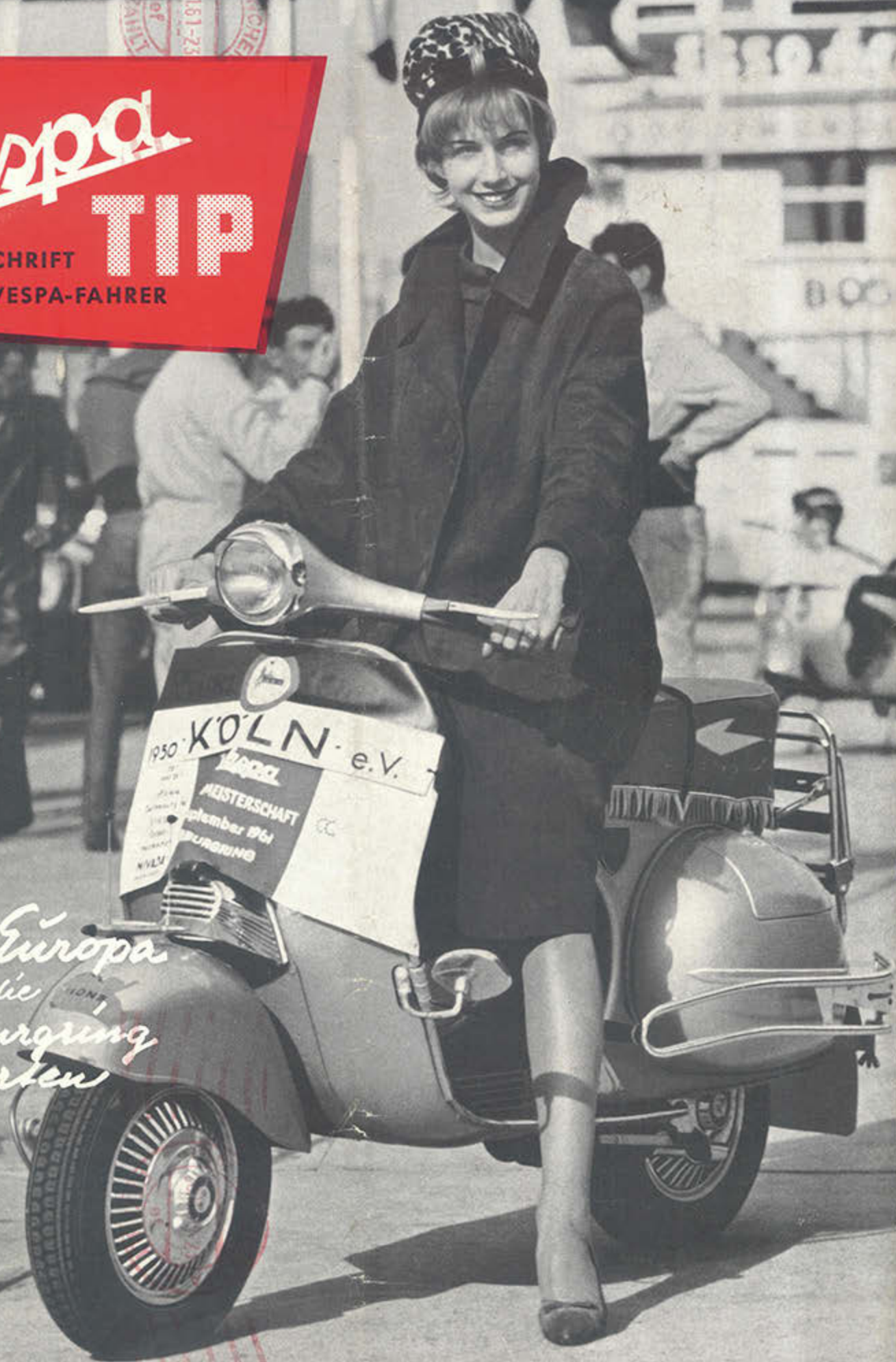


Vespa TIP

DIE ZEITSCHRIFT
FÜR DEN VESPA-FAHRER

*Mein Europa
und die
Nürburgring
Experten*



Aus dem Inhalt:

