

Vespa

TIP

DIE ZEITSCHRIFT

FÜR DEN VESPA-FAHRER



*"Grosser Bahnhof"
für Erika Remberg*

Aus dem Inhalt:

10 Jahre Vespa-Club Osnabrück
Westdeutsches Regionaltreffen

Abstecher ins Val Verzasca

Filmprominenz
trifft sich in Baierbach

Jazz

Deutsches Internationales Vespa-
Treffen 1961 in Wiesbaden

Das Bremslicht

Bayerisches Vespa-Regionaltreffen
in Passau

Vespa-Trial „Rund um den Lauter-
berg“

Aktuelles Bild

Vespa-Sport

20. Provinzenfahrt in Spanien

Sportnachrichten

Paragraphen

Dies und Das

Leitartikel

Clubteil

Schmunzeltip

★

Besonders für Sie:
Vespa-chic im Vespa Tip

Besonders für Ihn:
Für den Bordmechaniker

★

Unser Titelbild:

„Großer Bahnhof“ für Erika Rem-
berg, die mit einer Hauptrolle in
dem neuen Astra-Film „Drei weiße
Birken“ mitwirkte, der am Chiemsee
(Oberbayern) gedreht wurde.

Foto: Bayerische Bild GmbH.

★

Letzte Meldung

Zahlreiche Meldungen zur Teil-
nahme an der 3. Vespa-Europa-
meisterschaft u. internationalen
Vespa-Zielfahrt am 10. Septem-
ber 1961 auf dem Nürburgring
sind schon beim VCVD einge-
gangen. Auch die „Miß Europa
1961“ hat ihr Erscheinen zuge-
sagt.



Die Dorfjugend bestaunt „Tante Remberg“ mit ihrer eleganten Vespa.

Am 3. und 4. Juni stand die Hasestadt Osnabrück im Zeichen der Vespa-Fahrer. Aus Anlaß des 10jährigen Bestehens hatte der Vespa-Club Osnabrück zum westdeutschen Regionaltreffen 1961 eingeladen. Trotz ungünstiger Witterung am Sonnabend hatten bis 18 Uhr 38 Clubs aus dem west- und norddeutschen Raum sowie aus Berlin die Zielkontrolle am Marktplatz passiert. Etwa 400 Gästemaschinen konnten gezählt werden.

Das Treffen selbst stellte für den Veranstalter einen großen Erfolg dar. Unter der Leitung des Vizepräsidenten des Vespa-Clubs von Deutschland Walter Toennes rollte das große Programm reibungslos ab. Der Vespa-Club Osnabrück stellte wieder einmal unter Beweis, daß schwerste und größte Aufgaben gemeistert werden können. Dank gebührt dem Vorstand sowie allen Mitgliedern, die sich mit ganzer Kraft für das Gelingen einsetzten.

Mit einer Korsofahrt durch Osnabrück, die allerdings nicht den Erwartungen der Vespa-Fahrer entsprach, fand das Treffen seinen Auftakt. Nur unter größten Schwierigkeiten war überhaupt der Corso genehmigt worden. Eine Absperrung durch die Polizei erfolgte nicht. So mußten sich die einzelnen Fahrer regelrecht durchmogeln, da immer wieder andere Fahrzeuge in die Kolonne einscherten.

Im Schweizer Haus hieß Walter Toennes die große Vespa-Familie sowie die Ehrengäste, unter ihnen den Gausportleiter des ADAC Weser-Ems, Karl-Heinz Schuh, Sportsekretär Hipke sowie den Leiter des Straßenverkehrsamtes Stadtoberinspektor Schiemann, und die Vertreter aller Osnabrücker Motor-Sportclubs herzlich willkommen. Er übermittelte unter anderem die Grüße des Präsidenten des Vespa-Clubs von Deutschland, Hans Stuck. Gausportleiter Schuh überreichte dem Geburtstagskind einen Erinnerungswimpel des ADAC. Ebenfalls einen Erinnerungswimpel überreichte Stadtoberinspektor Schiemann im Auftrage der Landesverkehrswacht, während Juwelier Laufer vom Automobil-Club Osnabrück eine Silberschale übergab. Aus den Worten dieser Männer klang immer wieder ein Lob auf den Osnabrücker Vespa-Club, klangen Worte der Anerkennung und Freude über die gute Zusammenarbeit mit den Osnabrücker, die ein echter Verbündeter im Kampf gegen die Unfälle sind.

Im weiteren Verlauf des Abends unterhielt den großen Gästekreis die Hauskapelle des Schweizer Hauses, Gustl Huuck, die bekannten „Los Copacabanaos“ aus Rotterdam sowie Walter Wiese vom Stadttheater Osnabrück. Walter Toennes nahm abends noch die Siegerehrung aus der Korsos- und Zielfahrt vor. Pokale erhielten der Vespa-Club Nordhorn, Vespa-Club Münster, Vespa-Club Bochum-Süd, Vespa-Club Oedt als Sieger in den Klassen Nord, Zone 1, Zone 2 und Zone 3. Bei der Korsofahrt wurde die Fahrdisziplin und einheitliche Kleidung der Clubs gewertet. Sieger wurde der Vespa-Club Oedt vor Melle und Vechta.

Am Sonntagmorgen wurden die Clubvorsitzenden im altherwürdigen Friedenssaal namens der Stadt Osnabrück durch Senator Rabe empfangen. Der Senator wies auf die fruchtbringende Zusammenarbeit hin. Dem Vespa-Club Osnabrück wünschte er auch für die Zukunft alles Gute. Er brachte die Bitte aus, daß auch in Zukunft alle Clubs des In- und Auslandes weiter eng mit den Behörden, der Polizei und der Verkehrswacht zusammenarbeiten.

Auf dem Ledenhof standen währenddessen die besten Geschicklichkeitsfahrer(innen) der Clubs im Kampf. Gewertet wurde nach der Aachener Turnierordnung des ADAC. Mit jeweils einem Fehler gingen Gerd Kenter, Vespa-Club Werl, Heinz Sondershaus, Vespa-Club Osnabrück und Eugen Harree, ebenfalls Osnabrück als Sieger hervor. In sportlicher fairer Weise verzichteten die beiden Osnabrücker auf ihre Trophäe, so daß die Nächstplacierten sie in Empfang nehmen konnten. Schwere Hindernisse, so die Wippe, die Doppelacht, das Unterfahren einer 1,15 m hohen Latte, die Leiter, das Brett und die Dosengasse waren zu nehmen. Den Abschluß des Sonntags bildete nach dem gemeinsamen Mittagessen im Schweizer Haus die Übergabe der Pokale durch den Vizepräsidenten Walter Toennes. Das große westdeutsche Treffen ist zu Ende! Geblieben sind für die Teilnehmer sowie für den gastgebenden Vespa-Club Osnabrück leuchtende Erinnerungen. Sie ließen auch den Anfahrtsweg mit seinen Strapazen im strömenden Regen vergessen.

Otto Lukaschewski



3. und 4. Juni 1961

10 Jahre Vespa-Club Osnabrück

Glanzvoller Verlauf des westdeutschen Regionaltreffens



Bild oben: Vizepräsident Walter Toennes überreicht dem Vorsitzenden des VC Münster, Dierig, die begehrte Trophäe – Bild Mitte: Die Clubvertretungen beim Empfang im altherwürdigen Friedenssaal der Stadt Osnabrück – Bild unten: Der Zielplatz des Regionaltreffens in Osnabrück vor dem Rathaus der Stadt



Abstecher in Val Verzasca

Ein Reisevorschlag für das Frühjahr 1962



Eintönig rattert der Zug durch den endlos erscheinenden Gotthardtunnel. Nach einer landschaftlich wundervollen Fahrt durch den Vorfrühling der nördlichen Schweiz, entlang den Ufern des Vierwaldstätter Sees, mußte der Roller in Göschenen im Schneetreiben in die Eisenbahn verladen werden, da die Paßstraße über den St. Gotthard noch unter meterhohem Schnee ihren Winterschlaf hielt. Es ist ein eigenartiges Gefühl, aus hellstem Tageslicht plötzlich in die finstere Nacht versetzt zu sein, die nur durch die elektrischen Lampen des Zuges erleuchtet ist. Die Augen wollen es auch kaum fassen, als der Zug plötzlich in Airolo aus dem St.-Gotthard-Tunnel rollt, und ein südlich getönter blauer Himmel mit strahlendem Sonnenschein eine unerwartete Landschaft hervorzaubert, in welcher wie Zuckerhüte die weißen Spitzen der Dreitausender hereinragen.

In sausender Fahrt geht es auf der gepflegten Straße abwärts durch das Val Laventina in das Tessin hinein, dem südlichsten Kanton der italienischen Schweiz. Es ist eine Fahrt in den Frühling. Anfangs zeigen sich die ersten Knospen an den Bäumen und Gänseblümchen auf den Wiesen, dann wird die Natur immer üppiger und vor Bellinzona prangen die Obstbäume in voller Blüte, und in den Gärten sind die ersten Palmen sichtbar. In der anbrechenden Dunkelheit glitzern die endlosen Lichtreihen Locarnos in dem ruhigen Wasserspiegel des Lago Maggiore und man ahnt den ganzen Zauber des oberitalienischen Frühlings, in den hellerleuchteten und vom lebhaften Getriebe durchfluteten Straßen der Stadt.

Abstecher von Locarno ins Val Verzasca. Ist es überhaupt möglich, daß sich durch eine solche Phalanx von steinernen Bergriesen ein Gebirgstal von 25 km Länge öffnen kann? In den schwindelnden Windungen schraubt sich der Roller von Gordola aus durch steil angelegte Weingärten immer auf einer schmalen Straße, auf der man sich nicht gern eine Begegnung wünscht. Tief unten breitet sich die breite Fläche des blauschimmernden Lago Maggiore aus mit einer unerhörten Fernsicht auf die unendliche Weite des Sees. Ein jäher Durchbruch läßt die Straße im Schatten des Bergmassivs verschwinden und führt am Rande einer phantastisch anmutenden engen Felsschlucht entlang, aus der das dumpfe Brausen der wilden Verzasca heraufhallt, die sich als Wildbach mehrere hundert Meter tiefer über gigantische Felsblöcke den Weg zum Lago Maggiore bahnt. Seitenschluchten werden von der

Bild links oben: Altes Schloß in Brione – **Bild rechts oben:** Alte Brücke über dem brausenden Wildbach – **Bild links unten:** Das male-
rische Lavertezzo, der Hautort des Tales (583 m)

Straße überbrückt und erhöhen noch diesen eigenartigen Reiz der wilden Bergwelt.

Langsam öffnet sich jetzt das Tal zu einer fremdartigen Landschaft. Alles scheint in Fels erstarrt zu sein, selbst die Häuser der Gebirgsbauern, deren erstes Dorf Mergoscia 300 m höher wie ein Schwalbennest am Fels klebend von der Straße aus das Blickfeld beherrscht. Bald ist der Hauptort des langgestreckten Tales Lavertezzo erreicht, dessen steinerne Häuser sich malerisch um die hochragende Kirche gruppieren. Aber der Reiz nach dem Unbekannten gibt keine Ruhe, wie mag es in dem oberen Tal aussehen, das sich immer mehr öffnet, und den Blick freigibt über die steilen Matten mit den kleinen Dörfern zu den schneebedeckten Gipfeln des Pizzo di Vogorno und Pizzo di Rosso. Wie am Ende der Welt hört plötzlich kurz hinter dem Dorf Sologno in 900 m Höhe die Straße auf, und nur der Blick kann noch in den weiten Talkessel schweifen, dessen steile Hänge zum Pizzo Campo Tenica in 3000 m Höhe aufsteigen. In weiter Ferne klebt noch ein winziges Bergnest am Felsenhang, wohl nur im stundenlangen Marsch mit dem Maulesel von den Bauern zu erreichen.

In Brione wird Ausschau gehalten und in einer Osteria eingekehrt. Straßen gibt es nicht, die Häuser sind so hingesezt, wie es der Fels erlaubt und nur durch kleine Fußpfade verbunden, auf welchen sich ein Fremder leicht verirrt. Aber gerade das ist das Reizvolle, in diesem Labyrinth eine andere Welt kennen zu lernen. Aus Stein die Häuser, aus Stein die Dächer, aus Stein die Pfade, aus Stein die Treppen, die außen an den Häusern angelegt sind, und deren Stufen nur aus eingelassenen Felsplatten bestehen, ohne Geländer und sonstige Verbindung. Plötzlich führen Stufen zu einer Mauer empor, die festungsartig ein kleines alttümliches Schloß umgibt, welches ein Dornröschenschlaf zu halten scheint.

Scheu schauen die Kinder dem Fremden nach, denn selten verlieren sich hierher fremde Besucher. Die Bauern sprechen nur italienisch und das nur in einem schwer verständlichen Bergdialekt. In der Stube der Osteria brennt ein offenes Kaminfeuer. Bei einem feurigen Rotwein kommt langsam ein Gespräch zustande, und bereitwillig werden die neugierigen Fragen der Fremden beantwortet. Man erfährt, daß fast alle Bauern gleichzeitig Weinbauern sind und einen Weinberg mit einem Sommerhäuschen an den Hängen am Talausgang über dem Lago Maggiore besitzen, auf welchem sie den Sommer über bis in den Herbst hinein arbeiten und arbeiten, bis ihr Vieh von den Almen wieder in die Bergdörfer hinabgetrieben wird.

