigkeit, liegend, mit auf dem Kennzeichen gekreuzten Beinen. Schön sauber schnurrte unsere Mannschaft, gleichmäßig hintereinanderfahrend die 396 km ab. Die vielen mit Pannen am Rande stehenden Motorräder zeigten uns, daß es auch anders hätte sein können.

Nach der Veranstaltung waren wir alle beim 1. Vorsitzenden des Vespa-Clubs Berlin, Herrn Dr. Rottenberg, eingeladen. Große Tafel, im schönen Garten gedeckt, Austausch von Erinnerungen und anschließende Rundfahrt durch Ost- und West-Berlin füllten den Nachmittag. Jeder erhielt zur Erinnerung einen Berliner Stoffbären, den wir strahlend nach München mitnahmen.

▼ Günther Strauß, Start Nr. 4, in der Avus-Nordkurve.



G. Hummel bei der Brems- und Beschleunigungsprüfung der 2. Ohringer Zuverlässigkeitsfahrt.

Die abendliche Siegerehrung war unser dritter großer Sport-erfolg in Berlin. Beendet wurde unser Gastspiel spät nachts im Kaffee Kranzler mit der Aufforderung, bald wieder nach Berlin zu kommen. Im Herzen hatte ich den Eindruck, ein Vespa-Treffen schönsten Art, veranstaltet für drei Gäste, erlebt zu haben. Nochmals unser aller Dank dem Vespa-Club Berlin.

Werner Grob

Nr. 1 Raum Heinz, Berlin, Gold

Nr. 3 Feidl Franz, München, Gold

Nr. 4 Strauß Günter, München, Gold, Klassensieg

Nr. 5 Grob Werner, München, Gold

Nr. 6 Margull Egbert, Berlin-Charlottenburg 1, Gold

Nr. 7 Pötzsch Horst, Berlin-Neukölln, Gold

FÜR SIE GELESEN

VARTA-Führer durch Deutschland

Herausgeber: Varta, Accumulatoren-Fabrik A.G., Frankfurt am Main. Verleger: Mairs Geographischer Verlag, Stuttgart. 776 Seiten, 4250 Orte, 13 600 Hotels und Restaurants, über 200 Stadtpläne. Kostenpunkt: 19,80 DM.

Über den Preis des „VARTA-Führer durch Deutschland“ brauchen Sie nicht zu erschrecken. Wer viel auf Reisen ist, sollte sich diesen unentbehrlichen Helfer unbedingt zulegen. Sie haben bestimmt schon schlimme Erfahrungen gemacht, als Sie hungrig und müde in einer fremden Stadt preiswertes Essen und ein finanziell tragbares Hotelzimmer suchten. Auch können Sie sich in einer fremden Stadt ohne Ortskenntnisse rettungslos verfrachten. Mit dem „VARTA-Führer durch Deutschland“ werden Ihnen die erwähnten Mißgeschicke kaum mehr passieren. Der VARTA-Führer weiß zwar nicht alles, aber doch genug für jeden Reisenden.

„CID“ Der Camping-Atlas für Deutschland und die europäischen Länder.

Alfred G. Th. Eggers, Berlin W 15, bringt alljährlich im Verlag Gerhard Döcker, Neuwied/Rhein, den „CID“ Camping-Atlas heraus. Dieser Campingführer enthält ausführliche Angaben über alle Campingplätze in Deutschland und den westeuropäischen Ländern einschließlich Jugoslawien. Außerdem enthält „CID“ Tourenbeschreibungen und wichtige Hinweise für Auslandsreisen. Wir können den „CID“ Camping-Atlas allen Vespa-Fahrern empfehlen, die in diesem Sommer größere Campingreisen durchführen wollen. Ein „CID“ Camping-Atlas ist jedem Vespa-Club zu wünschen. Für 4,80 DM ist er bei allen führenden Buchhandlungen zu haben.

Sparsam fahren

Der Verzicht auf hohe Geschwindigkeit ist nur eine der Möglichkeiten Kraftstoff zu sparen. Die sogenannte sportliche Fahrweise kostet Kraftstoff. Was man an Zeit durch schnelles Fahren ersparen will, muß durch erhöhten Kraftstoffverbrauch in jedem Falle bar bezahlt werden. Es gibt auch gar keinen Zweifel, daß sich die Hast der heutigen Zeit oftmals auf den Drehgriff überträgt. Dabei wird durch ständiges nervöses Hin- und Herdrehen des Drehgriffes, häufigen Gebrauch der Bremse und scharfes Gasaufreißen zum Beschleunigen nicht nur Kraftstoff vergeudet, auch der Abzug der Maschine ist dann schlechter als beim langsamen Gasgeben. Die Fahrweise ist also von entscheidendem Einfluß auf den Verbrauch. Es ist z. B. durchaus möglich, daß von zwei Fahrern auf der gleichen Strecke und bei gleichem Schnitt der eine 30% (!) und darüber mehr Kraftstoff verbraucht als der andere. Mit einer „weichen“ Hand am Drehgriff werden gute Fahrer besonders bei Zweitaktfahrzeugen festgestellt haben, daß man nach dem Erreichen einer bestimmten Geschwindigkeit verhältnismäßig stark mit dem Gasgriff zurückgehen kann ohne Geschwindigkeit einzubüßen. Bei vernünftiger Fahrweise wird im normalen Fahrbetrieb zwischen 0—1/4 Gas gegeben. In diesem Bereich kommt der größte Teil des benötigten Kraftstoffes aus der Leerlaufdüse. Folgerung also auch hier klar: Die Leerlaufdüse ist bei den heutigen Motoren kein nebensächliches Organ zur Erzielung eines guten Leerlaufes, sondern die wichtigste Düse für den normalen Fahrbetrieb.

Auf keinen Fall darf die Hauptdüse verändert werden. Bei den heutigen Motoren darf man sagen, daß die Größe der Hauptdüse nur bei Vollgas von ausschlaggebender Bedeutung ist. Die richtige Größe ist festgelegt und darf nicht willkürlich verändert werden. Allgemein besteht leider vielfach die Ansicht, daß die Leerlaufdüse für den Leerlauf und der Verbrauch mit der Hauptdüse einreguliert wird. Dies mag in „alten Zeiten“ so gewesen sein.

Was man auf alle Fälle wissen soll: Bei höheren Geschwindigkeiten frißt der Luftwiderstand den größten Teil der Motorleistung. Deshalb hat man bei Rennmaschinen den Luftwiderstand durch Anbringung einer strömungsgünstigen Verkleidung herabgemindert. Aber auch im Alltagsbetrieb macht sich die Größe des Luftwiderstandes sehr bemerkbar. Bei 70 km/h ist der Unterschied im Verbrauch bei einem aufrecht sitzenden Fahrer mit weitem Mantel und einem etwas gebückt sitzenden Fahrer mit knapper Kleidung bereits 0,5 Liter auf 100 km/h.