3. Vespa-Europameisterschaft

Neun junge Mädchen

Vespa-Reise nach Spanien

Wahrzeichen der Gastlichkeit

24 Stunden Dauerprüfung
für Zweiräder

Ein trauriges Wiedersehen

Dies und Das

Aktuelles Bild

Jazz

Die Reise durch sechs Länder

Dummheiten in 4 Akten

Paragrafen

Leitartikel

Clubnachrichten

Schmunzeltip

*

Besonders für Sie:

Vespa-chic im Vespa Tip

Besonders für Ihn:

Für den Bordmechaniker

*

Unser Titelbild:

Miss Europa 1961 und die Nürburgring-Experten

Foto: Petrik

*

Letzte Meldung

Vom 18. bis 20. November tagte der Kongreß des Vespa-Clubs von Europa in Madrid. Die Präsidenten der nationalen Vespa-Clubs in Europa legten bei dieser Gelegenheit den internationalen Kalender für die Vespa-Treffen 1962 fest.

Wir hoffen den Treffenkalender bereits in Vespa Tip Nr. 40 veröffentlichen zu können.



Der Start- und Zielplatz des Nürburgring war das Zentrum der Organisation der 3. Vespa-Europameisterschaft.

Der Nürburgring



Keine Eifelahrt...
ohne eine Runde über den
Nürburgring!



3. Vespa-Europameisterschaft 1961 auf dem Nürburgring

Vespa-Fahrer aus Westeuropa trugen auf der klassischen Rennstrecke der Welt ihre Meisterschaft aus. 12 Nationen mit 105 Fahrern waren am Start. Ein voller Erfolg für Deutschland. Berthold Schmidt und Dieter Schmitt belegten den 1. und 3. Platz. Internationale Vespa-Zielfahrt zur 3. Vespa-Europameisterschaft auf dem Nürburgring.

Ende 1960 beauftragte der Vespa-Club von Europa den Vespa-Club von Deutschland mit der Ausrichtung der 3. Vespa-Europameisterschaft. Auf Vorschlag des Präsidenten des Vespa-Clubs von Deutschland, Hans Stuck, wurde der Nürburgring als Austragungsort dieser bedeutenden Sportveranstaltung gewählt. Die Vorbereitungen für die 3. Vespa-Europameisterschaft begannen schon sehr früh. Deshalb wurde auch festgelegt, daß der Ausscheidungslauf des Vespa-Clubs von Deutschland, der die 20 besten deutschen Fahrer zur Teilnahme an der Europameisterschaft ermitteln sollte, auf dem Nürburgring ausgetragen wird. Am 13. August starteten 50 Sportfahrer des VCVD auf dem Nürburgring um sich zu qualifizieren. Sie mußten ihre Konkurrenz nach dem Reglement der Europameisterschaft ausfahren. Für die Organisatoren der 3. Vespa-Europameisterschaft diente der Ausscheidungslauf des VCVD als Generalprobe. Die verantwortlichen Funktionäre der 3. Vespa-Europameisterschaft, der Generalsekretär des VCVD, Wolfgang Schramm, und der Sportkommissar des Vespa-Clubs von Deutschland, Hermann Husel, konnten auf Grund ihrer Erfahrungen beim Ausscheidungslauf des VCVD noch verschiedene Korrekturen im Organisationsplan vornehmen. Die Sportfunktionäre des Vespa-Clubs von Deutschland, Werner Wagner und Manfred Wandelt, konnten zusammen mit Hans Eberhard Hoffmann als verantwortliche Streckenleiter der Europameisterschaft am 13. August bereits eine Probe ihres Könnens ablegen. Mit Hilfe der Funktionäre vom VC Bonn und des VC Köln e.V. klappte alles vorzüglich. (Ergebnisse des Ausscheidungslaufes Seite 4.)