Eine halbverfallene schmale Brücke dicht neben der Straße, über welche eine Bäuerin mit einem Grünfütterkorb kommt, erregt besondere Aufmerksamkeit. Wie eine alte Römerbrücke wölbt sie sich von Fels zu Fels und überbrückt eine unerwartete unwahrscheinliche Felsszenerie. Das kristallklare Wasser der Verzasca fließt, soweit das Auge blicken kann, durch Kanäle von glattgeschliffenen Felsplatten und grotesk



dazwischen gestreuten Felstrümmern aus Kalk- und Granitgestein, die alle deutlich die Spuren eines gewaltigen Gletscherschliffes zeigen. Mit einem Male wird einem die ganze Entstehungsgeschichte dieses bizarren Gebirgstales klar. Deutlich werden auf dem weichen Kalkstein die sogenannten „Gletschermühlen“ sichtbar als Spuren der ungeheuren Naturkräfte eines Gletschers, der vor Jahrmillionen dieses Tal aufgefüllt hat, und alle diese deutlich sichtbaren Spuren hinterließ. Wo man heute zwischen blühenden Weinbergen diese eigenartige Bergwelt verläßt, mag damals die Gletscherzunge zum vereisten Lago Maggiore herabgehangen haben.

Hans Retzlaff

Bild rechts oben: Häuser in Sonogno (909 m) – Bild links: Ausschau von den durch Gletscherschliff gezeichneten Felsen in das kristallklare Wasser des Wildbaches – Bild Mitte: Treppe an einem Haus in Brione – Bild rechts: Die Kirche in Brione (761 m)





Bilder oben von links nach rechts:
Beppo Brem – Fertig zur Aufnahme
– Erika Remberg

Bilder von oben nach unten: Beppo
repetiert todernt seine Rolle – Erika
Remberg während einer VESPA-
Szene – ... und ringsum bleibt kein
Auge trocken

Filmprominenz trifft sich in Baierbach

Erster Drehtag für „Drei weiße Birken“ mit Erika Remberg und Beppo Brem

Die ASTRA-Filmkunst GmbH bringt demnächst als neuesten Streifen den Farbspielfilm „Drei weiße Birken“ heraus, dessen Titelidee in dem gleichnamigen Erfolgslied aus dem Schwarzwald seinen Ursprung hat. Die Regie führt Hans Albin. Die Außenaufnahmen wurden in der herrlichen Landschaft um den Chiemsee und Simssee gedreht. In der Handlung dominieren die Tochter Angela des Gastwirts und die Tochter Zilly des Bäckermeisters. Die beiden haben einiges gemeinsam. Zunächst eine tiefe gegenseitige Abneigung, aber auch die Blicke auf den gleichen jungen Mann. Und so tut sich natürlich einiges um den „Römerbühl“.

Neben Erika Remberg, die nach längeren Verpflichtungen in Hollywood, London und Paris wieder eine Hauptrolle in einem deutschen Film übernommen hat, wirken Beppo Brem, Helmuth Schneider, Gunnar Möller, Lucie Englisch, Hans Filtz, Michl Lang und der kleine Sascha Hehn mit. Als Gesangsstars konnten Gus Backus, Gaby King, Ted Herold und Franzl Lang gewonnen werden. Speziell für Fahrten um und auf den besagten Römerbühl ist eine VESPA mit von der Partie. Das hat uns natürlich interessiert und deshalb haben wir einen Drehtag am Simssee verbracht.

„D' Filmleit san unten am See“, erfahren wir bereits am Ortseingang von Baierbach am Simssee, wo die ASTRA-Filmkunst ihr Hauptquartier aufgeschlagen hat. In dem moorigen Gelände hinter dem Seehof ist Hochbetrieb. Trotz 32 Grad gediegener Treibhaushitze und dem Großeinsatz ganzer Sippen oberbayerischer Stechmücken. Riesige Scheinwerfer flammen auf, ein Kamerawagen gleitet lautlos auf Schienen und eine Menge Leute stehen, laufen oder sitzen auf irgend etwas herum. „Haalt, nachschminken!“ ruft jemand. Wir sehen die Darsteller Erika Remberg und Beppo Brem zwischen den Birken verschwinden, wo ihr von Schweißperlen mitgenommenes Make-up wieder restauriert wird. Der Kameramann zerquetscht schnell einige Mücken, sein Assistent prüft die Belichtung, Regisseur Hans Albin fährt sich mit einem Tuch um den Hals und das Skriptgirl greift nach der Limoflasche. „Achtung, Aufnahme, alles auf die Plätze.“ Die Szene beginnt von vorn. Erika Remberg kommt mit ihrer VESPA wieder einen schmalen Kiesweg entlang gesauert und Beppo Brem tritt mit dem kleinen Sascha an der Hand wieder mit verschmitztem Lächeln aus dem Gebüsch... Dieser Vorgang wiederholt sich noch oft. Bis Regisseur Hans Albin zufrieden ruft: „Abbauen, nächste Szene 14.00 Uhr im Ort.“ Diese Szene ist, wie die Fachleute sagen, „gestorben“.

Die Schauspieler haben nun etwas Zeit. Erika Remberg erholt sich in Begleitung ihres Mannes Gustavo am Strand. Die Kameraleute, Beppo Brem und der kleine Sascha entschließen sich zu einer Brotzeit. „Du Saubub frag nicht so viel“, hören wir den Beppo über Tische hinweg. Wir drehen uns natürlich um. Beppo geht mit dem kleinen Sascha die Rolle durch. „Eine



Fortsetzung Seite 5



Liebe Oldtimer!

In allerletzter Zeit ist auf dem deutschen Jazzbüchermarkt ein Buch erschienen, welches eine mehr als originelle Widmung trägt: „Für BIX, ich hoffe, daß er seine Mütze nicht mehr trägt“. — Dieses Buch „JAZZ, WIR NANNTENS MUSIK“ („We called it music“), hat einer der bekanntesten Chicagomusiker verfaßt: Eddie Condon. Vielen von uns wird Eddie Condon als leader von sogenannten Jam-Sessions her ein Begriff sein, in denen er so bekannte Musiker wie Bobby Hackett, tp-Brad Gowans, tb-Pee Wee Russell, cl-Rud Freeman, ts-Joe Sullivan, p-George Wettling, dr und Wild Bill Davison, tp zusammengeführt hat. —

Eddie schrieb 1947 seine Autobiographie, in der er auch BIX ein eigenes Kapitel gewidmet hat. Als er BIX das erste Mal traf — es war Anfang der 20er Jahre, schilderte er ihn „als einen Knaben mit einer Mütze, die einen gebrochenen Schirm hatte“. Der Mantel war von einem undefinierbaren Grün — er mußte wohl aus einer Pfandleihanstalt stammen. Das Gesicht von BIX war rund und seine Augen schienen dauernd ins Leere zu sehen. P.W. Russell, der später so bekannte Klarinettist, stellte den Burschen mit den Worten vor: „Das ist BIX Beiderbecke.“ Soweit Eddies Ausführungen. — Doch nun zu BIX. Was ist über einen Musiker noch wesentliches zu berichten, der Anfang der 30er Jahre starb? Nun, BIX ist einer der größten weißen Chicagotrompeter, wenn nicht der größte überhaupt. Er wurde am 10. März 1903 in Davenport (Iowa) geboren. Er stammt aus einer sehr musikalischen Familie, und so geschah es, daß er schon sehr früh zur Kunst kam. Seine Familie war deutsch-amerikanischer Abstammung und zudem sehr reich. Seine Schwester spielte Piano, ebenso wie seine Mutter, die auch das Orgelspielen beherrschte. Auch BIX, der mit vollem Namen Leon Bismarck (nach dem deutschen Kanzler) Beiderbecke hieß, sollte Pianist werden. Doch über seinen Onkel, der Bandleader und Kornettist war, kam BIX ebenfalls zum Trompetenspielen. 1921 schickten ihn seine Eltern auf die Lake Forrest Academy in Chicago. Er avancierte zum leader der Schulkapelle, was er jedoch nicht lange ausübte, da er fortzog, um mit anderen Musikern Jazz zu spielen. Er lernte nur Musik; alles andere interessierte ihn nicht. Seine erste Anstellung als Musiker bekam er auf einem Dampfer des Michigan-Sees. (Auf diesem Boot spielte Benny Goodman in kurzen Hosen seine Klarinette.) — Wir danken es dem Aufnahmeleiter in Richmond, der im Jahre 1924 mit BIX und seinen „Wolverines“ die ersten Aufnahmen gemacht hat. Es waren so bekannte Titel wie „Jazz me blues“, „Copenhagen“, „Fidgety feet“ und „Riverboat shuffle“ darunter. BIX spielte in einer echten Chicago-Besetzung mit Al Gande, tb-Jimmy Hartwell, cl-George Johnson, ts-Dick Voynow, p-Bob Gillette, bj-Min Leibbrook, tu und Vic Moore, dr. — Das Tenorsaxophon war damals im Jazz noch so neu, wie das Klavier es damals im New-Orleans-Jazz gewesen war. Diese Band spielte auf vielen Schulbällen, aber auch auf Tanzveranstaltungen, die einzelne Orte abhielten. — Eine Bande, die sich in einem Lokal mit ihrem Rivalen herumschoß, munterte BIX auf, eine endlose Reihe von Chorussen auf den Titel „China boy“ zu improvisieren; die Chorusse spielten eine entscheidende Rolle in seinem weiteren Musikerleben. Er lernte Hoagy Carmichael kennen, den „musizierenden Studenten“ der Indiana Universität. In Richmond, Indiana wurden

noch weitere Titel eingespielt: „Tiger rag“, „Royal Garden blues“. — 1924 kam BIX mit seinen „Wolverines“ („Wolverines“) nach New York, wo sie im Trubel der damaligen Zeit untergingen. Hier hatte BIX jeden Abend einen Zuhörer, der später mit seinen „5 Pennies“ berühmt werden sollte: Red Nichols. — Dann ging BIX nach Chicago zurück, und Jimmy McPartland nahm dessen Stelle bei den „Wolverines“ ein. BIX machte ausgezeichnete Aufnahmen mit Miff Mole, tb und Frankie Trumbauer, wie „I'm glad“ und „Flock O'Blues“. Dann folgten mit Tommy Dorsey und Don Murray „Toodlin' Blues“ und „Davenport Blues“. — 1925 traf BIX in St. Louis auf Frank Trumbauer, mit dem er sein Leben lang sehr gut Freund blieb. Das C-Melody-Sax von Trumbauer bildete mit dem Kornett von BIX eine ideale musikalische Ehe. Plötzlich spielte BIX auch Piano. Er lehnte sich an Debussy und Ravel an und komponierte Titel wie „In a mist“, „Flashes“ und „In the dark“. Jedoch ist nur „In a mist“ als „BIXology“ in Jazzkreisen bekannt, da es auf Schallplatte erschien (Philips). BIX wurde als der „Young man with a horn“ bekannt, dessen Biographie 1938 von Dorothy Baker herausgebracht wurde. Von da ab war er bald ein Idol der gesamten Jazzwelt. —

1926, als der Erlös von kleineren Jazzgruppen nicht mehr das nötige Geld für die Musiker abwarf, engagierte Jean Goldkette BIX! 1927 nahm Goldkette „Clementine“ mit BIX auf. Ende 1927 brach Goldkettes Band auseinander, und BIX ging sofort zu dem „König des JAZZ“, zu Paul Whiteman, dem Vater der „Rhapsodie in Blue“ und des „Amerikaner in Paris“; beide Titel stammten von George Gershwin. Bei Whiteman verdiente BIX 300 Dollar in der Woche, was für damalige Verhältnisse sehr viel Geld war. Es entstanden Aufnahmen wie „San“, „Sugar“, „Changes“ und „Mississippi Mud“. Musiker wie Tommy und Jimmy Dorsey, Joe Venuti und Eddie Lang waren damals mit bei Whiteman. Die besten Aufnahmen machte BIX mit Frank Trumbauer, nicht mit Whiteman. Wir hören auf der damaligen Schallplattenmarke „Okeh“: „Singin' the blues“, „I'm coming Virginia“, „Way down yonder in New Orleans“, und „For no reason at all in C“ (auf Philips).

1927—1928 bespielte er unter eigener Regie „Wa-da-da“, „Sorry“ und „Ol man river“. Die besten Dixielandaufnahmen sind „Sorry“, „Somebody stole my gal“ und „Since my best girl turned me down“. — Doch BIX war ein starker Trinker. Whiteman schickte ihn zu einer Entwöhnungskur, zahlte ihm aber trotzdem das Gehalt weiter. 1931 schaffte BIX es körperlich nicht mehr; er trug eine Erkältung davon, die zu einer akuten Lungenentzündung führte. Am 7. August 1931 starb er. —

Ich möchte ein paar der besten Schallplatten von Bix hier mit angeben:

TE 426 031 Philips	DM 7,50
TE 426 032 Philips	DM 7,50
TE 426 033 Philips	DM 7,50
TE 467 005 Philips	DM 7,50
TE 467 037 Philips	DM 7,50
0 41046 Electrola	DM 7,50

Euer Heinz

Fortsetzung von Seite 4

Filmprominenz trifft sich in Bayerbach

Braut, das ist ein Frauenzimmer, die wo noch keinen Mann nicht hat, aber schon einen weiß, den sie haben möcht... Der Rest erstickt im Gelächter der umliegenden Tische.

Beppo Brem, seit 30 Jahren eine „ständige Einrichtung“ des Film-Lustspiels, dreht mit „Drei weiße Birken“ seinen 200. Film. Er hat im Film wie im Leben einen köstlichen Humor. Auf unsere Frage: „Herr Brem, wie kamen Sie zum Film?“ meinte er kurz und prägnant: „Zu Fuß“. Beppo Brem ist, wie jeder weiß, eine hünenhafte Gestalt. Deshalb kam ihm unsere Fotografin natürlich etwas klein vor. Er ging auf offenere Straße in die Knie, schaute ihr ins Gesicht und meinte un-nachahmlich: „Du, du, magst du vielleicht aus Gemeinheit nicht wachsen?“

Ein Auto bremste und es wurde Zeit zur nächsten Szene. Wir verabschiedeten uns und werden also demnächst einen Film mit viel Humor und ein wenig VESPA sehen.