Fahrtechnik: Drehgriff möglichst langsam verdrehen, insbesondere nicht in niedrigen und mittleren Geschwindigkeiten plötzlich Gas aufreißen. Vollgas erst über halber Höchstdrehzahl des Motors, das ist im großen Gang über der halben Höchstgeschwindigkeit, geben. Auf Bergen rechtzeitig schalten, nicht mit Vollgas und niedriger Motordrehzahl fahren. Weitere Kraftstoffdiebe: Verschmutzte Filter oder Zündkerzen. Selbstverständlich muß darauf geachtet werden, daß die Zündeneinstellung und die Zündkerze in Ordnung sind, denn hier kann die Ursache erheblicher Verbrauchssteigerung liegen.

Wenn auch der Zweitakter geradezu nach hohen Drehzahlen schreit, so bedeutet dies nicht, daß man seinen Motor ohne Rücksicht auf Verluste jagen soll. Man muß fühlen wie weit man den Motor hochjagen kann ohne ihn zu quälen. Nimmt er das Hochdrehen nicht anstandslos hin oder bremsst er mehr als sonst beim Zudrehen, dann ist die Gefahr eines Klemmens vorhanden, d. h. der Kolben dehnte sich durch starke Wärme einwirkung ziemlich aus und diese Wärme kann nicht ausreichend an den Zylindern abgeleitet werden. Sind also diese Anzeichen vorhanden, so ist das Gas erst einmal zuzudrehen und der Motor eine gewisse Strecke „zähm“ zu fahren. An sich braucht man bei Zweitaktern keine große Angst vor einem Klemmer zu haben. Sie sind meistens harmlos. Selbst bei älteren Fahrzeugen kann so etwas vorkommen.

Die häufigsten Klemmursachen sind wohl in den meisten Fällen in beeinträchtigter Schmierung, eingetretenem Verschleiß, gestörtem Verbrennungsablauf, aber auch in falscher Fahrweise zu suchen. Bei einem Zweitaktmotor wird der Kolben thermisch sehr hoch belastet; er wird mit Gemischschmierung gefahren, d. h. dem Kraftstoff wird meist im Verhältnis 1:25, je nach Vorschrift des Herstellers, Öl beigemischt. Dieses Öl wird im Kurbelgehäuse bereits auszentrifugiert und dient zur Schmierung des Triebwerkes. Ein nicht unerheblicher Teil kommt aber mit dem Spülstrom in den Verbrennungsraum. Das Festklemmen der Kolbenringe z. B. wird un-

mittelbar beeinflusst durch den Ölkohlenanfall im Verbrennungsraum, der wiederum von den Temperaturen abhängig ist. Klemmursachen, die mit der Fahrtechnik im Zusammenhang stehen: Es ist genauso schädlich mit einem unterkühlten Motor zu fahren wie mit einem überhitzten. Bei unterkühltem Betrieb bildet sich die gefährliche aktive Schwefelsäure. Beim Zweitaktmotor begünstigt das Fahren in den unteren Drehzahlbereichen die Bildung von Ölkohle in den Kanälen, ganz abgesehen davon, daß in ihren Nuten festgebackene Kolbenringe ebenfalls auf zu langsames Fahren zurückzuführen sind. Ein zu langsames schaltfaules Fahren ist gerade für den Zweitakter das Schädlichste, was man ihm bieten kann.

Es kann auch vorkommen, daß, wenn der Kraftstoff zur Neige geht, die allmählich aussetzende Kraftstoffversorgung den Motor durch ärmeres Gemisch aufheizt und daß gerade zu diesem Zeitpunkt durch die mangelnde Ölzuführung auch die Schmierung ausbleibt. Man sollte deshalb Zweitakter nicht bis zur Reservestellung leer fahren, sondern zeitig auf Reserve schalten.

Langsam fahren bedeutet also nicht Kraftstoff sparen. Wenn der Motor die Maschine über das Getriebe so in Bewegung hält, daß er die richtige Leistung abgeben kann, dann fährt man richtig.

Georg Pfeil

Unser Händlerporträt

Fortsetzung von Seite 13

hat er die Unabhängigkeit des Clublebens angetastet oder versucht, den Club für geschäftliche Zwecke einzuspannen.“

Die Redaktion des Vespa-Tips kann sich aus eigener Kenntnis der Meinung des Vespa-Clubs von Hannover voll und ganz anschließen und nur betonen, daß einem Vespa-Händler kein höheres Lob mehr gespendet werden kann als es die Würdigung des VC Hannover über Hermann Faber zum Ausdruck bringt.

Hermann Faber hat mit seiner persönlichen Leistung bewiesen, daß sich ein Kraftfahrzeuggeschäft aus den kleinsten Anfängen heraus unter Beibehaltung althergebrachter realer Geschäftsmethoden zu einem blühenden Unternehmen ausbauen läßt. Der Vespa-Club von Deutschland wünscht seinem Clubmitglied besonders für die Zukunft eine gute Gesundheit, damit der Vespa-Hausarzt Faber seine Praxis noch lange ausüben kann.

VEITH © B.F. Goodrich

Motorroller-Reifen

für raschen Start
hohe Dauergeschwindigkeit
rutschsichere Kurvenfahrt
forsches Bremsen



VEITH-GUMMIWERKE A. G. HÖCHST/ODW.



DAS GERÜCHT

Am Sonntag, dem 9. August, war es so weit. Friedel Baumfalk, dem 1. Vorsitzenden des Vespa-Clubs Osnabrück, wurde ein kräftiger Junge geboren. Nach fernmündlichen Bericht sollen sich Mutter und Kind wohlauf befinden. Der Vater dagegen kann die Ereignisse noch nicht ganz übersehen und geht von dem vielen „Auf die Schulter klopfen“ seiner Freunde bereits ganz einseitig. Wegen der schon lange vorher geplanten Geburtsfeierlichkeiten konnte der Vespa Tip bis jetzt noch nicht den Vornamen des neuen Clubnachwuchses von Osnabrück erfahren. Für den Fall der Uneinigkeit bei der Namensgebung schlägt der Vespa Tip vor, auf jeden Fall den Namen „Vespaus“ zu verwenden.

CAUTION . . .

There is a *Vespa*
parked behind you . . .

A COURTEOUS PRECAUTION
THE VESPA CLUB OF BRITAIN

ACHTUNG . . .

dies ist eine VESPA,
sie parkt hinter dir . . .