Bereits 8 Tage vor dem Beginn der 3. Vespa-Europameisterschaft lief der Organisationsapparat des Vespa-Clubs von Deutschland am Nürburgring auf Hochtouren. Am Nürburgring selbst sowie im ganzen Bundesgebiet und im westeuropäischen Ausland warben Plakate für die erste große Rollersportveranstaltung in der Bundesrepublik. Am Freitag, dem

8. September, trafen die Teilnehmer der 3. Vespa-Europameisterschaft am Nürburgring ein. Abends waren die Fahrer aus 12 Ländern vollzählig eingetroffen. Die Maschinen der Konkurrenten wurden im Rennfahrerlager unter Verschluss genommen. Bereits die Anfahrt zum Nürburgring bedeutete für die Teilnehmer aus England, den nordischen Staaten und Spanien eine erhebliche Anstrengung. In ihren Quartieren rund um den Nürburgring konnten sich die jungen Motorsportler von den Strapazen der Anreise erholen und gründlich ausschlafen. Währenddessen hatten die 7 Monteure des Vespa-Service im Rennfahrerlager alle Hände voll zu tun, um die Vespas noch einmal gründlich durchzusehen und kleinere, auf der Anreise entstandene Defekte zu beheben. Der Präsident des Vespa-Clubs von Europa, Dr. Renato Tassinari, war inzwischen mit dem Sportkommissar des VC Europa, Renzo Castagnetto, dem Sekretär des VC Europa, Herrn Gioia, und zahlreichen Journalisten am Nürburgring eingetroffen.

Am Samstag wurden die Funktionäre des Vespa-Clubs von Deutschland, insgesamt 54 Clubmitglieder aus den Vespa-Clubs Bonn, Köln e.V., Wiesbaden 1950 und Frankfurt, um 9 Uhr früh am Nürburgring erwartet. Pünktlich auf die Minute trafen die Stützen der Organisation vor dem Sporthotel ein, das vollständig für sie als Quartier reserviert war. Nach dem Mittagessen rief der Sportkommissar des VCVD die Teilnehmer an der 3. Vespa-Europameisterschaft zu einer internationalen Fahrerbesprechung zusammen. Bei dieser Gelegenheit wurde den europäischen Vespisten das Reglement der Europameisterschaft noch einmal genau erklärt. In der Zwischenzeit war der Nürburgring für jeden Verkehr gesperrt worden. Hermann Husel als sportlicher Leiter der Europameisterschaft setzte sich mit den Dolmetschern in den Lautsprecherwagen und führte die große Kolonne der Bewerber um die 3. Vespa-Europameisterschaft auf dem Nürburgring.

Bei dieser Besichtigungsfahrt konnten die Fahrer einen ersten Eindruck von der Schönheit und auch von den technischen Schwierigkeiten des Nürburgringes gewinnen. Hermann Husel erklärte die Rennstrecke und die gefährlichen Kurven der 22,5 Kilometer langen Nürburgring-Nordschleife.

Als Abschluß mußten die Fahrer ihre Maschinen noch der Abnahme-Kommission vorführen, die die Serienmäßigkeit der Fahrzeuge überprüfte und die Roller gleichzeitig plombierte.

Am Abend des gleichen Tages gab der Vespa-Club von Deutschland für die Teilnehmer und Ehrengäste der 3. Vespa-Europameisterschaft ein Festbankett im Sporthotel. In Vertretung des verhinderten Präsidenten des VCVD konnte Vizepräsident Bernhard Wesche außer den 105 Teilnehmern, neben dem Präsidenten des Vespa-Clubs von Europa, Dr. Tassinari, noch die Präsidenten Jules Geitlinger (Schweiz), Hans Larsen (Dänemark), Henry Francois (Belgien), Pierre Veau (Frankreich), William Bond (England) als Gäste des Vespa-Clubs von Deutschland herzlich begrüßen. Außerdem waren der Sportpräsident des DMV, Emil Vorster, und der Generalsekretär des Vespa-Clubs der Schweiz, Herr Siegenthaler, der Einladung des VCVD gefolgt. Dr. Tassinari hob in seiner Rede die große Bedeutung der 3. Vespa-Europameisterschaft auf dem Nürburgring hervor und ernannte anschließend den Sportkommissar des VCVD, Hermann Husel, zum Ehrenmitglied des Vespa-Clubs von Italien. Den Sportpräsidenten des DMV, Emil Vorster, und den Geschäftsführer der Nürburgring GmbH, Toni Koll, zeichnete Dr. Tassinari mit dem Ehrenpreis des Vespa-Clubs von Europa aus.