Bilder links von oben nach unten: Hans Stuck gratuliert dem VC Regensburg, der mit seiner Mannschaft den Wanderpokal der Alphabet-Rallye zum dritten Mal gewann. – „Mach mal Pause“, dachten diese drei Vespa-Fahrer und trainierten Entspannungsübungen. – Das Gewimmel der Vespas und Vespisten nahm auf dem Zielplatz vor der Rhein-Main-Halle teilweise beängstigende Formen an.

Wiesbadener Bilderbogen

Deutsches Internationales Vespatreffen 1961

Bild rechts oben: Der Vespa-Club Offenbach holte sich beim Corso des internationalen Vespas-Treffens den ersten Preis – Bild rechts unten: Das Präsidium des VCVD wurde von dem hessischen Innenminister Schneider empfangen. V.r.n.l.: Innenminister Schneider, Präsident Hans Stuck, Vizepräsident Bernhard Wesche, Vizepräsident Walter Toennes und Generalsekretär Wolfgang Schramm



Deutsches Internationales Vespatreffen 1961 in Wiesbaden

Über 1000 Vespa-Fahrer aus ganz Europa in Wiesbaden zu Gast — Sommernachtsfest im Opelbad mit Hindernissen — Glanzvoller Festabend im Wiesbadener Kurhaus mit Vespa-Feuerwerk — Vespa Trial mit allen Schikanen auf dem Falkenberg

Wenn in Wiesbaden ein Vespa-Treffen stattfindet, so muß es schönes Wetter werden, so jedenfalls sagte es der 1. Vorsitzende des VC Wiesbaden 1950, Kurt Feser, kurz „Kurtchen“ genannt, allen die es hören wollten mit dem Brustton der Überzeugung.

„Kurtchen“ ist einer von den ganz alten Vespa-Hasen und seit zehn Jahren Präsident des VC Wiesbaden 1950. Er trägt manchmal einen fast penetranten Optimismus zur Schau. Als Genie der Improvisation wandert er oft auf dem schmalen Grat zwischen glänzendem Erfolg und totaler Pleite. Aber der Kurt behielt recht! Die Vespa-Fahrer wurden bei ihrer Ankunft in Wiesbaden mit strahlendem Sonnenschein, wolkenlos blauem Himmel und fast 40 Grad im Schatten als Ouvertüre zum Deutschen Internationalen Vespa-Treffen 1961 begrüßt.

Für den Zusammenbruch der Gastronomie am Samstag beim Sommernachtsfest im Opelbad konnte das „Kurtchen“ wirklich nichts. Aber in unserem Wirtschaftswunderland scheinen bei manchen Leuten Abmachungen auf Treu und Glauben keine Geltung mehr zu haben. Sonst hätte es nicht passieren dürfen, daß beim Sommernachtsfest statt der versprochenen 40 Bedienungsfrauen bei fast 1400 Personen nur ganze 14 Mann anwesend waren. Von den nur halbgebratenen Hähnchen, die bei etwas Glück sogar bis 23 Uhr die mehr als hungrigen Empfänger erreichten, wollen wir gar nicht mehr sprechen. Daß der Durst bei dem Bedienstetennotstand nur unzureichend oder gar nicht gelöscht werden konnte, braucht nicht mehr ausführlich geschildert werden.

Dabei hätte das Sommernachtsfest im Opelbad zu dem Ereignis seit Bestehen des VCVD werden können. Es war eine zauberhafte Nacht. Klarer Sternenhimmel, eine Sommernacht, deren Luft direkt nach Sekt schmeckte. Die Dekoration, die der Vespa-Club Wiesbaden mit schier unsäglicher Mühe angebracht hatte, kann ohne Übertreibung als märchenhaft bezeichnet werden. Das Schwimmbecken, um das herum die Tische gruppiert waren, wurde durch hunderte von farbigen Lampen beleuchtet. Die Liegewiesen waren mit farbigen Windlichtern illuminiert, und zwar in direkter Nachbildung des VCVD-Wappens und des Schriftzuges VESPA.

Horst Göbertshan spielte mit seinen Solisten zum Tanz und ein Team von Kunstspringern und Wassernixen stand bereit. Leider konnte dieser Augen- und Ohrenschmaus von vielen Vespisten nur teilweise wahrgenommen werden, denn sie waren vollauf damit beschäftigt Speise und Trank zu ergattern.

Der Sonntag entschädigte aber alle Zielfahrer für das erlittene Mißgeschick vom Samstag. Die Stadtverwaltung von Wiesbaden gab am Vormittag einen Empfang für die Clubvorsitzenden aus dem In- und Ausland und überreichte jeden von ihnen einen schönen Bildband mit der Widmung des Wiesbadener Oberbürgermeisters.

Am Nachmittag rollte der Korso durch die Stadt. Es war wieder ein eindrucksvolles Bild, das auch den begeisterten, der schon viele Korsofahrten gesehen hat. Bei fast allen teilnehmenden Clubs war das Bemühen um eine gute Fahrdisziplin und eine ansprechende Aufmachung in Form von Clubkleidung zu bemerken. Die Wertung des Korsos wird zwar immer etwas schwierig bleiben und mit den Preisgerichten beim Eiskunstlauf zu vergleichen sein. Es bleibt im wesentlichen eine Auffassungssache, welchem Club die Preisrichter unter der Anzahl der besonders gut fahrenden Vespa-Clubs die ersten Preise zuerkennen.

Fortsetzung Seite 9



Sommernachtsfest im Opelbad. Von der Terrasse aus bot sich den Gästen das nächtliche Wiesbaden in zauberhafter Beleuchtung dar.



Der Steilhang beim Vespa-Trial auf dem Falkenberg war nicht von Pappe



Eine halbe Lastwagenladung zuzüglich 3 Zentner Lebendgewicht auf einer Vespa



Für den Bordmechaniker

16. Lektion | Der Vergaser der Vespa Grand Sport

Die Vespa GS ist mit einem Dell'Orto-Vergaser ausgerüstet. Seine Hauptbestandteile sind:

Das Vergasergehäuse (Bild), in dem die Düsenkammer (Bild), die Gasschieberkammer (Bild) und die Mischkammer (Bild) untergebracht sind.

Das Schwimmergehäuse (Bild) mit Schwimmerkörper, Schwimmernadel und Nadelsitz.

Das Luftfiltergehäuse (Bild) mit eingebautem Filtereinsatzträger (Bild) und auswechselbarem Filtereinsatz (Bild).

Der Kraftstoff wird dem Schwimmergehäuse durch die Kraftstoffleitung (Bild) von unten zugeleitet. Im Innern des Schwimmergehäuses ist ein Schwimmerkörper. Der Kraftstoff fließt durch den Nadelsitz, eine kleine konisch geschliffene Öffnung, durch die die Schwimmernadel geführt wird. Die Schwimmernadel ist im Gehäuse mit dem Schwimmerkörper verbunden. An ihrem unteren Ende ist die Schwimmernadel so weit im Schwimmergehäuse nach oben, bis der Konus der Schwimmernadel den konischen Nadelsitz dicht abschließt.

Jetzt kann erst wieder Kraftstoff nachfließen, wenn der Kolben des Motors in Bewegung gebracht wird und der im Schwimmergehäuse befindliche Kraftstoff in die Mischkammer des eigentlichen Vergasergehäuses gesaugt wird. Dadurch sinkt der Schwimmerkörper mit der Schwimmernadel im Gehäuse und der Konus der Schwimmernadel gibt den Durchfluß im Nadelsitz frei.

Das Schwimmergehäuse ist so an das Vergasergehäuse montiert, daß die richtige Stellung des Schwimmergehäuses nach Montage des Vergasers auf dem Ansaugstutzen eingestellt werden muß. Das Schwimmergehäuse muß immer senkrecht zum Motor sitzen.

Direkt mit dem Schwimmergehäuse verbunden ist die Düsenkammer (Bild) des Vergasergehäuses, in der die Leerlaufdüse und der Düsenstock mit Hauptdüse eingebaut sind.

Im gegenüberliegenden Teil des Vergasergehäuses, in der Schieberkammer (Bild), wird durch Betätigung des Gasgriffes am Lenker ein zylindrischer Vergaserschieber bewegt, dessen Längsachse die Schiebernadel bildet. Beim Gasgeben öffnet der Gasschieber den Durchgang der Mischkammer zum Ansaugstutzen des Zylinders gleichzeitig mit der Luftzufuhr aus dem über der Mischkammer sitzenden Luftfilter.

Die Gasschieberkammer ist mit einem Deckel (Bild) abgeschlossen, durch den der Gaszug zum Gasschieber geführt wird. Im Schieberdeckel ist eine Regulierverschraube mit Gegenmutter (Bild) eingebaut. Diese dient zur Feineinstellung des Gaszuges. In der Schieberkammer ist auch noch die Regulierverschraube mit Gegenmutter zur Einstellung des Leerlaufes (Bild) eingebaut. Vor der Mischkammer sitzt die Luftregulierverschraube mit Gegenmutter (Bild).

Zur Betätigung der Regulierverschraube muß zuerst die Gegenmutter gelöst werden.

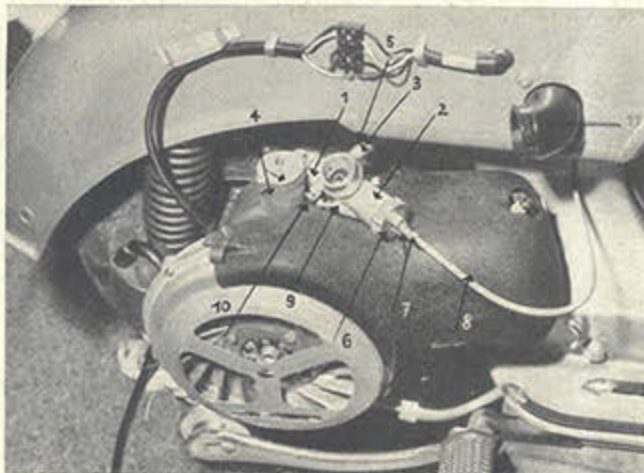
Für die Einstellung der Luftregulierverschraube gilt zur Grundeinstellung: Nach Lösen der Gegenmutter Regulierverschraube bei lockerer Gegenmutter bis zum Anschlag zudrehen. Dann 1—1½ Umdrehungen zurückdrehen. Gegenmutter anziehen.

Die Luftzufuhr geschieht durch das Luftfiltergehäuse (Bild), das mit einem Klemmring und Klemmschraube auf dem Vergaser dicht aufgebaut ist. Im Gehäuse ist fest eingebaut ein Luftfilterträger (Bild), auf dem das auswechselbare Filtergewebe (Bild) sitzt. Das Filtergehäuse wird durch einen Falt-

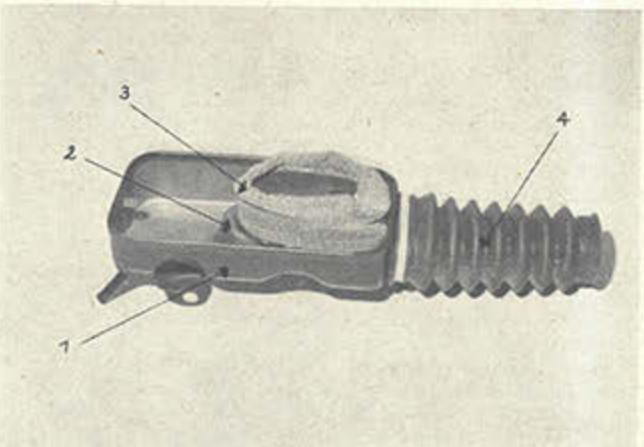
balg (Bild) aus Gummi mit dem Luftansaugstutzen (Bild) verbunden, in dem eine Luftregulierschraube eingebaut ist. Letztere dient als Starterhilfe.

Die Aufgabe des Vergasers ist es den Kraftstoff in dem Zustand in den Zylinder zu liefern, daß dort die günstigste Verbrennung mit der optimalsten Kraftentwicklung stattfindet. Dazu wird der durch die Düse in die Mischkammer eingespritzte Kraftstoffmenge die notwendige Menge Sauerstoff aus der durch den Filter angesaugten Luft beigemischt.

Beim Zweitakter wird dem Benzin eine bestimmte Menge Öl beigemischt, die zur Schmierung von Pleuel- und Pleuellagerung und den Gleitflächen von Pleueln und Pleuellagerung benötigt wird. Es ist also der dem Vergaser zugeführte Kraftstoff eine Öl-Benzin-Mischung, bei der Vespa GS im



1 Düsenkammer – 2 Gasschieberkammer – 3 Mischkammer – 4 Schwimmergehäuse mit Deckel – 5 Benzinschlauch – 6 Schiebergehäusedeckel – 7 Regulierverschraube für Gaszug mit Gegenmutter – 8 Gaszug – 9 Regulierverschraube für Leerlauf mit Gegenmutter – 10 Luftregulierverschraube mit Gegenmutter – 11 Luftansaugstutzen



1 Luftfiltergehäuse – 2 Filtereinsatzträger – 3 auswechselbarer Filter – 4 Gummifaltbalg

Verhältnis 1:15, das heißt, auf 1 Liter Öl treffen 15 Liter Benzin. Die Öl-Benzin-Mischung wird durch Zuführung von Sauerstoff zum Kraftstoffgemisch.

Soll der Vergaser richtig funktionieren, ist dafür Sorge zu tragen, daß nur die vorgeschriebenen Düsen eingebaut sind, bei Vespa GS die Hauptdüse 103, die Leerlaufdüse 45. Die Größenangaben drücken den Durchmesser der Düse in Hundertstelmmillimeter aus.

Dann muß dafür gesorgt sein, daß alle Durchgänge durch Düsen und Nadelstifte sauber sind. Und was genauso wichtig ist, alle Anschlußstellen müssen dicht sein, so daß keine falsch angesaugte Luft die Strömung und das Gemisch im Vergaser stört. Also der Vergaser auf dem Ansaugstutzen des Zylinders, das Filtergehäuse auf dem Vergaser, der Übergang vom Schwimmergehäuse zum Vergasergehäuse, der Schwimmergehäusedeckel, der Deckel des Schiebergehäuses und der Deckel des Filtergehäuses, alle diese Stellen und Teile müssen gut abgedichtet sein.