Der Vespa-Club Berlin veranstaltete kürzlich auf der Trabrennbahn in Berlin ein Sulkyrennen, wobei als Pferde Vespas mit top fiten Jockeys verwendet wurden. Dem Vernehmen nach soll der 1. Vorsitzende des VC Berlin, Dr. Werner Rotenberg, von Beruf Zahnarzt, den Vespa-Pferden vor dem Rennen das Gebiß genau untersucht haben. Der Befund war unterschiedlich.

Rudolf Gotthardt, stellvertretender Schatzkanzler der Vespa GmbH in Augsburg, von Geburt originaler Sachse, trainierte

in den letzten Wochen für seine Fahrprüfung. Nach 17 Uhr wird das Werkgelände der Vespa GmbH hermetisch abgeriegelt und Herr Dr. Simon, Geschäftsführer, und Emil Hess, Prokurist der Vespa GmbH, verfolgen aus sicherer Deckung heraus die akrobatischen Fahrübungen des 63jährigen Motorsportlers.

Das „Gsondheitsamt“ (Gesundheitsamt) von Stuttgart war anlässlich des Städtetreffens des VC Stuttgart am 4. und 5. Juli des Jahres gegen ein Gemeinschaftsquartier für die Vespa-Fahrer. Erst als der Vorsitzende des VC Stuttgart umfangreiche Sicherheitsmaßnahmen dafür anbot, daß eine Tuchfühlung zwischen weiblichen und männlichen Vespisten unmöglich gemacht wird, gestattete das „Gsondheitsamt“ nach längerem Nachdenken und Vorschriften lesen das billige Nachtquartier für die finanzschwachen Treffensteilnehmer.

Otto Pauli, 74jähriger Senior der Vespa-Vertretung Otto Pauli KG in München, zieht sich an heißen Sommertagen mit Vorliebe in von netten Badenixen besuchte Strandbäder zurück, um in dieser anregenden Umgebung über neue Werbegags nachzudenken.

FERDINAND HOFFSTÄTTER

SEIT 1818 IM FAMILIENBESITZ

Orden · Abzeichen · Medaillen
Plaketten · Werbeartikel aller Art
Langjähriger Lieferant der Plaketten für
den Vespa-Club von Deutschland sowie
der Plaketten Vespa-Club d'Europe.
Ferner der Club- und Veranstaltungs-
plaketten nebst Abzeichen des VCVD.

BONN · WERKANSCHRIFT BEUEL-LIMPERICH

TELEFON: BONN 41335/41005 · FERNSCHREIBER 0886558

Dümmheiten in 4 Akten





Herbstliche Freuden

September-Gedanken eines Vespasianers

Sagen Sie bitte nicht, im September sei es an der Zeit, erneut die Frage zu prüfen, ob man seine Vespa die Wintermonate über abmelden soll oder ob das sich nicht rentiert. Herbstliche Ausfahrten gehören zum schönsten, was sich auf zwei Rädern erleben läßt: Die Natur ist so attraktiv, wie sonst nur im Frühling, wenn alles blüht. Die Szenerie des Herbstes, die bunten Bäume, deren Laub schon leicht durchsichtig wird — das alles sind Motive für den Farbfilm in Ihrer Kamera. Auch den Vespa-Schnappschüssen kommt es zugute, daß der September ein außergewöhnlich photogener Monat ist. Also: Fahren Sie aus, um den besonderen Reiz dieser Jahreszeit zu erleben, und laden Sie Ihre Kamera mit Farbfilm, am besten den besonders naturgetreuen Farbumkehrfilm.



Es kann ruhig Herbst werden. Mit den Orlon-Strickjacken wird es nicht zu kühl auf der Vespa.

Freilich müssen Sie daran denken, daß man jetzt nicht mehr ganze Nächte schadlos durchrollern kann, denn schon die Abende sind manchmal alles andere als lau... Üben Sie Maß in der Festsetzung des Tagespensums — und ziehen Sie sich warm genug an, denn so reizvoll das üppige Gold der herbstlichen Sonne ist: So besonders wärmend sind ihre Strahlen jetzt nicht mehr. Am schönsten ist, wenn es im Umkreis von 200, höchstens 300 Kilometern Ihrer engeren Heimat Gegenden gibt, durch die es sich lohnt, vespazieren zu rollern. Das wäre so im Rahmen dessen, was sich für Freunde einer erholenden Rollerfahrt an einem schönen, langen Wochenende in einer Schleife bewältigen läßt. Wer sich mehr vornimmt, opfert nicht nur freiwillig Schlaf und Nerven. Er spielt auch mit der Nierenentzündung.

Reisende Genießer und genießerische Reisende lieben den Herbst als Reisezeit, weil er außerhalb der Saison liegt. Herbstliche Gäste sind für die Wirte in aller Welt eine Dreingabe des lieben Gottes. Zwar nicht das große Los, aber doch so nett und voller Freude aufgenommen, wie ein mittelprächtiger Tototreffer. Kluge Leute reisen immer außerhalb der Saison. Sie reisen dann billiger und besser und, was leider gelegentlich — im negativen Fall — von lebensbeendender Bedeutung ist, wesentlich sicherer. Denn jetzt sind die

Straßen wieder nicht mehr so überladen. Man befindet sich nicht mehr dauernd in der Verteidigung gegen die Unvernunft und oft auch Rücksichtslosigkeit der anderen. Man kann, siehe oben, das Reisen wieder genießen.

Es gab Leute, die bezahlten Vermögen dafür, ihr Leben um einige Jahrlein zu verlängern. Einen kleinen Trick in dieser Richtung hat der Vespa-Fahrer: Er sattelt sein Rößlein zur südlichen Reise im Herbst, wenn bei uns das Jahr sich neigt wie die Bahn der Sonne. Denn die italienischen, jugoslawischen oder französischen Hotels am Meer bieten ihm jetzt wirklich allen Komfort zu ermäßigten Preisen, die Sonne bräunt dort im Süden noch, aber sie verbrennt die Haut nicht mehr, das Meer offeriert Badefreuden bei runden 20 Plusgraden und Sie laufen nicht Gefahr, Herrn Schulze und Fräulein Müller zu begegnen. Während die im Büro den berühmten „Nie-wieder-Rimini“-Schwur tun, wissen Sie ganz sicher: Nie wieder anders als im Frühjahr oder Herbst nach dem Süden, außerhalb der Saison!

Das denen, die noch Urlaubstage offen haben, den vielen, vielen anderen: Der Herbst bietet Ihnen vor allem die Chance, Ihre nähere Heimat kennenzulernen. Fahren Sie hinaus, bis ein herbstfarbener Wald, ein Bächlein auf dem bunte Blätter talwärts tanzen, einen Klang von Romantik in Ihrem Gemüt ertönen läßt. Und dann durchstreifen Sie den Wald und die Wiese und freuen sich darüber, mit Ihrer Vespa auch dem Herbst seine Schönheit abgewonnen zu haben. Denn der Herbst ist schön, und er kann viel Freude machen — vor allem, wenn man eine Vespa hat!