Am Sonntag, dem 10. September, war es endlich so weit. Ab 6 Uhr früh startete Dr. Tassinari die 105 Teilnehmer zum ersten und zweiten Wertungsabschnitt der Europameisterschaft. Zwei Runden von je 100 km mußten die Fahrer auf einer Fahrt durch die Höhen und Täler der Eifel in einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 45 km/h hinter sich bringen. Diese Streckenführung verlangte von jedem Teilnehmer volle Konzentration. Zwischen den beiden Runden mußten die Konkurrenten die elektrische Zeitmessung der Fa. NIVADA am Start- und Zielplatz des Nürburgringes passieren. Ab 7.30 Uhr früh trafen die rund 600 Teilnehmer an der internationalen Zielfahrt zur 3. Vespa-Europameisterschaft vor dem Sporthotel ein. Die Organisation der internationalen Zielfahrt und des Geschicklichkeitsturnieres wurde durch den Vespa-Club Frankfurt mit Unterstützung des Vespa-Clubs Deutsches Eck mustergültig abgewickelt. Die Gesamtleitung der Zielfahrt und des Geschicklichkeitsturnieres hatte der altbewährte 1. Vorsitzende des VC Frankfurt, Fred Wagebach, übernommen. Während die Teilnehmer der 3. Vespa-Europameisterschaft die beiden Streckenabschnitte in der Eifel fuhren, rollte das Geschicklichkeitsturnier auf dem Start- und Zielplatz des Nürburgringes ab. Zahlreiche Zuschauer hatten sich hier schon in den frühen Morgenstunden eingefunden. Durch das schöne Wetter begünstigt, kamen im Laufe des Vormittags viele Zuschauer zum Nürburgring, um sich die 3. Vespa-Europameisterschaft anzusehen.

Der Nürburgring zog Teilnehmer und Zuschauer mit seiner Rennatmosphäre von Anfang an in seinen Bann. Nach 10 Uhr vormittags beendeten die Fahrer den ersten und zweiten Streckenabschnitt der Europameisterschaft.



1. Sieger der 3. Vespa-Europameisterschaft, Berthold Schmidt aus Illingen (Saar)

Während der Zwangspause bis 11 Uhr herrschte vor der Tribüne des Sporthotels ein geschäftiges Treiben. Die Fahrer tauschten gemachte Erfahrungen aus, verglichen die Zeittabellen, um ihre bisherige Placierung bei der Regelmäßigkeitsprüfung festzustellen und tankten die Maschinen auf. Die anwesenden Präsidenten der nationalen Vespa-Clubs starteten die Fahrer zum dritten Wertungsabschnitt, der 6 Runden auf dem Nürburgring mit Durchschnittsgeschwindigkeiten von 55 km/h für GS und 50 km/h für Vespa Touren vorsah. Nach der letzten Runde auf dem Nürburgring hatten die Fahrer noch zwei Sonderprüfungen zu bestehen. Einen Geschwindigkeitskilometer und die Bergprüfung. In beiden Fällen ging es um die schnellste Zeit und besonders die Bergprüfung verlangte als Voraussetzung für den Sieg ein hohes fahrerisches Können.

Am Start- und Zielplatz gab es indessen keine Pause. Während die Sonderprüfungen auf dem Ring gefahren wurden, rief der 1. Vorsitzende des VC Frankfurt, Fred Wagebach, zur Siegerehrung für die internationale Zielfahrt und das Geschicklichkeitsturnier auf. Unter dem Beifall der vielen Zuschauer konnten die Zielfahrer und die Turniersieger ihre Preise entgegennehmen. (Ergebnisse Seite 17.) Nach 17 Uhr waren die letzten Prüfungen der 3. Vespa-Europameisterschaft abgeschlossen worden. Um 18 Uhr nahm ein großer Musik-