Störungen, wie zu hoher Kraftstoffverbrauch, Absaufen des Motors, zu geringe oder unregelmäßige Kraftstoffversorgung können ihre Ursachen im Vergaser haben. Es muß dies aber nicht sein.

Stellen wir also fest, unsere Vespa GS braucht ungewöhnlich mehr Kraftstoff als sonst, so schauen wir mal zunächst nach, ob die Luftklappe im Ansaugstutzen sich nicht mehr voll öffnet oder vielleicht auf der Stellung „zu“ hängenbleibt.

Dann kontrollieren wir, ob der Luftfilter verschmutzt oder verstopft ist. Sitzt etwa die Zündkerze lose im Kerzensitz? Wurde der Dichtring für die Zündkerze vergessen? Dadurch wird die Verdichtung zu gering und es muß mehr Kraftstoff aufgewendet werden. Jetzt erst schauen wir nach dem Vergaser, weil die Montage mehr Zeit als die bisher genannten Kontrollen benötigen. Ist der Schwimmerdeckel dicht? Fehlt gar eine Schraube am Schwimmergehäusedeckel oder sind diese lose? Ist der Schwimmerkörper undicht? Schließt die Schwimmernadel nicht? Ist der Durchmesser der Düse verändert?

Sind die bisher genannten Punkte in Ordnung, dann sitzt vielleicht der Zylinderkopf undicht auf dem Zylinder. Sind die Kolbenringe verschlissen oder nicht richtig passend? Oder ist gar die Zündung zu spät eingestellt?

Säuft der Motor ab, läuft Kraftstoff unverbraucht aus dem Auspufftopf, so schrauben wir zunächst die Zündkerze heraus und prüfen, ob diese überhaupt funktioniert. Ist dies der Fall, treten wir bei geschlossenem Benzinhahn mehrmals den Kickstarter, damit der überflüssige Kraftstoff aus dem Verbrennungsraum entfernt wird. Zündkerze wieder festschrauben, anschließen und antreten. Ist dies zwecklos, dann Luftklappe und Luftfilter überprüfen. Stand des Schwimmergehäuses kontrollieren, denn ist das Schwimmergehäuse nicht in senkrechter Stellung zum Motor, kann der Schwimmerkörper hängen bleiben. Ist der Schwimmerkörper selbst undicht, dringt in dessen Hohlraum Kraftstoff und der Schwimmerkörper hat nicht mehr genügend Auftrieb. Vielleicht muß der Schwimmernadelsitz gereinigt werden.

Zu geringe oder unregelmäßige Kraftstoffversorgung. In diesem Falle ist es das Beste, man fängt mit der Überprüfung beim Benzinbehälter an. Ist das kleine Loch im Benzinbehälterdeckel verstopft? Ob unter der Sitzbank ein Mantel, eine Decke, oder Reinigungslumpen das Lüftungsloch im Benzinbehälter verdecken? Ist der Benzinbehälter verstopft, der Benzinanschluß defekt, verstopft oder gebrochen, das Abklärgäß verschmutzt oder gebrochen, der Netzfilter am Abklärgäß verstopft oder der Dichtring? All diese Dinge mit Benzin reinigen und mit Preßluft ausblasen.

Läuft der Kraftstoff bis zum Schwimmergehäuse, so kann der Fehler im Vergaser liegen. Klemmt die Schwimmernadel, ist die Nadeldüse verstopft? Also Vergaser ausbauen und mit Benzin und Preßluft reinigen. Zum Reinigen der Düsen keine Drähte oder Nadeln verwenden.

Es gibt natürlich eine Menge Ursachen, die zu Störungen führen. Die Hauptsache ist, daß man beim Suchen der Ursachen systematisch vorgeht und nicht einmal da und einmal dort ruft.

Hier gilt ganz besonders: Wer kein Geschick hat, lasse die Finger weg und gehe zum Vespa-Service. Macht vor allem nicht den Versuch mit unzureichenden Werkzeugen an einem so empfindlichen Apparat wie dem Vergaser herumzubasteln. Es lohnt sich schon, wenn die Kraftstoffversorgung in Ordnung ist.

Beste Grüße

Euer Fridolin

Fortsetzung von Seite 7

Deutsches internationales Vespa-Treffen in Wiesbaden

Der Festabend am Sonntagabend im Kurhaus kann nur die Note 1 mit Stern erhalten. Das Kurhaus selbst bot mit seiner Wandelhalle und dem Festsaal ein festliches Bild. Nicht weniger festlich gaben sich auch die internationalen Vespisten und die vielen charmanten Damen, die auf dem Soziussitz nach Wiesbaden rollerten. Es bestätigte sich wieder einmal mehr, beim Vespa-Club findet man keine jener Typen, die auch zu festlichen Anlässen mit alten Blue jeans erscheinen, die eher alten Kohlensäcken gleichen.

Nach der offiziellen Begrüßung durch „Kurtchen“ Feser ergriff der Präsident des VCVD, Hans Stuck, das Wort zu einer seiner bekannt kurzen aber prägnanten Reden. Er lobte die Vespa-Freunde für ihre hervorragende Disziplin beim Sommerfest im Opelbad, nachdem die Gastronomie dort in beschämender Weise versagt hatte. Unter dem Jubel der Anwesenden verkündete Hans Stuck, daß er stolz darauf ist, Präsident des Vespa-Clubs von Deutschland zu sein.

Nach der Preisverteilung, bei der Hans Stuck und Kurt Feser eine große Zahl von Preisen für die Zielfahrt, die Korsofahrt und die mit dem Treffen verbundene Vespa-Alphabet-Rallye sowie für das Vespa-Trial vergaben, war der Höhepunkt des Abends gekommen, das internationale Varieté-Programm „Schlag auf Schlag beim Vespa-Club“. Was hier geboten wurde, war wirklich ganz große Klasse. Ein witziger und humorvoller Conférencier (was man selten findet) führte durch das Programm. Es traten in bunter Reihenfolge ein Musik-Parodist, Rollschuhläufer, ein Ballett, ein Clown und Roberto Blanco auf. Bei letzterem raste das Publikum förmlich. Bei seinen schwungvollen Songs klatschten alle begeistert mit. Als leuchtender Schlußpunkt des Abends wurde im Kurpark ein prächtiges Feuerwerk für den Vespa-Club abgebrannt. Als zum Schluß das VESPA-Zeichen durch tausende kleiner Feuerwerkskörper aufleuchtete, wurden von den Zuschauern unaufgefordert drei donnernde „Vespa-Roll“ in die sternenklare Nacht abgefeuert.

Wer von den Zielfahrern am Montag noch in Wiesbaden blieb, und es waren deren viele, konnte kostenlos an einer durch den VC Wiesbaden organisierten Rheingaufahrt teilnehmen. Mit Autobussen wurden die durstigen Seelen zu den bekannten großen Wein- und Sektellereien gefahren, die zu Kellerbesichtigungen mit ausgiebigen Kostproben einluden.

Zum Abschluß dieses feuchtfröhlichen „blauen Montags“ kamen die Rheingau-Wanderer in der Kantine des Statistischen Bundesamtes zu einem lustigen Kehraus zusammen.

Wiesbaden und der rührige Vespa-Club dieser Stadt haben den Gästen wirklich etwas geboten. Das braucht nicht mehr besonders betont werden, denn die Veranstaltungen selbst haben es zu Genüge bewiesen, daß alle Funktionäre des VC Wiesbaden 1950 ihr Letztes zum Gelingen dieses internationalen Vespa-Treffens beigetragen haben.

Ergebnisse des internationalen Vespa-Treffens Wiesbaden

Zielfahrt

Zone I bis 100 km: 1. VC Frankfurt und VC Erbach (Odenw.)

Zone II bis 250 km: 1. VC Krefeld

Zone III bis 400 km: 1. VC Oedt

Zone IV über 400 km: 1. VC Hamburg

Korsofahrt

1. VC Offenbach

Alphabet-Rallye

Einzelfahrer: 1. Seib, VC Gießen

Mannschaft: 1. VC Regensburg

Vespa-Trial

1. Krüger, VC Nordwest-Frankfurt

Das Bremslicht

Das leidige Übel bei den älteren Vespa-Modellen mit dem Bremslicht. Eine Möglichkeit der Abänderung.

Wer hat nicht schon über den verschmutzten Bremslichtschalter hinten am Motorblock geschimpft, wenn dadurch das Bremslicht dauernd brannte, und so die Batterie sehr schnell leer wurde?

Es lag nun nahe, den Bremslichtschalter, wie es die neuen Rollermodelle haben, mit dem gleichen weniger stör anfälligen Schaltermodell, nach vorn an den Fußbremshebel zu verlegen. Eine Neuanschaffung des Fußbremshebels, speziell geeignet für diese Schalteranordnung, kam aus Preisgründen nicht in Frage.

So ergaben sich für den Umbau folgende Arbeiten.

Der Fußbremshebel mußte eine Nase bekommen, die beim Betätigen den Schalter auslöst, um Kontakt zu geben. Hierzu diente ein 5 mm dicker und 15 mm langer Bolzen, der am einen Ende ein 3 mm langes 4-mm-Gewinde aufwies (Eine entsprechend starke Schraube würde den gleichen Dienst tun.) In den Bremshebel habe ich ein 4-mm-Gewinde geschnitten, den Bolzen hineingedreht und von innen leicht vernietet, um ein Lockern zu vermeiden. Für die Bohrung bzw. das Gewinde im Bremshebel habe ich die Stelle neben dem großen Querloch gewählt (Foto). Die spätere Befestigung des Schalters richtet sich nach der Lage dieses Stiftes. So ist der Schalter dann in die Lage zu bringen, daß er gut vom Schaltstift am Fußbremshebel betätigt werden kann; durch die Befestigungslöcher wird die Lage markiert. Hier werden nun zwei Löcher gebohrt, so groß, daß je eine Blechschraube festen Sitz hat. Für die Kabeldurchführung bohrt man noch in die Mitte zwischen diese beiden Befestigungslöcher ein etwa 6 mm großes Loch.

Für die weitere Montage baut man nun zunächst einmal den Tank aus, um an die Verkabelung zu kommen. Einen starken Draht führt man nun durch das spätere Durchführungsloch für das Kabel am Bremslichtschalter und schiebt ihn so weit durch, daß er mit dem vom Hauptschalter in der Lampe kommenden Hauptkabelstamm bei der Austrittsöffnung im hinteren Fahrzeugteil ausläuft. Wenn man den Draht in die Richtung, wo die Austrittsöffnung liegt, leicht vorbeugt, läßt sich dies gut machen. Ich hatte jedenfalls keine Schwierigkeit dabei. Den neuen Bremslichtschalter versieht man nun mit

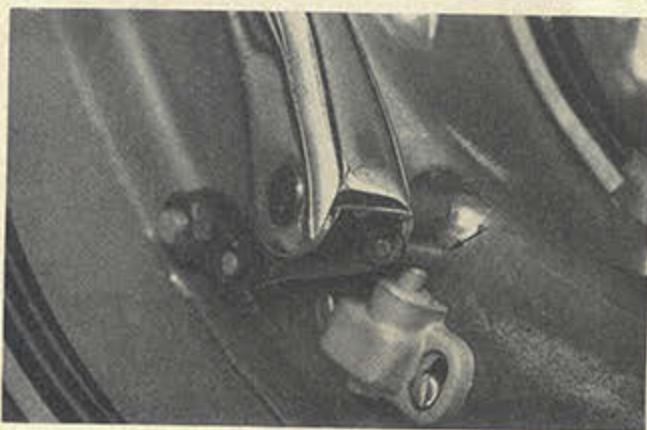
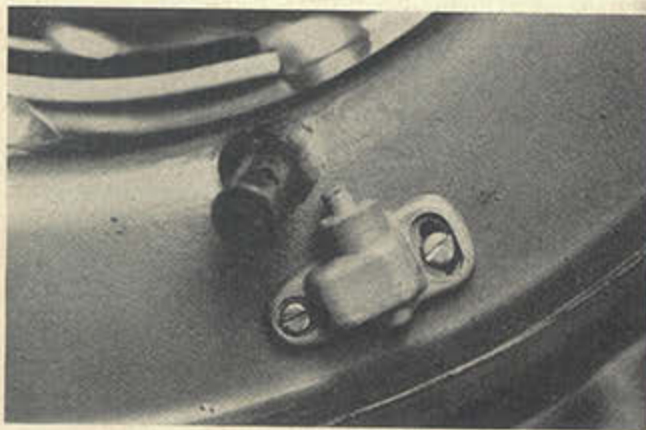
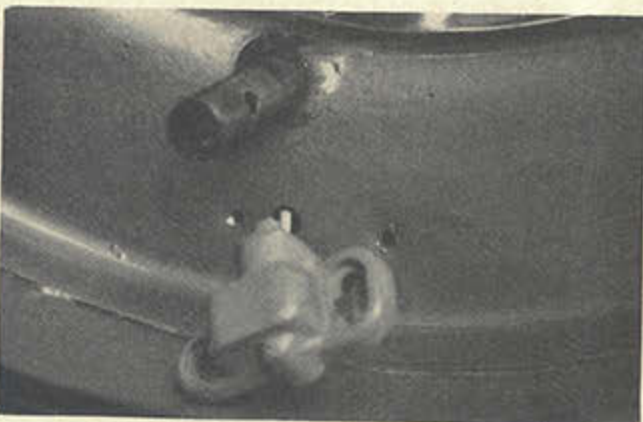
zwei Litzen und klebt ihn mit etwas Isolierband zu, damit die Metallkontaktplättchen nicht am Blech Kontakt geben können. Die freien Enden der Litzen befestigt man nun am Draht und zieht sie so durch den Fahrzeugtunnel hindurch. Das eine Ende der Litzen befestigt man an der plus-Klemme der Batterie, da wo vorher das Kabel zum hinteren Bremslichtschalter abging; das andere Kabelende verbindet man mit der Leitung zum Bremslicht. Etwas Isolierband sorgt für die Isolation. Die nun überflüssig gewordenen alten Kabel zum hinteren Bremslichtschalter zieht man aus dem Kabelstamm heraus und entfernt ebenfalls den alten Bremslichtschalter. Durch sein Längsloch läßt sich der neue Schalter dann noch genau justieren, damit er präzise schaltet.