Max J. Riedl



Bald wird sie überall getragen: die formschöne und praktische Vespa-Service-Tasche.



Liebe Clubkameraden!

Ein neuer Schildebürgerstreich im Bereich des Straßenverkehrs steht bevor. Der Verband des Garagen- und Tankstellengewerbes ist in Bonn vorstellig geworden, um zu erreichen, daß die Tankstellen in das bestehende Ladenschlußgesetz mit einbezogen werden. Das bedeutet, daß die Tankstellen, sollte der Bundestag diesen Zusatz zum Ladenschlußgesetz billigen, künftig an Samstagen und Sonntagen geschlossen sind. Nur die Tankstellen an den Autobahnen und an den großen Ausfallstraßen der Städte sollen an diesen Tagen geöffnet bleiben.

Ich kann Ihnen nur raten, sollte dieses Ansinnen des Garagen- und Tankstellengewerbes zum Gesetz erhoben werden, sich rechtzeitig mit Benzinkanistern aller Kaliber einzudecken, um für die Wochenende Benzin zu horten. Sollte Ihnen nämlich irgendwo der Schnaps ausgehen, so können Sie bis Montag auf der Strecke übernachten. Vorher gibt es dann kein Benzin. Die Hersteller von Benzinkanistern richten sich bestimmt schon auf den bevorstehenden Boom ein und ganz Schlaue werden künftig mit reichlichen Benzinvorräten versehen die Sonntags-Ausflugsstrecken abfahren, um vergeblichen Kraftfahrern Benzin zu Schwarzmarktpreisen zu verhökern.

Wirklich, den Kraftfahrern scheinen abenteuerliche Zeiten bevorzustehen. Es fehlt nur noch, daß die Krankenhäuser am Wochenende unter dem Motto geschlossen halten: An Sonn- und Feiertagen krank zu werden zeugt von schlechter sozialer Gesinnung und muß mit dem vorzeitigen Ableben des Patienten bezahlt werden!

Obwohl sich der Vespa-Club stets aus der Politik heraushält, glaube ich, doch sagen zu dürfen, daß sich alle Mitglieder des VCVD sehr freuen, daß in der Berlin-Krise eine fühlbare Entspannung eingetreten ist. Ich freue mich über diese Tatsache, weil alle Berliner, besonders aber unsere Clubkameraden vom VC Berlin wieder etwas Luft bekommen haben. Bedenkt man, in welcher beengten Situation die Berliner schon seit Jahren leben müssen, so sind die vielen Fahrten der Berliner Clubkameraden zu zahlreichen Vespa-Treffen im In- und Ausland eine enorme Leistung. Zu den normalen Unkosten der weiten Fahrten kommen noch die sogenannten Straßenbenutzungsgebühren in der DDR, die hin und zurück nach Berlin für einen Roller 10,— DM kosten. Deshalb: Hut ab vor den Berlinern.

Der Vespa-Club von Deutschland kann ebenfalls erfreuliches berichten. Die Sportmeisterschaft des VCVD 1959, in ihrer Art völlig neu, wurde mit der 4. Vespa-Schwarzwaldfahrt in Freiburg erfolgreich abgeschlossen.

Die Sportbegeisterung für den Motorsport mit Zweirädern wurde durch diese Veranstaltungen in weiten Kreisen der Mitgliedschaft des VCVD geweckt und damit der Grundstein für die erweiterte Sportmeisterschaft des VCVD für 1960 gelegt. Von den Schwierigkeiten und Hindernissen, die sich der Durchführung der Sportveranstaltungen entgegenstellten, wollen wir gar nicht mehr reden.

Auch das Clubleben des Vespa-Clubs von Deutschland hat ganz gewaltig zugenommen. Zur Zeit betreut der VCVD 172 Vespa-Clubs ohne das Saargebiet. Die Vespa-Freunde an der

Saar wollen Ende September dem Vespa-Club von Deutschland beitreten, was alle Mitglieder des VCVD schon lange mit Ungeduld erwarten.

Nimmt man die zahlreichen, ausnahmslos gut gelungenen Vespa-Treffen im Bundesgebiet dazu, so ergibt sich ohne Übertreibung eine sehr gute Bilanz für die Tätigkeit des VCVD in diesem Jahr. An dieser Stelle möchte ich allen Freunden und Clubkameraden herzlich für die gute Zusammenarbeit mit dem VCVD danken, die wesentlich zu den geschilderten Erfolgen beigetragen hat.

Als Späturlauber werde ich bald meine Feder aus der Hand legen, und mein Urlaubsquartier aufsuchen.

Herzliche Grüße Ihr
Wolfgang Schramm

TREFFENKALENDER des Vespa-Clubs von Deutschland

Örtliche Vespa-Treffen (Freundschaftstreffen)

12. September: 2. Vespa-Freundschaftstreffen des VC Herford (Teilnehmer begrenzt auf 300 Personen, Einladungen werden versandt.)

19.—20. September: Herbstfest des Schwäb. Vespa-Ringes in Blaubeuren

Wir veröffentlichen an dieser Stelle örtliche Vespa-Treffen, soweit sie uns bis zum jeweiligen Redaktionsschluß bekanntgemacht wurden.

Redaktionsschluß für Vespa Tip Nr. 27 am 30. September 1959. Erscheinungstermin 25. Oktober.

Internationale Vespa-Treffen

13.—14. September, Europa-Finale. Internationale Gleichmäßigkeitsprüfung in Monza, VC Italien

19.—20. September, Vespa-Treffen in Cannes, VC Frankreich

19.—20. September, Vespa-Treffen Wien, VC Österreich

Ausschreibungen für diese Treffen werden sofort nach Eingang durch das Sekretariat des VCVD an die einzelnen Landesvorsitzenden gesandt. Bitte fordern Sie also die Ausschreibungen für die internationalen Vespa-Treffen bei Ihrem Landesvorsitzenden an.