zug der Bundeswehr vor der Tribüne des Sporthotels Aufstellung, um den Zuschauern mit einem Standkonzert die Zeit bis zur Siegerehrung angenehm zu vertreiben. Inzwischen war es dunkel geworden. Scheinwerfer tauchten den Start- und Zielplatz in helles Licht. Gespannt warteten die Teilnehmer und Zuschauer auf die Siegerehrung. Um 19.30 Uhr marschierten die 54 Funktionäre des Vespa-Clubs von Deutschland in ihren weißen Kombinationen in den Start- und Zielplatz ein und nahmen neben den Fahnenmasten und dem Siegerpodest Aufstellung. Die drei ersten Preise, die rechts vom Siegerpodium standen, eine neue Vespa Grand Sport, eine Vespa Touren und eine Vespa 125 ccm, strahlten und glitzerten in vollem Festtagsglanz. Mit abgeblendeten Scheinwerfern fuhren die 105 Teilnehmer an der 3. Vespa-Europameisterschaft in zweier Reihen vor den Tribünen zur Siegerehrung auf. Der Generalsekretär des VCVD, Wollf. Schramm, gab die Gewinner dieser bedeutenden Motorroller-Sportmeisterschaft bekannt:

1. Berthold Schmidt (Deutschland)

Vom Jubel und stürmischen Beifall begleitet bestieg der zierliche Saarländer das Siegerpodest. Der Musikzug der Bundeswehr spielte das Deutschlandlied und die schwarz-rot-goldene Fahne ging am Flaggenmast hoch.

Dr. Tassinari bekleidete Berthold Schmidt mit dem weißen Trikot des Vespa-Clubs von Europa und legte ihm gleichzeitig den goldenen Siegerkranz als Vespa-Europameister 1961 auf die Schultern. Mit Glückwünschen überschüttet und von vielen Fotografen umdrängt, nahm Berthold Schmidt glückstrahlend auf dem ersten Preis, der Vespa Grand Sport, Platz. Den zweiten Rang belegte mit knappem Punktabstand der Italiener Gianfranco Fiora. Zu Ehren des erfolgreichen Italieners intonierte die Kapelle die italienische Nationalhymne. Mit sichtlich Freude konnte Dr. Tassinari dann, begleitet von dem herzlichen Beifall der Zuschauer, seinem erfolgreichen Landsmann den zweiten Preis, eine fabrikneue Vespa Touren, übergeben. Um das Glück voll zu machen, erhielt der Vespa-Club von Deutschland mit Dieter Schmitt aus Wiesbaden auch den dritten Platz der Vespa-Europameisterschaft. Als Belohnung für seine Leistung konnte Dieter eine neue Vespa 125 in Empfang nehmen (weitere Ergebnisse Seite 4). Der offizielle Teil der 3. Vespa-Europameisterschaft ging mit einem gemeinsamen Abendessen aller Teilnehmer und Ehrengäste zu Ende. In seiner Abschiedsansprache lobte Dr. Tassinari die vorzügliche Organisation und den Sportgeist der Teilnehmer. Er gab gleichzeitig bekannt, daß die 4. Vespa-Europameisterschaft 1962 in Belgien ausgetragen wird.

Der Chef der internationalen Zeitnahme, Herr Wilke, sagte nach der Veranstaltung erleichtert zum Generalsekretär und Sportkommissar des VCVD: „Lieber mache ich als verantwortlicher Zeitnehmer ein großes Rennen auf dem Nürburgring als eine weitere Vespa-Europameisterschaft, die ein Uhrwerk der Präzision sein muß.“

Diese Meinung eines erfahrenen, internationalen Sportfunktionärs stellt wohl das größte Lob für die unendliche Mühe und Arbeitskraft der Organisatoren der 3. Vespa-Europameisterschaft dar.



7



8



9



5



6

Dr. Tassinari im Gespräch mit dem 1. Vizepräsidenten des Vespa-Clubs von Deutschland, Bernhard Wesche (1) – Kurze Pause an den Boxen vor dem Start (2) – Hochbetrieb an den Boxen. Tanken und starten zum nächsten Wertungsabschnitt (3) – Zwei ganz schlaue, sie haben sich ihren Spezialsprit mitgebracht (4) – In zwei Runden mußten die Fahrer 200 km bergauf und bergab durch die Eifel fahren, um dann zum 3. Abschnitt auf dem Nürburgring starten zu können (5) – Dr. Tassinari ernannt den Sportkommissar des Vespa-Clubs von Deutschland, Hermann Husel, zum Ehrenmitglied des VC Italien (6) – Der Präsident des Vespa-Clubs von Europa, Dr. Renato Tassinari, startet die Teilnehmer an der 3. Vespa-Europameisterschaft. Rechts Renzo Castagneto, der Sportkommissar des VC Europa (7) – Zeit- und Uhrenvergleich. Die belgischen Fahrer zeigten einen guten Teamgeist (8) – Dr. Tassinari plauderte charmant mit der Miß Europa 1961, Fräulein Ingrid Moeckel (9)