Jetzt ist wieder eine Freude, zu sehen, wie gut das Bremslicht funktioniert. Nach Montage des Tanks ist der Roller dann wieder betriebsklar.

An Arbeitszeit benötigte ich einen freien Nachmittag. Der Preis des Schalters liegt ungefähr bei DM 4,—.

Mertens

Bild rechts oben: Die zwei Bohrungen für die Befestigung und das Durchführungsloch für die Kabel kurz vor der Schaltermontage — **Bild links unten:** Der neue montierte Bremslichtschalter — **Bild rechts unten:** Ansicht des fertig montierten Fußbremshebels mit Bolzen und Schalter



3. Vespa Europameisterschaft am 10. September auf dem Nürburgring Internationale Regelmäßigkeitsprüfung

Aus Anlaß der 3. Vespa-Europameisterschaft findet am 10. September 1961 eine Internationale Vespa-Zielfahrt mit Internationalem Geschicklichkeitsturnier statt.

Veranstaltungsort: Nürburgring

Kommt alle zum Nürburgring, der klassischen Rennstrecke der Welt

Ausschreibungen für die internationale Vespa-Zielfahrt haben alle Clubvorsitzenden erhalten



NICHT ALLE WEGE...



FÜHREN NACH ROM



VIEL ZU SELTEN FÜHREN SIE IN DIE REIFENWERKSTATTE! DESHALB KÜMMERN SIE SICH HIN UND WIEDER AUCH UM DIE PROFILE IHRER REIFEN UND GÖNNEN SIE IHNEN EINEN BLICK...



DENN WER AUF 2 RÄDERN FAHRT, MUSS BESONDERS UM SEINE SICHERHEIT BESORGT SEIN
BEKANNT FÜR GRIFFIGKEIT
UND LANGE LEBENSDAUER SIND REIFEN
VON VEITH

Kraftrad — und Rollerreifen mit kombiniertem Block-Rillenprofil.
Sowohl hervorragende Kraftübertragung durch Querblöcke, als auch gute Spurführung durch Längsrillen.
Gleichgut geeignet als Vorderrad- und Hinterrad-Bereifung. Sehr ruhiger Lauf und bestechende Bodenhaftung bei starker Kurvenschräglage.

VEITH

Reifen





1



2



3

Vespa-chic im Vespa Tip

Nur keine Angst, es ist noch nicht Herbst, sondern ich gebe Ihnen nur eine herbstliche Modevorschau, damit Sie eine leise Ahnung davon haben, wenn sie von Ihrem Urlaub zurückkehren, was die Mode Neues zu berichten weiß. Die nebenstehenden Bilder, glaube ich, sind sicher das richtige für Sie und ich kann mir vorstellen, daß ich diesmal bestimmt „Ihren und Seinen“ Geschmack getroffen habe und Ihnen somit die Wahl nicht schwer fallen dürfte. Hierbei ist wieder einmal das sportliche mit dem eleganten hübsch, als auch vornehm, variiert.

Wenn sich die Weltmode zum Herbst auch nur wenig gewandelt hat und keine überraschenden Neuerungen bringt, worüber wir bestimmt im geheimen froh sind, so zeigt sich doch diese Kollektion irgendwie noch modischer, ungezwungener und aufgelockerter. Die neuen Modelle sind bezaubernd und wirken jugendlich und kommen somit speziell den Wünschen der modern denkenden Frau in jeder Weise entgegen. Den ersten Platz nehmen zweifellos wieder die zwei- und dreiteiligen Formen ein und allem voran das Strick-Deux-pièces. Also Kostüme aller Art, Complots und das Jumperkleid bewegen sich wie schon in den Vorjahren immer noch im Mittelpunkt. Trotz dieser Tendenzen hat das einteilige Kleid seinen festen Platz in der Garderobe der gut gekleideten Frau und ist dadurch für viele Gelegenheiten unentbehrlich geworden.

Die Vielseitigkeit der Strickkleider bleibt unerschöpflich, ob als Straßenkleid, ob für Reise und Sport oder für den 5-Uhr-Tee und zuletzt auch noch für den Abend. Sie werden zum begehrten „Anzug“ für jedermann.

Auch der Mann vertauscht gern das Sakko mit einer Strickjacke, variiert mit Leder und Loden bei allen Gelegenheiten. Als neue Extravaganz stellt sich Ihnen in der kommenden Saison noch Kamelhaar-Melange und Alpaka-Mohair vor. Leder begegnet uns meist als effektvolle Paspelierung an Kragen, Knopfleisten und Taschen und erweist sich somit als vollendete modische Feinarbeit.

Besonders interessante Effekte geben den Gestriekten eine aparte Note. Durch Mitwirkung von Metall- oder Synthetikfäden, durch Verarbeitung von Kunstseidenbändchen, setzt man Westen und Pullover wundervolle Glanzlichter auf. Auch Pelze aller Art werden, natürlich im Hintergrund erscheinend, aber mit dem Grundmaterial zusammenharmonie-

rend, hervorragend verarbeitet. Das dürfte für diese Saison wohl eine weitere Neuerung sein.

Im allgemeinen sind die bevorzugten Farben gobelin, muskat, bronze und buchara. Mit einem Wort zusammengefaßt: Die an sich schlicht-elegante Linie rückt das vielfältige Material mit den schmeichelnden Farbtönen in den Vordergrund.

Nun bitte, präsentieren Sie sich von der ersten bis zur letzten Masche und folgen Sie gerne meiner Aufforderung, sportlich durch das raschelnde Herbstlaub zu wandern.

Ihre

Gisela

Bild 1: Ein Hut ohne Band ist wohl die Sensation der Herrenmode, hier präsentiert vom neuen Tyrolen, dem jüngsten Sprößling aus der erfolgreichen Familie der Trachtenhüte. Die bescheidene Garnitur – eine winzige Feder – und das effektvolle Material – blendend weißer Langhaarfilz – geben diesem Modell den eigenwilligen Charakter, der freilich vom Träger Mut zu individueller Eleganz verlangt. „Sie“ dagegen möchte am liebsten den Hut bis oben hin mit Schnur umwickeln haben!

Modell: Hükel

Foto: service/Relang

Bild 2: Gestrickt und immer wieder gestrickt in ungezwungenen Kleidern, das sind sicher die idealen Wünsche vieler und vor allem junger Damen. In diesem feingestrickten Modell voller südlicher Charnes, wird man sie bewundern, sooft sie es tragen.

Modell: Bleyle/Vetrix, made in Italy

Foto: Lautenbacher

Bild 3: Schwärmen Sie für aparte Kontraste? Dann wird dieses Modell „Koberna“ Ihren uneingeschränkten Beifall finden: Vorderpartie und Kragen sind aus Loden meisterhaft gearbeitet, Rücken und Ärmel gestrickt. Modischer Clou: die Lederpaspelierung!

Und im dichten „Straßenverkehr“ ist für alle Motorisierten volle Bewegungsfreiheit wichtig – auch in der Kleidung! Daraus erklärt sich die Vorliebe für das Bleyle-Auto-Sakko. Es ist herrlich bequem, chic und wertvoll, wegen seiner Vielseitigkeit dazu. Hier ein besonders elegantes Modell mit Loden vorderteil.

Modell: Bleyle

Foto: Lautenbacher

Bayrisches Vespa Regionaltreffen in der Dreiflüssestadt Passau

Am 3. und 4. Juni stand Passau im Zeichen der VESPA

Passau war eine Reise wert! Trotzdem es am Anfahrts-tag ununterbrochen regnete und die Vespa-Fahrer aus Bayern auf dem Exerzierplatz vor der Nibelungenhalle teilweise wie getaufte Mäuse ankamen, beeindruckte vor allem die Bombenstimmung der Ankömmlinge ungemein. Niemand wäre böse gewesen, wenn die Vespisten wegen des pausenlosen Schnürl-regens nicht gerade beste Stimmung gezeigt hätten. Es offenbarte sich wieder einmal deutlich, daß die Vespa-Fahrer aus einem besonderen Holz geschnitzt sind.

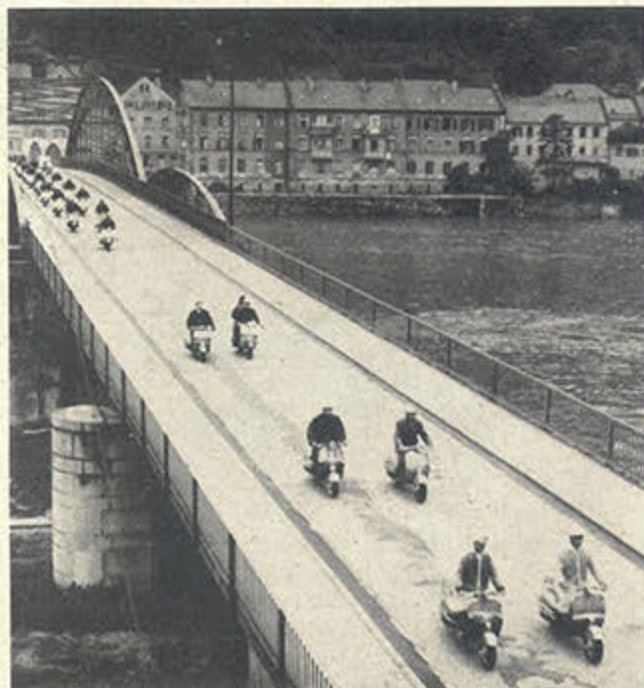
Der gesellige Abend im Kolpinghaus war sehr gemütlich und es gab viel zu lachen. Die Unterhaltung des Abends wurde von einem Geselligkeitswettbewerb der bayerischen Clubs bestritten und das mit großem Erfolg. Die Amateurlünstler aus acht bayerischen Vespa-Clubs musizierten, trugen lustige Sketsch vor und produzierten sich auch mit ursprünglichem Humor als wahre Komiker. Der Beifall war herzlich und verdient.

Für 5 DM Nenngeld wurden u. a. zwei komplette Essen ge-

boten. Das gibt es nur in Passau. Am Sonntag fand vor dem Passauer Dom eine eindrucksvolle Fahrzeugweihe statt. Anschließend hörten alle Zielfahrtteilnehmer im Passauer Dom ein Orgelkonzert auf der größten Orgel der Welt. Die Urgewalt der Orgeltöne, die durch ein meisterliches Spiel in den mächtigen Dom gezaubert wurden und sicher manchen Zuhörer an das jüngste Gericht erinnerten, haben auch bei andersgläubigen einen tiefen Eindruck hinterlassen.

Am Sonntagnachmittag zeigten 60 Vespa-Fahrer auf dem kleinen Exerzierplatz bei einem Geschicklichkeitsturnier ihr fahrerisches Können. Annähernd zweitausend Zuschauer belohnten die teilweise beachtlichen Leistungen mit Beifall.

Der junge Vespa-Club Passau an der Spitze mit seinen rührigen Vorsitzenden, den Herren Mayerhofer und Gahbauer, hat mit großzügiger Unterstützung durch den Passauer Vespa-Händler Waldherr gezeigt, daß auch ein kleiner Vespa-Club bei restlosem Einsatz seiner Mitglieder in der Lage ist, ein schönes Vespa-Treffen zu veranstalten.



Vespa-Corso über die Donaubücke. Ein bisher ungewohntes Bild für die Passauer



Kaplan Kutzner segnet die Maschinen auf dem Domplatz



Viele Passauer Bürger sahen dem Geschicklichkeitsturnier auf dem Exerzierplatz voll Interesse zu



Preisverteilung für das Geschicklichkeitsturnier. Herr Steidl als Sportwart des ADAC Passau vergibt den 1. Preis an den VC Augsburg



Vespa-Trial »Rund um den Lauterberg«

Bundestagsabgeordneter Dr. Knorr war Schirmherr der Veranstaltung

Bei mehreren Clubsitzungen des VC Coburg wurde beschlossen, zum einjährigen Bestehen ein Trial zu veranstalten. In regen Diskussionen bei den abendlichen Clubsitzungen einigten wir uns die Veranstaltung auf dem Lauterberg stattfinden zu lassen.

Schon am Wochenende, das dem ereignisreichen Dienstag folgte, fuhren wir geschlossen zum Lauterberg.

Unser Sportwart erwartete uns schon außerhalb von Coburg am Turnierrgelände. Er hatte schon Werkzeuge zur Bearbeitung des Geländes bereitgestellt. An diesem Tage legten wir in groben Umrissen den Verlauf der Strecke fest. Schon bei der nächsten Clubsitzung wurde das Problem für die Genehmigung akut, das Gelände zu benutzen. Daraufhin traten wir mit dem BGS (Bundesgrenzschutz) in Verbindung und unser Schriftführer erreichte nach mehreren Telefonaten, daß wir die Genehmigung in Form eines dicken Aktenbündels erhielten.

Bei unserer Veranstaltung, die den gewöhnlichen Rahmen sprengen sollte, benötigten wir einen repräsentativen Schirmherrn. Da wir Dr. Knorr durch Mitglieder kannten, wandten wir uns an ihn. Trotz seiner aufreibenden Tätigkeit als Mitglied des Bundestages und des Verkehrsausschusses, erklärte er sich bereit. Er bewies damit seine Aufgeschlossenheit der Jugend gegenüber.