Ausländische Vespa-Treffen

ENGLAND

Oktober: 10., 11. Prüfungsfahrt, Western
10., 11. Trachten-Rallye, London Region
24. Jahres-Rallye, VC England

Anfragen zu richten an:

Vespa Club of Britain, 408 Finchley Road, London NW 2

SPANIEN

September: 22., 23. Rallye, VC Oviedo
Oktober: 11., 12. Rallye, VC Alicante

Anfragen zu richten an:

Vespa-Club Espagne, C/ Lope de Haro, Nr. 13, 1/0 D Madrid (Espagne)

HOLLAND

September: 5., 6. Rosen-Rallye, VC Heneglo

Anfragen zu richten an:

Vespa-Club Holland, Overveen, Ter Hoffsteedeweg 9

Mitteilungen unserer Mitglieder



1. Ausfahrt des VC Passau

Bei herrlichem Sonnenschein machte der neugegründete VC Passau seine erste Ausfahrt. Das Ziel war Gmunden im Salzkammergut. Die pünktlich um 8 Uhr angesetzte Abfahrt wurde beinahe eingehalten. Nur „beinahe“ deswegen, da ein Kamerad gleich in Passau einen Plattfuß hatte. In der Rekordzeit von 20 Minuten war der Schaden behoben, und los ging die Fahrt, nach eindringlichen Ermahnungen, Kavalier am Steuer zu sein. In Neuhaus-Scharding (Inn) fand der Länderwechsel Deutschland — Österreich statt. Um 10.30 Uhr trafen wir unter den staunenden Blicken der Österreicher in Gmunden ein. Der Anblick der in Reih und Glied aufgestellten Maschinen erregte allgemeines Aufsehen. Bis 17 Uhr hatte jeder Vespist mit und ohne Sozia freien Auslauf. Die Rückfahrt erfolgte auf derselben Strecke ohne Zwischenfälle. Auf allgemeinen Vorschlag wurde in St. Florian eingekehrt. Braungebrannt und bester Laune kehrten wir um 21.30 Uhr nach Passau zurück. Für den jungen VC Passau war die Fahrt eine gelungene, glanzvolle Premiere.



Vespa-Club Passau bei seiner ersten Ausfahrt.
Wo bleiben die Clubbänder?

VC Herford auf Regenwurmjagd!

Um einmal etwas anderes als ein Geschicklichkeitsturnier zu fahren, kam mir der Gedanke, diesmal eine lustige „Kiste“ zu veranstalten. Die nötigen Vorbereitungen wurden getroffen und die 1. Regenwurm-Rallye des VC Herford konnte am 12. Juli starten. An dieser Fahrt beteiligten sich unsere Vespa-Freunde aus Melle. Alles wartete gespannt auf den Start. Um 10 Uhr wurden die Oldosen ausgegeben, in denen sich die Aufgabenzettel befanden. Fieberhaft wurde dann nach Werkzeug zum Aufmachen gesucht und es dauerte keine Minute und die ersten brummt los. Bereits nach 19 Minuten war der erste Fahrer wieder am Startplatz und hatte, zum größten Erstaunen, alle Sachen zusammen, die zu besorgen waren! Nach weiteren 8 Minuten traf der nächste ein, auch er hatte, wie die anderen, die in Minutenabständen eintrafen, alle Aufgaben gelöst! Dann ging die Lacherei los! Einer holte einen Regenwurm aus seiner Geldbörse, ein anderer hatte ihn im Taschentuch eingewickelt, damit dem Tierchen nichts passierte. In der Stadt wurden „einige“ Damen von den Fahrern angefallen, und um ein paar Haare gebeten! Erstaunlich war, daß alle Fahrer die richtige Haartönung bei den Damen fanden, denn es wurde ein blondes, ein schwarzes und ein rotes Haar von mindestens 10 cm verlangt! Ferner mußten besorgt werden: eine rohe Kartoffel, eine rote Nelke, eine Bahnsteigkarte, eine Ansichtskarte, eine 5-Pfg.-Briefmarke, eine Benzinrechnung über einen Liter Benzin von einer Tankstelle, die mindestens 2 km vom Startpunkt lag und eine Verzehrrrechnung über 0,49 DM von einer Gastwirtschaft. Diese Rechnung holten sich einige der Fahrer von unserem längsten Vespa-Fahrer (2,12 m), der hier in einem Hotel als Kellner arbeitet. Er tat es für die Vespa-Freunde nur zu gern und schnell! Um 16 Uhr trafen sich alle zu einem gemütlichen Beisammensein mit Siegerehrung im Clublokal. Den schönen Regenwurm-Pokal holte sich:

1. Oskar Euskirchen, 2. Rolf Fuhr, 3. Klaus Niehaus, 4. Egon Tieves, alle VC Herford, 5. Walter Arndt, 6. Harro Walkenhorst, VC Bad Melle.
Gerd Weder

9 Möglichkeiten, einen Club zu töten!

1. Wenn Ihr schon zum Clubabend kommt, kommt möglichst zu spät.
2. Zögert die Zahlung Eurer Beiträge so lange wie möglich hinaus.
3. Bemüht Euch ja nicht, etwa neue Mitglieder zu werben.
4. Besucht möglichst keine Vespa-Veranstaltung.
5. Kritisiert die Arbeit des Vorstandes und der Mitglieder recht abfällig.
6. Übernehmt kein Amt, es ist doch viel einfacher zu kritisieren, als mitzuarbeiten.
7. Wenn der Vorsitzende Euch um Eure Meinung über irgend etwas fragt, dann antwortet ihm: daß Ihr dazu nichts zu bemerken habt. Nach der Versammlung müßt Ihr aber aller Welt erzählen, daß Ihr nichts Neues zu hören bekamt, oder noch besser, Ihr sagt, wie es richtiger hätte gemacht werden können.
8. Tut nur das unbedingt Unumgängliche, aber wenn die anderen die Ärmel aufkräpeln und sich restlos einsetzen, dann meutert, daß der Club von einer Clique geleitet wird.
9. Beschwert Euch und bemängelt, daß nichts Interessantes im Clubkasten hängt, hütet Euch jedoch davor, selbst einen Beitrag zu liefern.
VC Herford, Gerd Weder

VC Remscheid olympiaverdächtig - Fußball VC gegen Lambretta-Club Remscheid

Großer Tag und mit ihm große Aufregung beim VC Remscheid. Wird uns der Sieg gelingen? Es muß einfach. Es war der 13. Juni 1959. Auf dem Fußballplatz in Frielingsdorf/Oberberg trafen sich die je 11 Spieler des VC und des Lambretta-Clubs Remscheid zu einem Fußballfreundschaftsspiel. Viel Schweiß war bei den Trainingsspielen schon geflossen. Unsere Zuschauer waren wohl ebenso aufgeregt als unsere Spieler und die Spannung wuchs von Minute zu Minute. Die Mannschaften nahmen Aufstellung, Wimpel wurden getauscht und nach ein paar netten Worten des Vorsitzenden des Lambretta-Clubs begann das Spiel. Schon in der ersten Halbzeit konnte VC Remscheid 5 Ecken herausholen und das Spiel tobte nur noch vor dem Tor der Lambrettisten. Man kämpfte zäh und verbissen, als gelte es, den Europa-Preis zu verteidigen. Unser Publikum schrie bis zur wahren Heiserkeit: „Vespa vor, schießt ein Tor.“ Die erste Halbzeit war vorbei. Noch immer kein Tor. Um so mehr feuerten wir unsere Spieler in der zweiten Halbzeit an und da — zehn Minuten vor Spielschluß, das erste Tor für den Vespa-Club, unhaltbar



Die siegreiche Mannschaft des VC Remscheid.

geschossen von einem unserer jüngsten Mitglieder. Nun war natürlich alles außer Rand und Band. „Vespa vor, noch ein Tor.“ Aber bis zum Schluß blieb es bei diesem Ergebnis und der Jubel im Kreise der Vespisten fand keine Grenzen. Die Spieler wurden umarmt und stürmisch gefeiert.