3



Das Karussell erforderte höchste Konzentration und fahrerisches Können



Start zur Bergprüfung auf dem Nürburgring. Hier ging es um die schnellste Zeit



Für die Zielfahrtteilnehmer zur 3. Vespa-Europameisterschaft war ein Geschicklichkeitsturnier ausgeschrieben worden



Die Sieger der 3. Vespa-Europameisterschaft:
V.r.n.l.: 1. Berthold Schmidt (Deutschland), 2. Gianfranco Fiora (Italien), 3. Dieter Schmitt (Deutschland)

Ergebnis des Ausscheidungslaufes des VCVD zur 3. Vespa-Europameisterschaft

Helmut Braun	Goldmedaille u. Bundessieger des VCVD	Kl. Dieter Heinz	Silbermedaille
Heinz Husel	Goldmedaille	Friedrich Haak	Silbermedaille
Herbert Beck	Goldmedaille	Ulf Weyss	Silbermedaille
Bernd Schlüter	Silbermedaille	Peter Schmitt	Silbermedaille
Werner Rau	Silbermedaille	Berthold Schmidt	Silbermedaille
Hans Beckenbauer	Silbermedaille		
Hans Müller	Silbermedaille		
Dieter Schmitt	Silbermedaille		
Dieter Schrepfer	Silbermedaille		

Ergebnis der 3. Vespa-Europameisterschaft 1961

1. Berthold Schmidt	Deutschland	Goldmedaille	8. Giorgio Sicbaldi	Italien	Goldmedaille
2. Gianfranco Fiora	Italien	Goldmedaille	9. Ernst Hofer	Schweiz	Goldmedaille
3. Dieter Schmitt	Deutschland	Goldmedaille	10. Bernd Schlüter	Deutschland	Goldmedaille
4. Heinrich Bauer	Deutschland	Goldmedaille	11. Thomas C. Behan	England	Goldmedaille
5. Luigi Franco	Italien	Goldmedaille	12. Peter Cox	England	Goldmedaille
6. Ingemar Hansson	Schweden	Goldmedaille	13. Valerio Fiora	Italien	Goldmedaille
7. Rafael Homar Gibert	Spanien	Goldmedaille	14. Hans Beckenbauer	Deutschland	Goldmedaille
			15. Hans Hediger	Schweiz	Goldmedaille

3. Vespa-Europameisterschaft 1961 — Bergprüfung

1. Edmund Schulz	Deutschland	4. Heinz Husel	Deutschland	7. Hans Müller	Deutschland
2. Helmut Braun	Deutschland	5. Herbert Beck	Deutschland	8. Dieter Schmitt	Deutschland
3. Heinrich Bauer	Deutschland	6. Ulf Weyss	Deutschland	9. Niklaus Holstein	Schweiz
				10. Manuel Segarra	Frankreich

3. Vespa-Europameisterschaft 1961 — Geschwindigkeitskilometer

1. Helmut Braun	Deutschland	4. Heinrich Bauer	Deutschland	7. Herbert Beck	Deutschland
2. Edmund Schulz	Deutschland	5. Niklaus Holstein	Schweiz	8. Hans Müller	Deutschland
3. Heinz Husel	Deutschland	6. Dieter Schmitt	Deutschland	9. Karl Imlig	Schweiz
				10. Giorgio Sicbaldi	Italien

Offizielle Funktionäre der 3. Vespa-Europameisterschaft 1961:

Gran. Ufficiale **Dott. Renato Tassinari**
Präsident des Vespa-Clubs von Europa und des VC Italien

Renzo Castagneto
Sportkommissar des Vespa-Clubs von Europa

Wolfgang Schramm
Generalsekretär des Vespa-Clubs von Deutschland

Hermann Husel
Sportkommissar des Vespa-Clubs von Deutschland

Fred Wagebach, Zielfahrtleitung
Arthur Eichner, Zeitnehmer der OMK
Herr Hoelkeskamp, OMK, Sportkommissar
Herr Hermann, OMK-Sportkommissar
Werner Wagner, VCVD-Sportfunktionär und Streckenleiter
Manfred Wandelt, VCVD-Sportfunktionär und Streckenleiter
Hans Eberhard Hoffmann, Sportfunktionär
Herr Wilke, Internationaler Zeitnehmer der OMK



Neun junge Mädchen

von Jo Hanns Rösler

Neun junge Mädchen lasen ein Inserat. „Filmproduzent sucht Privatsekretärin.“ Neun junge Mädchen liefen um die Wette.