Unter Leitung unseres Vorsitzenden Günter L u t h e r konnten wir schließlich daran gehen die Einladungen zu versenden, die Startlisten anzufertigen und die Einladungen an die Presse zu schicken. Besonders die Ehrenpreise, die den Rahmen der Veranstaltung angemessen sein mußten, waren nicht ohne Schwierigkeiten zu erhalten. Auch dabei bewies Dr. Knorr seine Verbundenheit mit unserem Vespa-Club. Er stiftete einen wertvollen Pokal.

Auch das Sammeln am Ernstplatz und die Korfahrt wurde nach Rücksprache mit Bürgermeister Dr. Haubner genehmigt.

An dem Veranstaltungssonntag trafen sich schon um 7 Uhr die Mitglieder des VC Coburg, um ihre Plätze als Lotsen einzunehmen. Drei unserer Mitglieder waren eingeteilt, dem Saal den letzten Schliff zu geben und das Gelände abzustocken.

Auf unsere Einladung hin erschienen der VC Nürnberg, der VC Kitzingen, der VC Bayreuth, der VC Würzburg und der VC Bad Kissingen mit ungefähr 50 Rollern.

Nach der Begrüßung und der Korfahrt fuhren wir gemeinsam zum Mittagessen ins Gasthaus Sensenhammer. Unmittelbar vor dem Essen hielt Dr. Knorr eine Rede, in der er die Gäste willkommen hieß und unter anderem ausführte: „Ich freue mich, daß in unserer Zeit junge Leute einen so weltumspannenden Sport betreiben und auch die Pflege der Gemeinschaft nicht zu kurz kommen lassen. Denn durch die Liebe zu ihren Fahrzeugen wird bei ihnen als Vespa-Fahrer auch die Verpflichtung zu maßvollem Fahren geweckt.“

Gegen 14 Uhr schickte Dr. Knorr den ersten Fahrer auf die Strecke. Die Strecke führte gleich hinter der Startlinie durch eine Mulde. Nach dem Überqueren eines Weges ging es in eine Senke hinab in der die Bücklatte aufgebaut war. Von hier aus führte die Strecke zu einer Geröllaufahrt und anschließend zur schwierigsten Sektion. Diese bestand aus einer Steilaufahrt, Steilabfahrt in eine Büschengasse und einer Sandaufahrt mit anschließender Stopstelle. Diese Sektion bereitete den Fahrern die meisten Schwierigkeiten. Die Strecke verlief weiter in einen Wendekreis durch zwei Gräben, einer Steilabfahrt und fand in einem Baumschlalom ihren Fortgang. Den Abschluß bildete eine Steinbruchdurchfahrt. Sie war teilweise mit großen Schwierigkeiten verbunden und stellte an die Fahrer und Fahrzeuge große Anforderungen. Trotz der Schwierigkeiten verlief die Veranstaltung reibungslos, so daß die sechs Helfer des Roten Kreuzes nicht in Aktion treten mußten. Schon bei der Begrüßung erklärten die Sanitäter, daß sie gerne ihre Hilfe zur Verfügung stellen, da sie uns noch vom Ersten-Hilfe-Kurs in guter Erinnerung hätten.

Nachdem das Trial nach zweistündigem Verlauf sein Ende gefunden hatte, trafen sich die Veranstalter und Gäste wieder im Gasthof Sensenhammer zur Siegerehrung.

Die Siegerehrung nahm Dr. Knorr vor.

Er führte in seiner Abschlußrede aus, es sei ihm ein besonderes Anliegen in einer Zeit, die so nach Massenorganisationen hintendiere, vor allen Dingen die kleineren Clubs zu unterstützen. Er zolle den Fahrern seine Anerkennung für die guten sportlichen Leistungen und erinnere daran, daß der „Gute Geist“ im Sport bewahrt bleiben müsse, dies wünsche er auch für die Anwesenden. „Bleiben sie bescheiden im Sport“, war seine abschließende Mahnung.

Im Anschluß an die Siegerehrung ergriff Artur Eichner, VC Nürnberg, das Wort und dankte im Namen der anwesenden Clubs Dr. Knorr mit der Überreichung der silbernen Ehrennadel des VC Nürnberg.

Siegerliste

Klasse GS	1. Bauer	VC Nürnberg	38 Punkte
	2. Beck	VC Nürnberg	58 Punkte
	3. Seifert	VC Bayreuth	93 Punkte
Klasse Touren	1. Schäfflein	VC Würzburg	55 Punkte
	2. Schindler	VC Coburg	78 Punkte
	3. Härtel	VC Coburg	86 Punkte

Bild links: Bundestagsabgeordneter Dr. Friedrich Knorr inmitten der glücklichen Gewinner des Vespa-Trials des VC Coburg – **Bild rechts:** Helga Roth vom VC Würzburg beim Vespa-Trial in Coburg. Die Bücklatte hat sie gut geschafft.



Bild links: Die Vespa mit Regendach. Eine originelle Erfindung eines Rosenheimer Vespa-Fahrers – **Bild rechts:** Drei flotte Boote vom Wettkampf zurück! – Auch der Vespa tut der Seewind gut

Aktuelles im Bild



Wohn-, Schlaf- und Küchenbeiwagen an einer englischen Nortonmaschine



„Moderne Völkerwanderung“ – Sommerzeit – Campingzeit
Morgen auf dem Campingplatz in Frankfurt am Main
Sicher versprechen die Prospekte auch hier herrliche Urlaubsruhe



Das Zelt auf dem Autodach
Die Behausung ist nur über eine Hühnerleiter zu erreichen.
Dafür ist keine Bodenfeuchtigkeit zu befürchten.



Vespa-Sport

SPANIEN:

IV. Gran Prueba Internacional de Regularidad Vespa 10. bis 19. Juni 1961

In diesem Jahr beteiligte sich erstmals eine deutsche Sportmannschaft an einer der schwierigsten Zuverlässigkeitsfahrten, der 20-Provinzen-Fahrt, in Spanien. Genau 60 Stunden Zeit standen der deutschen Vespa-Auswahl zur Verfügung, um die annähernd 2500 km lange Anfahrtsstrecke nach dem südspanischen Cordoba, von wo die Prüfungsfahrt ihren Ausgang nahm, zu bewältigen. Wegen der von Veranstalterseite verspätet zugegangenen Unterlagen war ein früherer Abreisetermin leider unmöglich gemacht worden.

In kürzester Zeit jedoch war nicht nur das deutsche Team mit Klaus Dieter Heinz (VC Ruhrtal), Hans Müller und Werner Pretsch (VC Augsburg) nominiert, sondern in knapp 58 Stunden wurde auch das Ziel, zwei Stunden vor der festgelegten Sollzeit, in Tag- und Nachtfahrt erreicht.

Am ersten Reisetag steuerten wir gegen Mitternacht Lyon an, setzten uns samt Vespa in den Zug und fuhren bis zum Morgengrauen in Richtung Südfrankreich. In Perpignan erfolgte der Schiene-Straße-Wechsel und mit Vespa-Kraft ging es zur französisch-spanischen Grenze bei Port Bou und entlang der Costa Brava zum gesetzten Zweiten Tagesabschnitt (Mitternacht) nach Valencia. Nach wenigen Stunden traumlosen Schlafes setzten wir unsere Fahrt fort, um am Anfahrtsziel teilweise auf Landstraßen „elfundachzigster Ordnung“ rechtzeitig einzutreffen. — Ankunftszeit 9. Juni 1961, 18.00 Uhr. — Unser einziger Wunsch in Cordoba: ein Bett, denn der anstrengendste Teil der Spanienfahrt, die 3000 km lange Zuverlässigkeitsstrecke mit Start am nächsten Morgen, lag noch vor uns.

Die erste Etappe, Cordoba — Sevilla — Malaga, sah uns trotz 40 Grad Hitze noch bei relativ vergnügter Stimmung, denn die Zeiten waren günstig bemessen und die Kontrollstellen dünn gesät. Aber das war wohl nur eine Konzession an die ausländischen Teilnehmer, um diesen nicht schon vom Start weg den Mut zu nehmen. Kilometerlange Pässe und Küstenstrecken an den darauf folgenden Tagen, die man in Deutschland vielleicht mit dem Vermerk „Befahren nur auf eigene Gefahr“ versehen würde, dazu einsetzender Gewitterregen, brachten manchen um die Hoffnung einer guten Placierung oder warfen ihn gar aus der Wertung. Wenn dann in den täglich mehrmaligen 20 bis 40 km langen Sonderprüfungen, die fortlaufend sekundengenau angefahren werden mußten, noch Schwierigkeiten mit dem Gleichrichter (Müller) oder Zündungsschaden (Pretsch) auftraten, blieb nur ein verbissener Kampf um die letzten Plätze. Als Entschädigung dafür winkte an den jeweiligen Etappenzielen ein „großer Bahnhof“ wie es ganz einfach nur die Mentalität südländischer Bevölkerung zuwege bringt. Namentliche Ansage durch den Lautsprecher, enthusiastischer Beifall, Kameras, Blitzlichter, umringt von mehreren hundert Zuschauern, mit noch zitternder Hand Autogramme verteilend — das kann man nicht schildern, das muß man erlebt haben! — Die größte Schau: — Acceleration. — 500 m Geschwindigkeitsrennen auf einer Geraden im Stadtzentrum! Siegeschancen für deutsche Sportfahrer ohne Chronometer? Leider wurden alle Läufe zusammen gewertet und wir mußten wegen verschiedener Defekte zwei Starts ausfallen lassen.



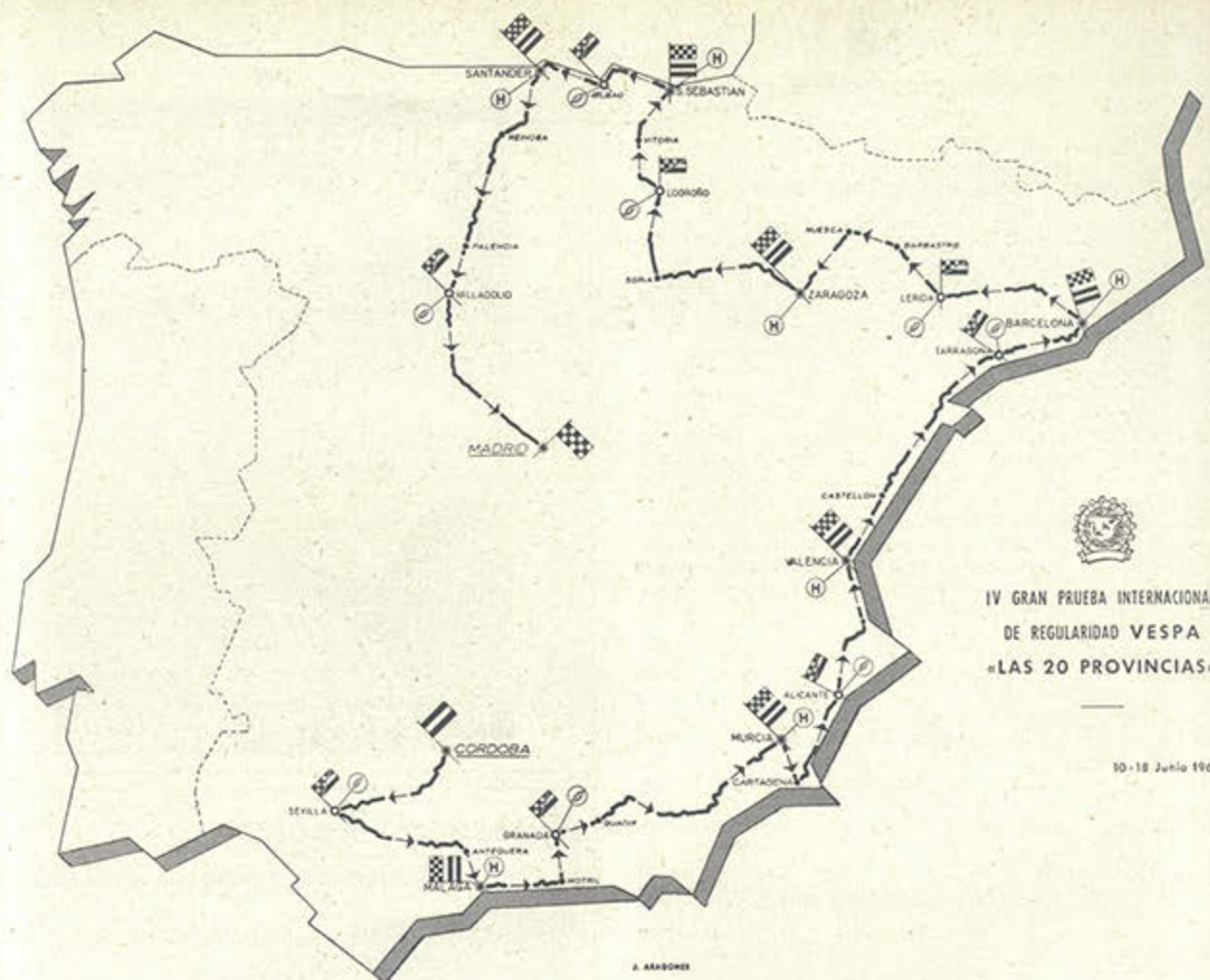
Das war eine der Strecken der 20-Provinzen-Fahrt in Spanien



Hans Müller, VC Augsburg, unterhält sich während einer Etappenpause mit einer „Schlachtenbummlerin“



Kl. Dieter Heinz, VC Ruhrtal, bei der Zeitkontrolle



Dann kam Barcelona und die Begrüßung durch den deutschen Generalkonsul und dessen Sekretär. Nach einem wohlverdienten Ruhetag am Meer starteten wir durch das trostlose öde Landesinnere zur Biscaya. Eine wohlthuende Beruhigung dagegen für das Auge boten Bäume und Grünflächen im Norden Spaniens, aber wenn Sie uns fragen, ob der Atlantik blau oder grün erscheint, keiner wird es mit Sicherheit sagen können, denn 45er oder 48er Zeiten in diesen ewigen Haarnadelkurven mit beängstigenden Höhenunterschieden ließen ohne Übertreibung keine abschweifenden Blicke zu. Nach acht solchen Tagen und rund 160 Zeitkontrollen näherten wir uns müde, aber glücklich, durchgehalten zu haben, dem Endziel Madrid.