Im Clubhaus des Lambretta-Clubs fand dann die Siegesfeier mit ein paar fröhlichen Stunden statt und man kann wohl sagen, wir haben den Kasten Bier, um den es bei diesem Spiel ging, verdient in Empfang genommen. Schon heute freuen wir uns alle auf das Revanchespiel.

Ritter der Vespa beim Landestreffen Südwest in Pforzheim

234 Maschinen mit über 300 Teilnehmern kamen in die Goldstadt — Großer Vespa-Ball mit wertvoller Tombola — Korsifahrt durch die Innenstadt — Geschicklichkeitsturnier mit allen Schikanen

Auf dem Turnplatz meldeten sich am Samstag, dem 13. Juni, trotz schlechten Wetters 234 Vespa-Fahrer und -Fahrerinnen bei der Zielkontrolle. Neben den Clubs des Landesclubs Südwest, kamen auch Teilnehmer aus Unna, Tübingen, Solingen, Stuttgart, Aachen, Düsseldorf und Oberhausen.

Funkunterstützung des THW für die Zielfahrt

Mit einer guten Organisation hatte der Vespa-Club Pforzheim die Ausrichtung des Treffens übernommen.

An den Autobahnausfahrten und Stadteingängen waren Funkstellen des THW eingerichtet, Lotsen standen zur Verfügung, welche die ankommenden Vespa-Gruppen am Samstagnachmittag in Empfang nahmen und durch die Stadt zum Ziel, dem Turnplatz, schleusten. Hier am Ziel erhielt jeder Teilnehmer ein ausführliches Programm. Außerdem konnte jeder Vespa-Fahrer eine sehr geschmackvolle Zielfahrtplakette erwerben. Danach wurden die einzelnen Clubs in die von ihnen gewünschten Unterkünfte gelotet.

Großer Vespa-Ball mit Tombola

Am Abend waren die „Vespisten“ mit ihren „Sozias“ in der Schwarzwald-Sängerhalle zu froher Gemeinschaft vereint. Der Präsident des Vespa-Clubs Pforzheim, Werner Fischer, konnte neben den Teilnehmern an der Zielfahrt auch den Vizepräsidenten des Vespa-Clubs von Deutschland, Bernhard Wesche, begrüßen, sowie ein Telegramm des Präsidenten des VCVD, Hans Stuck, verlesen.

Bernhard Wesche dankte allen Teilnehmern, die trotz des nicht gerade guten Wetters den Weg nach Pforzheim gefunden haben. Seine Anerkennung galt der vorbildlichen Organisation des Pforzheimer Vespa-Clubs. Der Abend dokumentierte die kameradschaftliche Verbundenheit der „Vespisten“. Jeder Club hatte seine eigene Note, war zum Teil einheitlich gekleidet und führte Standarten mit. Das Tanz-Orchester „Die Goldenen Sieben“ brachte mit seinen Melodien auch den letzten vom Stuhl. Schunkelwalzer lösten Polonaisen ab, und eine Tombola mit wertvollen Preisen rundete den Abend, der für alle Teilnehmer ein angenehmes Erlebnis war, ab. Besondere Freude gab es, als Werner Fischer die am 3. Mai vom Pforzheimer Club abgesandte Stafette von den „Rittern der eisernen Vespa“ aus Trier in Empfang nehmen konnte. Diese Stafette ging durch den ganzen Landesclub als Aufruf für das Pforzheimer Treffen.

Vom Büchsenstern zum Dusch — 96 Maschinen am Start

Am Sonntagvormittag war auf dem Parkplatz beim FCP-Platz ein Geschicklichkeitsturnier, das viele Zuschauer anzog. Hier ging es erst im Slalom um Oldies, dann durch ein Winkelbrett,

◀ Frau Elenore Franz vom VC Mainz auf der Wippe.



VC Mainz in großer Gala beim Landestreffen in Pforzheim.

zum Flaschenkreis. Ein Wasserglas mußte von einer Stange auf die andere gestellt werden. Die Wippe war ein Hindernis für die Fahrer, die rasant auf das Tempo drücken wollten und dann umkippten. Unmittelbar hinter der Wippe war die Stopstelle. Ein exzentrischer Rundlauf hatte es in sich. Das Schmierseifenbrett wurde im allgemeinen gut genommen. Dann wurden die Maschinen mit abgestelltem Motor aufgebockt, der Fahrer mußte durch einen Reifen springen, was allgemeines Gelächter gab. Hierauf kam man an die Ringe, welche auch ein beachtliches Hindernis darstellten. Als Abschluß war eine Dusche aufgestellt, wobei es auf die Geschicklichkeit jedes einzelnen ankam, ob er den Parcours naß oder trocken verlassen konnte.

Verkehrs-Korso und Siegerehrung

Sonntagnachmittag, 14 Uhr, stellten sich die „Vespisten“ auf dem Turnplatz zum Verkehrsdisziplin-Korso auf. Pünktlich eine halbe Stunde später setzte sich der Zug der bunten Fahrzeuge mit neckisch gekleideten „Amazonen“ und Fahrern in Bewegung. Links und rechts säumten große Menschenmengen die Straßen der Innenstadt, welche vorzüglich von den Polizeistreifen abgesperrt waren. Die Wertung der einzelnen Clubs erfolgte durch die Polizei und den ADAC. Im Martinsbau fand anschließend die Siegerehrung statt, die der Präsident, Werner Fischer, des Pforzheimer Vespa-Clubs vornahm.

Als einzige Vespistin durchfuhr Frau Elenore Franz vom VC Mainz den Parcours und erhielt hierfür eine herrliche Silberschale.

Neue Clubanschriften:

VC Bonn: Hans Dresbach, Bonn, Bonner Talweg 106.

VC Mönchen Gladbach e.V.: 1. Vorsitzender Hans Laumen, Mönchen Gladbach, Viersenerstr. 314.

VC Godesberg: Otto Schäfer, Bad Godesberg, Bürrigstr. 4.

Neue Clubvorstände:

VC Eller: 1. Vorsitzender Rüdiger Bonn, 2. Vorsitzender Heinz Esser, Kassierer Heinz Arnold, Schriftführer Hans Sievert. Clubanschrift: Düsseldorf-Lierenfeld, Mohnweg 84.