Die Erste lief vorher zu ihrem Friseur.

„Frisch getönt ist halb engagiert“, sagte sie, „die Männer achten nur auf das Äußere. Frisieren Sie mich auf Farah Diba, das ist heute die letzte Mode und die Konkurrenz ist groß. Man muß den Männern imponieren...“

Die Zweite stand vor ihrem Kleiderschrank.

„Ach Schwester, liebste Schwester mein!“ rief sie. „Leih mir dein Pariser Hemd, deinen römischen Rock, deine Wiener Bluse mit dem tiefen Dekolleté ohne Knopf. Die Männer achten auf das, was man anhat. Wie man aussieht, so wird man eingeschätzt. Eine Sekretärin, die einen Posten sucht, muß verwirrend und attraktiv aussehen...“

Die Dritte ging in einem Parfümladen.

„Das teuerste und süßeste Parfüm, was Sie haben“, verlangte sie, „alle Männer schnuppern gern. Wer gut riecht, wird engagiert. Das nennt man dann Betriebsklima. Jeder Mann wird hilflos und beginnt zu stottern, wenn man ihm nach allen Wohlgerüchen Arabiens duftend gegenübertritt...“

Die Vierte wühlte in ihrem Schuhschrank.

„Sag, Mutter, hast du meine italienischen Schuhe mit den steilen Bleistiftabsätzen nicht gesehen? Ich brauche sie heute dringend, sie machen einen tollen Gang und eine noch tollere Figur — ich bekomme dann den Posten bestimmt, Männer schauen immer zuerst auf die Schuhe und wie die Mädchen gehen...“

Die Fünfte stand vor ihrem Bandgerät.

Sie sprach ins Mikrophon. Zur Probe. „Ich werde mich bemühen, daß Sie zufrieden sind, Herr Direktor!“ — nein, das war falsch, das klang zu unterwürfig — „Ich werde mich bemühen, daß Sie zufrieden sind, Herr Direktor!“ — schon besser, aber noch immer nicht verheißungsvoll genug, der tiefe sinnliche Unterton fehlt — „Ich werde mich bemühen, daß Sie zufrieden sind, Herr Direktor!“ — das klingt jetzt gut, Männer fliegen auf Stimmen, Männer erwarten von ihren Sekretärinnen eine Engelsstimme, sie wollen aus jeder Antwort heraushören: „Sie sind der Mann meiner Träume... wenn ich Sie nicht bekomme, gehe ich in ein Kloster...“

Die Sechste versprach ihrem zwölfjährigen Bruder eine Packung Zigaretten. „Bruderherz! Borgst du mir heute deine blaue Niethose, deinen schwarzen engen Jungenspullover und deine roten Sandalen mit den zerrissenen Riemen? Das Haar habe ich mir schon heute früh nicht gekämmt, dafür die Fingernägel lila lackiert, ich möchte gern den Eindruck einer intellektuellen frühreifen Halbstarken erwecken, der Typ ist heute gefragt — Teenager mit Sex aus der Vorstadt, das ist die neue Sekretärinnenmaske — wenn ich den Posten bekomme, kriegst du Kinokarten für dich und deinen Stammzahn...“

Die Siebente stand in einem Strumpfgeschäft aus Nickel und Glas.