Die Siegerehrung tags darauf ergab bei 65 Teilnehmern für uns folgende Placierung. Als bester Deutscher erhielt einen Pokal

Klaus Dieter Heinz für Platz 29 (38 Punkte)

Werner Pretsch belegte Platz 37 (25 Punkte)
Hans Müller Platz 48 (10 Punkte)

Auslandswertung (Dreier-Mannschaft): 4. Preis für Deutschland mit Mannschaftspokal der Sportzeitung Madrid.
Acceleration:

Hans Müller Platz 16 (7 Punkte)
Werner Pretsch Platz 17 (6 Punkte)
Klaus Dieter Heinz Platz 34 (4 Punkte)

Die vorbildliche Kameradschaft aller Teilnehmer sowie die Zuverlässigkeit und Hilfsbereitschaft der Funktionäre und Einheimischen möchte ich besonders erwähnen und als kaum noch zu überbieten bezeichnen. Zum Schluß ein Hoch auf das VCVD-Sekretariat, das uns durch Gewährung eines beachtlichen finanziellen Zuschusses die Fahrt der insgesamt 8000 km überhaupt erst ermöglichte. Pr.



„Fertigmachen zum Start“. Bis zum nächsten Etappenziel sind schwierige Straßen zu befahren. Staub, Hitze und Regen sind die Begleiter der Fahrer



Werner Pretsch, VC Augsburg, passiert die Ziellinie des „letzten Kilometers“

Sportnachrichten

5. Saar-Hochwald-Zuverlässigkeitsfahrt

Am 18. Juni dieses Jahres veranstaltete der MSC Altenkessel (DMV) die 5. Saar-Hochwald-Zuverlässigkeitsfahrt für Roller, Räder und Wagen. Insgesamt 70 Teilnehmer stellten sich dem Starter zur 270 km langen Fahrt, darunter 11 in der Rollerklasse von 23 Zweiradfahrern. Die Strecke stellte an die Teilnehmer neben schwierigen Orientierungsaufgaben auch gutes fahrerisches Können, denn kurvenreiche Berg- und Talstrecken wechselten mit Geröll-, Wald- und Feldwegen. Nur wenige Fahrer erreichten strafpunktfrei das Ziel, doch die Vespisten lagen ausgezeichnet. Von den 7 gestarteten Vespa-Fahrern konnten 5 Goldmedaillen errungen werden, während sich alle übrigen Zweiradfahrer mit Silber-, Bronze- und Erinnerungsplaketten zufrieden geben mußten. Um den Klassensieger zu ermitteln, mußten die strafpunktfreien Fahrer schließlich noch zu einem Geschwindigkeits-Slalom starten, den H. Braun, Heidelberg, mit 1/10 Sekunde Vorsprung vor G. Hummel, Heidelberg, gewinnen konnte und somit Klassensieger, Tagesbestener der Zweiradfahrer und Gewinner des Heinkel-Pokals wurde.

Placierung:

1. H. Braun, Heidelberg, Goldmedaille
2. G. Hummel, Heidelberg, Goldmedaille
3. Weyss, Mannheim, Goldmedaille
4. G. Jörger, Mannheim, Goldmedaille

Gerd Hummel

5. Sportliche Prüfungsfahrt Solitude am 3. Juni 1961

Es ist geradezu ein Familienfest der Vespa-Sportfahrer, wenn der MSC Leonberg zur sportlichen Prüfungsfahrt Solitude ruft. Heuer war es das fünfte Mal, daß Vespa-Fahrer gemeinsam mit anderen Roller- und Motorradfahrern ihr Können und ihren Stil auf dieser herrlichen Rennstrecke bei Stuttgart zeigten. Wie stark die Vespa in ihrer Klasse ist, zeigt, daß von 20 in der Motorrollerklasse gestarteten Fahrzeugen 19 Vespas waren. Die Veranstaltung wurde wie im vergangenen Jahr durchgeführt. Die Sonderprüfungen begannen mit der Brems- und Beschleunigungsprüfung, hier fuhr die schnellste Zeit Braun, Heidelberg, mit 29,4, anschließend die Bergprüfung Bauer, Nürnberg, und Stranzinger, München, fuhrten hier die schnellste Zeit mit 1,18 und bei der Geschwindigkeitsprüfung war es wieder Braun, Heidelberg, mit 27,3. Anschließend folgten 30 Runden Dauerprüfung mit einem Schnitt von 62 km/h. Bei dieser Prüfung wurde von Fahrern und Maschinen viel verlangt, zumal bis kurz vor Mitternacht gefahren wurde. Mit Ausnahme von zwei Fahrern erreichten alle das Ziel. Arnold, Untertürkheim, kam von der Strecke ab und Husel, Augsburg, vom Pech verfolgt, mußte wegen einem heimtückischen Kabelbruch aufgeben. Folgend nun die Placierung.

Braun	VC Heidelberg	Vespa	0 Strafpunkte	Gold
Bauer	VC Nürnberg	Vespa	0 Strafpunkte	Gold
Jörger	VC Mannheim	Vespa	0 Strafpunkte	Gold
Pretsch	VC Augsburg	Vespa	0 Strafpunkte	Gold
Hummel	VC Heidelberg	Vespa	0 Strafpunkte	Gold
Wokun	Schorndorf	NSU	0 Strafpunkte	Gold
Hascher	VC Augsburg	Vespa	0 Strafpunkte	Gold
Bucher	VC Darmstadt	Vespa	0 Strafpunkte	Gold
Beckenbauer	VC Augsburg	Vespa	0 Strafpunkte	Gold
Rauch	VC Augsburg	Vespa	0 Strafpunkte	Gold
Schulz	VC Darmstadt	Vespa	5 Strafpunkte	Gold
Stranzinger	VC München	Vespa	5 Strafpunkte	Gold
Schrempf	VC Nürnberg	Vespa	5 Strafpunkte	Gold
Beck	VC Nürnberg	Vespa	6 Strafpunkte	Silber
Müller	VC Augsburg	Vespa	10 Strafpunkte	Silber
Seeger	VC Nürnberg	Vespa	11 Strafpunkte	Silber
Altmann	VC Mannheim	Vespa	13 Strafpunkte	Silber
Weyss	VC Mannheim	Vespa	22 Strafpunkte	Bronze

Fred Hascher

Römer-Helme



HANS RÖMER · NEU-ULM (DONAU)
Helme und Ausrüstungen · Telefon 7 84 22-34 · Fx. 0712 894

Autosport-Mäntel

Tausende zufriedener Kunden



Nr. 1 Nr. 2 Nr. 3

Kunstseiden-Popeline, wasserdicht mit Kunstseiden-Futter und Stepp-Einlage

Nr. 1 ¾ langer Mantel dunkelbraun und dunkelblau **DM 29,75**

Nr. 2 Damen-Autojacke, dunkelblau, weinrot, feuerrot, New York-rosa, türkis und hellblau **DM 25,-**

Nr. 3 extra langer Herren-Mantel für Männer größer als 1,70 oder Rollerfahrer, mit oder ohne Nylon-Pelzkragen, dunkelbraun und dunkelblau **DM 31,75**

Herrenmäntel Deutsche Größe 48-54 / US-Größe 38-44
Damenjacken Deutsche Größe 36-42

Lieferung per Postnachnahme, Portospesen pro Mantel DM 1,75. Bei Nichtgefallen und Rücksendung binnen 8 Tagen Geld zurück.

Bestellung nur direkt beim Importeur und Großhändler:

EXPORT SERVICE HANDWERK G.M.B.H.
Berlin SW 61, Großbeerenstraße 88



Paragrafen



Alkoholisierter Sozist

Weder als Autofahrer, als Motorradfahrer, als Radfahrer noch als Fußgänger sollte man sich betrunken in den Straßenverkehr wagen. Abgesehen davon, daß man dabei seine eigene Haut riskiert, läuft man immer Gefahr, zusätzlich auch noch mit hohen Geldstrafen oder gar mit Haft bis zu sechs Wochen belegt zu werden.

Jetzt hat das Oberlandesgericht Stuttgart entschieden, daß auch der Sozistfahrer auf dem Motorrad vor den Kadi zitiert werden kann, wenn er zuviel getrunken hat. Dazu sei noch nicht einmal erforderlich, daß er einen Unfall verschuldet habe. Allein seine Mitfahrt bringe ihn mit dem Gesetz in Konflikt, wenn er infolge des Alkoholgenusses nicht mehr in der Lage sei, den an einen Sozistfahrer zu stellenden Anforderungen im Verkehr zu genügen.

Allerdings gälten die niedrigen Promillegrenzen, wie sie für Autofahrer (1,5 Promille) und Motorradler (1,3 Promille) festgesetzt seien, nicht auch automatisch für den Sozistfahrer. Die Stuttgarter Richter erklärten, bei 1,66 Promille sei man auf dem Sozist eines Motorrads noch nicht absolut fehl am Platze. (2 Ss 639/59)

Haftung bei Unfall

mid. Auch im Arbeitsrecht gilt der Grundsatz der Haftung für jedes Verschulden. Die Rechtsprechung hat aber aus sozialen Erwägungen schon seit geraumer Zeit diesen Grundsatz in gewissen Fällen eingeschränkt, nämlich bei den sogenannten „gefahrengeeigneten Tätigkeiten“ — z. B. als Kraftfahrer —, bei denen auch dem sorgfältigen Arbeitnehmer gelegentlich Fehler unterlaufen, die — für sich betrachtet — zwar vermeidbar, also fahrlässig herbeigeführt sind, mit denen aber wegen der menschlichen Unzulänglichkeit erfahrungsgemäß zu rechnen ist, weil sie sich als ein „typisches Abirren der Dienstleistung“ darstellen. Mit dem das Arbeitsrecht beherrschenden Treue- und Fürsorgegedanken wäre es nicht verein-

bar, wenn der Arbeitgeber, der in seinem Interesse diese Arbeiten dem Arbeitnehmer überträgt, diesen mit Schäden und Ersatzansprüchen belasten würde, die sich aus der besonderen Eigenart und Gefahr der ihm übertragenen Arbeit ergeben und als solche zum typischen vom Arbeitgeber zu tragenden Betriebsrisiko gehören.

Ist die Schuld des Arbeitnehmers im Hinblick auf die besondere Gefahr der ihm übertragenen Arbeit nicht schwer, so kann der Arbeitgeber von ihm keinen oder jedenfalls keinen vollen Schadenersatz verlangen und er muß auf Grund seiner Fürsorgepflicht den Arbeitnehmer von Ansprüchen Dritter, die nicht Betriebsangehörige sind, aus einem solchen Schadensereignis freistellen, soweit dies der Billigkeit entspricht. Ist der Geschädigte ein Arbeitnehmer des gleichen Betriebes, so kann ein Anspruch auf Freistellung gegen den Arbeitgeber nicht gewährt werden, weil dieser gemäß § 898 RVO aus Arbeitsunfällen von Betriebsangehörigen nicht in Anspruch genommen werden kann, außer wenn er den Unfall vorsätzlich herbeigeführt hat und deswegen bestraft ist.

Erleidet nun ein Arbeitnehmer desselben Betriebes einen Arbeitsunfall durch ein solches typisches Versagen seines Arbeitskameraden bei Ausübung der gefahrengeeigneten Arbeit (z. B. Unfall bei Beförderung von Arbeitskameraden des gleichen Betriebes mit einem Kraftfahrzeug), ist in jedem Einzelfall zu prüfen, ob nach den gesamten Umständen eine Haftung billig und angemessen ist. Diese Billigkeitserwägungen führen dazu, daß ein haftpflichtversicherter Kraftfahrer dem fahrlässig geschädigten Arbeitskameraden in Höhe der Haftpflichtversicherungssumme auch dann haftet, wenn seine Schuld nicht schwer ist. Denn bis zur Höhe der Versicherungssumme ist der Kraftfahrer nicht persönlich belastet und fehlt es daher an Gründen, die es billig erscheinen ließen, die Haftung der Arbeitnehmer untereinander zu beschränken. Das gilt auch dann, wenn noch ein weiterer Haftpflichtiger vorhanden ist. Wird also ein Betriebsangehöriger von einem Kraftfahrer des gleichen Betriebes auf einer Fahrt für Betriebszwecke befördert, etwa zu einer Arbeitsstelle des Betriebes, und erleidet das Kraftfahrzeug durch eine wenn auch geringe Schuld des Kraftfahrers einen Unfall durch Zusammenstoß mit der Eisenbahn, so kann der beförderte Arbeitnehmer sowohl gegen den haftpflichtversicherten Kraftfahrer, als auch gegen die Eisenbahn Schadenersatzansprüche stellen. Nimmt er die Eisenbahn in Anspruch, so kann diese nach seiner Abfindung bei dem Kraftfahrer Regress nehmen, soweit für diesen seine Haftpflichtversicherung eintritt (BGH, Urt. v. 8. 3. 60 — VI ZR 113/58 — VersR 60, 632).

Sind Sie schon Abonnent des Vespa Tip?

Der Vespa Tip ist eine interessante und unentbehrliche Zeitschrift für jeden Vespa-Fahrer und für alle, die es noch werden wollen.

Sie können sofort Abonnent des Vespa Tips werden.

Überweisen Sie möglichst umgehend mit einer Zahlkarte 3,- DM auf das Postscheckkonto „Wolfgang Schramm, Sonderkonto II, München, Postscheckkonto Nr. 914 64“.

Nach Eingang der Zahlung sind Sie Abonnent des Vespa Tips für 1961 und erhalten alle bereits erschienen Ausgaben der Zeitschrift in diesem Jahr automatisch nachgeliefert.

Der Vespa Tip ist die Zeitschrift für den Vespa-Fahrer und für alle die es noch werden wollen.