VC Seemöve Friedrichshafen: 1. Vorsitzender Peter Ludwig, Schriftführer und Kassenwart Sepp Heimgärtner, Sportwart Bernhard Bingler. Clubanschrift: Friedrichshafen, Metzstr. 4.

VC Trier: 1. Vorsitzender Allo Loch, Schriftführer Wilhelm Cartus, Kassierer Norbert Bauer, Sportwart Beni Schneider.

Neue Clubgründungen:

VC Melle: 1. Vorsitzender Friedel Müller, 2. Vorsitzender Manfred Weiß, Schriftführer Harro Walkenhorst, Kassierer Karl Eichmann, Sportwart Günter Dünholter. Clubanschrift: Geschäftsstelle, Melle, Grönenbergerstr. 18. Clublokal: Gasthaus „Zum Segelflug“, Budde-Albersmann, Eicken-Brüche bei Melle.

VC Wilhelmshaven: 1. Vorsitzender Wolfdieter Stahl, 2. Vorsitzender Hermann Rehling, Schriftführer Ilse Otten, Kassenwart Herbert Lemm, Tourenwart Jürgen Pietsch. Clubanschrift: Wolfdieter Stahl, Wilhelmshaven 8, Lubbeweg 34.



VC Goslar stellt sich als „Harzer Roller“ vor

Nun haben auch wir uns — ein eifriges Völkchen Goslarer Vespa-Freunde zusammengetan und einen Club gegründet. Sofort nach der Aufnahme in den VCVD nahmen wir die Verbindung mit dem nächstgelegenen Club — dem Braunschweiger Vespa-Club — auf. Die Braunschweiger, die schon seit Jahren mit dem Vespa-Leben vertraut sind, standen uns mit Rat und Tat zur Seite.

Der 26. April 1959 war ein großer Tag für die Goslarer Vespa-Fahrer, denn an diesem Tag fand die erste öffentliche Veranstaltung — ein Geschicklichkeitsturnier zwischen Goslar und Braunschweig — statt.



Die Geräte wurden vom Braunschweiger Vespa-Club zur Verfügung gestellt und auf einem Betongelände nach dem Turnierplan aufgebaut. Am Nachmittag wurden die Braunschweiger Vespa-Fahrer in Goslar erwartet. Als endlich die lange Kette der Braunschweiger heranbrauste, schlug das Herz eines jeden Vespa-Besitzers höher, denn so viele Vespaen zusammen hatte Goslar noch nie erlebt. Nach der Begrüßung startete die Korfahrt der beiden Clubs durch die Stadt zum Turniengelände. Hier wurde mit dem Turnier begonnen. 23 Fahrer nahmen teil, darunter wir mit blassen Gesichtern und klopfenden Herzen, denn für uns waren ja die Hindernisse völlig unbekannt. Doch die Dosen verhielten sich auch gegenüber den Braunschweigern nicht allzu standhaft. Nach dem ersten Durchgang wurden die zehn besten Teilnehmer für einen zweiten Durchgang ermittelt.

Von uns allen wurde einstimmig erklärt, daß sich dieser erste ereignisreiche Tag im Goslarer Vespa-Leben als vollkommen gelungen erwiesen hatte. Möge die wahrhaft ansteckende Begeisterung am Vespa-Fahren möglichst auf viele Goslarer übergreifen, dieses wünscht sich Ihr Vespa-Club Goslar. Unsere Clubanschrift lautet: Wolfgang Zäse, Goslar, Am Hochgericht 2.

Eine fröhliche Vespa-Hochzeit in Recklinghausen

Wenn im Vespa-Club Recklinghausen ein Mitglied in den heiligen Stand der Ehe tritt, so ist das beileibe keine Privatangelegenheit, sondern geht den ganzen Club an. Gewöhnlich ist die Auserkorene allen Mitgliedern von vielen Ausfahrten her als Sozia wohl bekannt. Ein Kapitel für sich pflegt der Polterabend zu sein, an dem sich viele Mitglieder, mit alten Flaschen, Knallkörpern und Wurfgeschossen aller Art bewaffnet, einzufinden pflegen. Bei der letzten Hochzeit, die den derzeitigen Vorsitzenden Günter Lux und seine Gabi-Sozia betraf, rückte sogar ein mit Flaschen über und über beladener Lieferwagen an, und keine einzige Flasche überstand „lebend“ den Polterabend.

Daß sich Bräutigam und Braut im Hinblick auf diese Kanonade etwas „anmerken lassen“ müssen, versteht sich von selbst. Der Club berücksichtigt das stets, indem er allen Teilnehmern die Fahrt mit ihren getreuen Vespaen im Hinblick auf die zu erwartenden Blut-Promilles strikt untersagt. Ganz besonders hoch ging es kürzlich bei dem Polterabend von Horst und Marianne Madest her. Als die Mehrzahl der Teilnehmer bereits nicht mehr ganz fahrtüchtig war, beschlossen die Mitglieder Lux (Vorsitzender), Lilla (Schatzmeister) und Mikolinski, dem Clubkameraden Tessartz die Haare zu schneiden. Tess-



artz war — natürlich auf Grund einer Wette — sofort bereit, und so machten sich denn die drei Pseudo-Figaros abwechselnd mit einer gewöhnlichen Schere an die „Arbeit“. Unter dem Gelächter der Zuschauer richteten sie ihr Opfer derart zu, daß es einem gerupften Huhn ähnlich sah, wie ein Ei dem andern. Ergebnis: 50,— DM für Tessartz, von denen er 20,— DM für den weiteren Verlauf des Polterabends stiftete und den Rest für das Heidelberger Treffen abzwängte.

Am nächsten Morgen wunderten sich die Bewohner der Umgebung des Klosters Stuckenbusch, wie ein langer Zug von Vespaen ein Hochzeitsauto zur Kirche eskortierte. Bevor das Brautpaar den Wagen verließ, formierten sich, wie es bei einer zünftigen Motorsportler-Hochzeit üblich ist, die Mitglieder des Clubs mit ihren Vespaen zu einem keilförmigen Spalier, durch welches Horst und Marianne Madest, von den Zuschauern bestaunt, zur Kirche schritten. Nach der Trauung wiederholte sich dasselbe Schauspiel, und dann gaben über 30 Vespaen den Neuvermählten das Ehrengeläut, und selbstverständlich fuhr Horst Steckel mit seinem Vespa-Wagen an der Spitze des Hochzeitszuges, der in den Hauptstraßen von Recklinghausen nicht wenig Aufsehen erregte.