DIES und DAS

Schulterreifen auch fürs Motorrad. Dunlop will künftig auch seine Kraft- und Roller-Reifen in den wichtigsten Dimensionen mit Sicherheitsschultern und Fangrippen ausstatten. Die Kombination des gebräuchlichen Universal-Profiles mit neuen seitlichen Zick-Zack-Rillen auf einer abgerundeten Schulterpartie sollen vor allem die Sicherheit beim Kurvenfahren erhöhen. Eine Mittelnut sowie spezielle Profilblöcke mit Feinschnitten sorgen für gute Spurhaltung, Bodenhaftung und gleichmäßigen Ablauf des Reifens. kb

VDA: Keine Drosselung des Straßenbaus! Gegen jegliche Drosselung des Straßenbaus in der Bundesrepublik hat sich jetzt der Verband der Automobilindustrie, Frankfurt, ausgesprochen. Der Verband setzt sich für eine weitere planvolle Förderung des Straßenbaus ein und forderte, sämtliche vom Kraftverkehr aufzubringenden Mittel für diesen Zweck zu verwenden. kb

Höchstes deutsches Hallenschwimmbad. Das höchstgelegene deutsche Hallenschwimmbad ist in Oberjoch, einem Ortsteil von Hindelang im Allgäu, eröffnet worden. Das in 1200 Meter Höhe installierte Bad ist heizbar. rb

Höchste Verkehrsunfallziffer Europas. Die meisten Verkehrsunfälle in Europa geschahen 1960 in der Bundesrepublik. Das gilt sowohl für die Zahl der Todesopfer, als auch für die Zahl der Verletzten, wie aus einem Bericht des Verkehrsausschusses im Wirtschaftsausschuß der Vereinten Nationen für Europa hervorgeht. kb

München plant „Schilderwald-Entforstung“. Münchens Verkehrsschilderwald soll gründlich aufgelockert werden. Das plant jetzt das Amt für öffentliche Ordnung. Leider fehlt nur im Augenblick noch das Personal für diese „Aktion“. In der bayerischen Landeshauptstadt gibt es gegenwärtig rund 40 000 amtliche und „private“ Verkehrsschilder. kb

Dümmheiten in 4 Akten



Denfeld

Die Sitzbank für Ihre Maschine



SPORTSITZE • SATTEL • FUSSRASTEN • KOFFERTRÄGER
GEORG DENFELD K.G. SATTELFABRIK BAD HOMBURG

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



Liebe Clubkameraden!

Wegen akutem Platzmangel in dieser Ausgabe des Vespa Tips will ich es heute kurz machen. Der Sommer war in seiner Gesamtheit ziemlich besch...! Hoffen wir, daß uns ein freundlicher Herbst bevorsteht. Wir können ihn alle gebrauchen. Ich ganz besonders, denn ich möchte Mitte September liebend gerne Urlaub machen und von Vespa-Club und Vespa Tip gute drei Wochen lang ungestört bleiben. Die schöpferische Pause braucht jeder Mensch einmal.

Ich hoffe, daß Ihre Urlaubspläne möglichst wenig von Regen und anderen lästigen Witterungsläunen beeinträchtigt worden sind. Die vielen großen und kleinen Vespa-Treffen in der Bundesrepublik hatten im Durchschnitt gesehen mit dem Wetter Glück. Sicher wird der Kaiser Vespasian bei St. Petrus unser Fürsprecher gewesen sein.

Als letztes großes Ereignis in diesem Jahr steht noch die 3. VESPA-Europameisterschaft auf dem Nürburgring am 10. September bevor. Die besten Vespa-Sportfahrer aus 14 westeuropäischen Ländern tragen auf der klassischen Rennstrecke der Welt ihre Europameisterschaft aus. Das wird sicher sehr interessant und spannend werden. Der Vespa-Club von Deutschland als Ausrichter dieser bedeutenden Vespa-Sportveranstaltung veranstaltet aus diesem Anlaß am 10. September eine eintägige internationale Zielfahrt zum Nürburgring, mit der auch ein internationales Geschicklichkeitsturnier verbunden ist.

Wenn Sie es möglich machen können, so kommen Sie zum Nürburgring. Ich hoffe, Sie werden es nicht bereuen. Vielleicht bekommt der eine oder andere von Ihnen an dem akti-

ven Motorsport Geschmack. Für einen Sportfahrer muß es eine herrliche Sache sein, auf dem Nürburgring einige Runden drehen zu können. Hier zeigt sich, wer wirklich fahren kann.

Schließlich möchte ich Sie noch darauf hinweisen, daß im letzten Rundschreiben die Vespa-Treffen für 1962 ausgeschrieben worden sind. Ich halte es für richtig, wenn im Club jetzt schon darüber gesprochen wird. Die Vespa-Clubs, die sich für die Ausrichtung eines dieser geplanten Treffen bewerben wollen, müssen das bis Ende September getan haben. Nur eine frühzeitige Planung kann für das nächste Jahr gute Veranstaltungen sicherstellen.

Also, meldet Euch rechtzeitig beim VCVD mit den Bewerbungen an!

Sehnsüchtig schaue ich auf den Urlaubsbeginn und verbleibe einstweilen mit herzlichen Grüßen

Ihr

Wolfgang Schramm



Die Vespa-Fahrer des VC Rhein-Lahn stellten sich als „Zugpferde“ für den Rennfahrernachwuchs zur Verfügung

„Seifenkistenfahrer von heute — VESPA-Fahrer von morgen“

Das sagten sich die Mitglieder des VC Rhein-Lahn und beteiligten sich gerne an dem Seifenkistenrennen der katholischen Jugend in Oberlahnstein. Es machte den Fahrern viel Freude die kleinen Rennfahrer zu betreuen und sie mit den flinken Vespen bergauf zu schleppen. Den Clubtalisman, einen schwarzen Stoffpudel, erhielt als Sonderpreis Heinz Breitbach aus Oberlahnstein, da er geistesgegenwärtig einen Unfall auf der Strecke verhinderte. Voller Stolz ließ sich der kleine Rennfahrer zu einer Rundfahrt durch Lahnstein mit seiner Seifenkiste ins Schlepptau nehmen. Mit einem kühlen Trunk im Clublokal „Lahnsteiner Hof“ fand der Nachmittag seinen Abschluß.

Treffenkalender des VCVD 1961

Internationale Vespa-Zielfahrt mit Internationalem Geschicklichkeitsturnier am 10. September auf dem Nürburgring

Vespa-Treffen Ausland 1961

Die hier erwähnten Vespa-Treffen sind für ausländische Teilnehmer zugelassen. Wenn für diese Veranstaltungen die Ausschreibungen beim VCVD-Sekretariat eingetroffen sind, erfolgt eine entsprechende Bekanntmachung im Rundschreiben an die Clubvorstände. Der VCVD empfiehlt den interessierten Vespa-Clubs, sich außerdem noch direkt an die zuständigen Sekretariate der einzelnen Länder zu wenden.

September 1961

- 9., 10. Vespa-Treffen Lyon, Frankreich
- 17. Vespa-Treffen Pallanta, Italien
- 17. Vespa-Treffen Liege, Belgien
- 24. Vespa-Treffen Wien, Österreich

Diese Mitteilungen erfolgen ohne Gewähr!

Wichtige Internationale Termine

- 3. Europameisterschaft 1961, 9., 10. September auf dem Nürburgring (Deutschland)
- 9. Vespa-Europakongreß, Oktober-November (Madrid, Spanien)

Nivada Zeitmessung — das Vertrauen der Sportwelt!



Nivada



7 Preise „staubte“ der VC Krefeld beim 4. internationalen Motorsporttag des ADAC Nordrhein in Urdingen ab

Vespa-Club Krefeld „staubte“ sieben Preise ab

Gleich sieben Preise „staubten“ die jungen Leute mit dem Vespa-Zeichen auf ihren Maschinen beim 4. Internationalen Motorsporttag des ADAC Nordrhein in Urdingen am Sonntag, dem 11. Juni 1961, ab. Eine ganze Silbersammlung also. Mit 25 Rollern und 6 Wagen nahm der Vespa-Club Krefeld an der Zielfahrt teil. Siebzehn Maschinen flitzten wie die Wiesel nach Osnabrück. Als zwei Mannschaften. Der Rest brauste nach Österreich als Vierermannschaft. Wieder in Urdingen angekommen, beteiligten sich 21 Maschinen am Geschicklichkeitsturnier. Vier Wagen starteten in der Wagenklasse.

Im Geschicklichkeitsturnier siegten: 1. Heinz-Josef Kreuz, 2. Jürgen Brettschneider, 3. Rolf Schmitz.

Heinz-Josef Kreuz vergrößerte seine Trophäensammlung darüber hinaus mit einem zweiten Platz in der Zielfahrt.

Weitere Preise:

Erster in der Rollerzielfahrt Herbert Machost. Eine erster Preis für den Club mit den meisten Maschinen und ein erster Preis für die Mannschaftswertung.

Vielleicht war das Glück den jungen Fahrern deshalb besonders gut, weil sich der Vespa-Club geschlossen dem Deutschen Roten Kreuz anschließen will. Damit verbunden ist eine gründliche Ausbildung in Erster Hilfe. Namentlich bei Unfällen im Straßenverkehr.

Jedenfalls galt auch für diesen Motorsporttag: „Kleine Maschinen — große Leistung!“ Heinz-Josef Kreuz

ADAC-Wittekindfahrt

Zum dritten Male führte der ADAC-Gau Weser-Ems seine Motorradgeländefahrt auf den Sandwegen „Rund um Delmenhorst“ durch. Auf dem 45 km langen Kurs waren 5 Runden zu fahren, so daß sich eine Gesamtstrecke von 225 km ergab. 255 km durch Sand, Morast und über Schlaglöcher und Schotterdecken ohne einen Meter asphaltierte Straße, dazu Hitze und die während der ganzen Veranstaltung über der Strecke liegende Staubwolke, aufgewirbelt von den insgesamt 85 Startern in allen Klassen, forderte von allen Fahrern letzten Einsatz.

Erstmals am Start war die neu gebildete Vespa-Sportgemeinschaft Ruhr-Lippe mit den Fahrern Heinz (VC Ruhrtal), Schlierkamp und Witte (beide VC Bork-Selm).

Der Entschluß, die besten Sportfahrer aus dem nordwestdeutschen Raum zusammenzufassen, brachte den erwarteten Erfolg. 3 Goldmedaillen, Klassensieg (Schlierkamp) und der goldene Mannschaftspreis für die beste Mannschaft der gesamten Veranstaltung waren das stolze Ergebnis.

5. Geländezuverlässigkeitsfahrt rund um Odenheim

Am Sonntag, dem 2. Juli 1961, fand rund um Odenheim, auf einer der schwersten Geländestrecken im nordbadischen Raum, die 5. Geländezuverlässigkeitsfahrt statt. Die insgesamt zu fahrenden 260 km, 7 Runden zu je 37 km, bestanden zu 90 Prozent aus Gelände mit Wasser- und Schlammdurchfahrten.

In der Rollerklasse bis 200 ccm war es der Sportfahrer Gerhard Jörger vom Vespa-Club Mannheim, der als einziger Vespa-Fahrer bei diesem Rennen einer starken Konkurrenz von Heinkel- und Progressrollern gegenüberstand. Zur Ermittlung des Klassensiegers wurden in 2 Runden Trialsonderprüfungen gefahren.

Als besondere Überraschung für die zahlreichen Zuschauer galt die Fahrzeit des einzigen gestarteten Vespa-Fahrers in der letzten Runde. Obwohl die Fahrzeit von der 6. zur 7. Runde schon um 10 Minuten verkürzt wurde, konnte unser Gerhard Jörger (in Kennerkreisen bekannt als Goldjörgel) trotzdem 15 Minuten vor der angegebenen Sollzeit das Ziel erreichen. Zu frühes Eintreffen wurde in diesem Falle nicht mit Strafpunkten belegt, da diese letzte Runde rein nach Zeit gefahren wurde.

Nach einer fast zehnstündigen Fahrt gelang es somit unserem Vespa-Fahrer mit Hilfe dieses Zeitvorteils den Pokal des Klassensiegers in der Rollerklasse bis 200 ccm und eine Goldmedaille zu gewinnen.



Erhältlich
beim Fachhandel

Hersteller
Stahlgruber,
München 8



Die Vespa-Sportfahrer waren auch in diesem Jahr auf der Solitude wieder erfolgreich. Start-Nr. 105 Beck, VC Nürnberg; 104 Husel, VC Augsburg; 103 Hascher, VC Augsburg

Schmunzel-Tip



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 · Graphische Gestaltung: Ernst Strom, München
Für unverlangt eingesandte Manuskripte keine Gewähr · Der Vespa Tip erscheint sechsmal jährlich · Das Jahres-Abonnement 1961 kostet 3,- DM · Einzelpreis 50 Pfennig · Alle Ausgaben des Jahres 1961 können innerhalb des Jahresabonnements nachgeliefert werden · Zur Zeit gültig Anzeigenpreisliste Nr. 3.

Foto: Lukaschewski, Duyffes, Mertens, Mancego, IBCE, Schefer, Braun, Andresen, service-Foto, Glässel, Retzlaff, Bayerische Bild GmbH.

Die berühmten Geschwister:

Vespa 125

DIE NEUE VESPA 125 ist in Normalausführung und als „de Luxe“-Modell lieferbar. Preis Normalausführung DM 1190,—, „de Luxe“-Modell DM 1250,—.

Kleiner Steckbrief:

125 ccm, 4,8 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.

Mischung 1:50 (!)

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, 5,7 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.



Sämtliche Preise verstehen sich ab Werk.

Verlangen Sie die Farbprospektserie B/1 - VESPA GMBH AUGSBURG



der meistgefahrte Roller der Welt



*Deutsches Internationales Vespatreffen 1961 in Wiebaden
Vespa Trial auf dem Falkenberg*