Ernst Geuder

Am nächsten Morgen wunderten sich die Bewohner der Umgebung des Klosters Stuckenbusch, wie ein langer Zug von Vespaen ein Hochzeitsauto zur Kirche eskortierte. Bevor das Brautpaar den Wagen verließ, formierten sich, wie es bei einer zünftigen Motorsportler-Hochzeit üblich ist, die Mitglieder des Clubs mit ihren Vespaen zu einem keilförmigen Spalier, durch welches Horst und Marianne Madest, von den Zuschauern bestaunt, zur Kirche schritten. Nach der Trauung wiederholte sich dasselbe Schauspiel, und dann gaben über 30 Vespaen den Neuvermählten das Ehrengeläut, und selbstverständlich fuhr Horst Steckel mit seinem Vespa-Wagen an der Spitze des Hochzeitszuges, der in den Hauptstraßen von Recklinghausen nicht wenig Aufsehen erregte.



Mitteilungen des VCVD



Die Bundesdelegiertenversammlung des VCVD findet nunmehr endgültig am 4. Oktober in Gießen statt. Am 3. Oktober ist für die anwesenden Delegierten ein gesellschaftlicher Abend vorgesehen.

Anträge, die durch den VCVD veröffentlicht werden sollen, müssen für die Bundesdelegiertenversammlung bis spätestens 1. September (Poststempel) beim Sekretariat des VCVD eingetroffen sein. Anträge, die nach dem 21. September (Poststempel) eintreffen, können laut Satzung überhaupt nicht mehr berücksichtigt werden. Einladungen und Tagesordnung werden rechtzeitig an die Vespa-Clubs versandt.

Anträge für nationale, internationale und regionale Vespa-Treffen, welche die Vespa-Clubs 1960 ausrichten wollen, müssen bis spätestens zum 1. Oktober (Poststempel) beim Sekretariat des VCVD eingegangen sein. Es wird nochmals darauf aufmerksam gemacht, daß nur die nationalen, internationalen und regionalen Vespa-Treffen durchgeführt werden dürfen, die der Vorstand des VCVD für 1960 genehmigt hat, und für die ausführliche Anträge bis zum 1. Oktober beim VCVD vorliegen. Für örtliche Freundschaftstreffen, die nicht der Genehmigung des Vorstandes unterliegen, werden noch genaue Richtlinien herausgegeben.

Ebenfalls bis zum 1. Oktober müssen beim Sekretariat des VCVD die Anträge der Vespa-Clubs vorliegen, die sich um die Ausrichtung einer Sportveranstaltung im Rahmen der Sportmeisterschaft des VCVD 1960 bewerben wollen. Ein solcher Vespa-Club muß auf jeden Fall entsprechende Erfahrungen auf diesem Gebiet nachweisen können.

Wir bitten im Interesse der einzelnen Vespa-Clubs, die Termine genau einzuhalten und zu beachten.

Clubbänder stellt die Firma „Siebdruck Carina“ aus besonders haltbaren und kältebeständigen Plastikfolien im Siebdruck-Verfahren her. Die Clubbänder werden nach Ihren Entwürfen in allen Farbkombinationen preiswert hergestellt. Die Mehrzahl der Vespa-Clubs verwenden die Clubbänder der Siebdruckerei „Carina“.

Schmunzel-Tip



▲ Steinzeit - Rollertreffen



▲ „Verzeihung“ Ich bin Modeschöpfer und arbeite an einem neuen Bikinimuster!



KURT FLEMIG

▲ „Kann ich meinen Wohnwagen bei Ihnen anhängen?“



Das schönste Fahrzeug hat keinen Wert, wenn man zu schnell fährt.



KURT FLEMIG

▲ Der Rollerfahrer, der nicht nein sagen kann

Herausgeber und Verlag: Vespa-Club von Deutschland e.V. (VCVD) Sekretariat, Augsburg-Haunstetten · Druck: Schön-Druck, München, Holzstraße 7 · Für den Inhalt und die Herausgabe verantwortlich: Wolfgang Schramm · Grafische Gestaltung: Ernst Strom, München
Für unverlangt eingesandte Manuskripte keine Gewähr · Der Vespa Tip erscheint sechsmal jährlich · Das Jahres-Abonnement 1959 kostet 1,80 DM · Einzelpreis 40 Pfennig · Alle Ausgaben des Jahres 1959 können über die Post nachbestellt werden · Bestellungen bei Ihrem Briefträger oder zuständigen Postamt · Zur Zeit gültig Anzeigenpreisliste Nr. 3.

Foto: A. Gottschalg, Reiter, Hinzmann, rototo, Carlo Carlevaro, Schefer, Service-Foto, Jelinek, Schmutz, Glässel, Bayer. Bild GmbH, Mertens.

Die berühmten Geschwister:

Vespa 125

DIE NEUE VESPA 125 ist in Normalausführung und als „de Luxe“-Modell lieferbar. Preis DM 1280,-; für „de Luxe“-Modell DM 60,- Aufpreis für Sitzbank und Chromausstattung.

Kleiner Steckbrief:

4,6 PS, 3 Gänge, Original-VESPA-Motor, Fallstromvergaser, Normverbrauch 1,8 Ltr., Höchstgeschwindigkeit ca. 70 km/h, Sitzhöhe 780 mm, 8-Zoll-Räder; leise, handlich und leistungsfähig. Zugelassen für 2 Personen.

Große Abb.: „de Luxe“-Modell.

Kleine Abb.: Normalausführung mit abgenommener Motorhaube.



Vespa „GS“

DIE VESPA GRAND SPORT ist seit Jahren das prominente u. rasante Roller-Sportmodell.

Kleiner Steckbrief:

150 ccm, 8 PS, Fallstromvergaser, Original-VESPA-Motor, 4 Gänge, 10-Zoll-Räder, Spitze bis 100 km/h. Hinter dem Schutzschild kann wie bei allen VESPA-Rollern ein Reserverad untergebracht werden. Preis komplett DM 1650,-.

Große Abb.: Einzige Ausführung VESPA Grand Sport.

Kleine Abb.: Grand Sport mit abgenommener Motorhaube.



Vespa 150

DIE NEUE VESPA 150 ist in Normalausführung und als „de Luxe“-Modell lieferbar. Sie ist noch eleganter, leiser und wirtschaftlicher geworden.

Kleiner Steckbrief:

150 ccm, 5,5 PS, neuentwickelter VESPA-Motor für Gemisch 1:50 (!), Leichtmetallbremsen m. Kühlrippen, Normverbrauch 2,2 Ltr., Spitze ca. 80 km/h, 10-Zoll-Räder. Preis:

Normalausführung DM 1425,-
„de Luxe“-Modell DM 1485,-

Große Abb.: „de Luxe“-Modell.

Kleine Abb.: Normalausführung mit abgenommener Motorhaube.



Verlangen Sie die Farbprospektserie B/O - VESPA GMBH AUGSBURG



der meistgefahrte Roller der Welt



Welcher der beiden Schönen würden Sie den Sozius anbieten?