„Ach, Fräulein, zeigen Sie mir bitte ein anderes Paar. Selbstverständlich ohne Naht und dunkle Ferse. Ich brauche heute einen Strumpf für die höchsten europäischen Ansprüche, hauchdünn, glasklar, hüftgürtellang, Farbe Hawairose, sehr dezent natürlich — meine Beine müssen so nackt aussehen, als trüge ich keine Strümpfe, aber sie dürfen auch wiederum nicht so aussehen wie die nackte Haut persönlich — gute Strümpfe sind die beste Empfehlung, die Beine sind das Gesicht der Frau und die Strümpfe das Make-up...“

Die Achte klemmte sich hinter das Telefon und rief Gott und die Welt an. Sie sagte zehnmal hintereinander:

„Ehe ich mich heute dort vorstelle, bitte ruf ihn an: Beziehungen sind heutzutage alles. Wer eine gute Empfehlung hat, wird engagiert. Wenn du als Landesverbandsvorsitzender (Präsident des Aufsichtsrates, Chefredakteur, Klubmitglied) und deine Frau als geborene Gräfin von Pritwitz (Verleihchefin, Filmstar, Bundestagsmitglied) für mich bei ihm ein gutes Wort einlegen...“

Was die Neunte tat, ich weiß es nicht. Jede erhoffte sich ihre Chance auf ihre Weise. Es gibt ja für Frauen hundert Mittel, sich einen Chef einzufangen, wenn sie auf die Pirsch nach einem Chef geht. Und ein Filmproduzent ist nun einmal ein Kapitaler.

Der Filmproduzent ließ die neun jungen Mädchen vor.

Er musterte sie nicht ohne Wohlbehagen.

Dann traf er seine Wahl.

„Welche haben Sie genommen, Dr. Simon?“

Er sagte:

„Keine von denen, sondern eine, die perfekt stenografieren und maschineschreiben kann.“

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. 91464“.

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.



Eine Vespa-Tour nach Spanien lohnt immer

Die Überschrift kommt einer Einladung gleich. Ausgesprochen hat sie Eugenio de Zuarzo Torrontegui, der Sekretär des Barcelonaer Vespa-Clubs. Im Clublokal in der Barcelonaer Calle Balmes 224 sind Vespa-Fahrer aus ganz Europa stets herzlich willkommen und ganz besonders freut man sich, wie Don Eugenio versichert, über den Besuch von deutschen Clubkameraden. Stolz zeigt er dann die Wimpel und Freundschaftsgaben zahlreicher befreundeter Clubs und Sportorganisationen aus allen Teilen unseres Kontinents, mit denen die Barcelonaer Vespisten guten Kontakt halten.

In diesem Jahr konnte man bereits Sportkameraden aus vielen Teilen der Bundesrepublik, u. a. aus Mainz, Pforzheim, Augsburg, Bremen, Ludwigshafen, Duisburg, Braunschweig und Kaiserslautern in Barcelona begrüßen. Mehrere von ihnen wollten an der für August geplanten Vespa-Wallfahrt der katalonischen Clubs nach San Bartolomé, einem kleinen Kirchlein in den Bergen, unweit von Barcelona, teilnehmen. Der unerwartete Tod des Barcelonaer Vespa-Clubpräsidenten Silvio Dequi und seines Clubsekretärs Manuel Vidal Ribas — beide verstarben innerhalb weniger Wochen — wurde jedoch zum zwingenden Anlaß, die geplante Veranstaltung nicht stattfinden zu lassen.

Die kleine Kapelle von San Bartolomé ist seit dem spanischen Bürgerkrieg unter dem Namen „San Bartolomé de las Vespas“ (San Bartolomé der Vespas) bekannt. Eine Horde spanischer Freischärler wollte damals die Kirche plündern und die Glocken abmontieren. Ihr Vorhaben scheiterte jedoch an einem wilden Wespenschwarm, der sich auf die Plünderer stürzte und sie schließlich, total zerstoßen, ohne die begehrte Beute den Rückzug antreten ließ. In aller Kürze soll die Fahrt nach dem spanischen Vespa-Wahlfahrtsort nachgeholt werden. Vespa-Tip wird seinen Lesern darüber berichten, um so mehr, als man in Barcelona plant, San Bartolomé zum Zentrum für zukünftige europäische Vespa-Sternfahrten und internationale Camping-Treffen zu machen.

Neben dem gesellschaftlichen Leben pflegt der Barcelonaer Club die verschiedensten Sportarten. Tischtennis erfreut sich besonderer Beliebtheit. Stolz ist man dabei vor allem auf den Sieg, den eine Auswahl des Vespa-Clubs am 1. September über ein Tischtennisteam des Karlsruher Handballclubs davontragen konnte. Ein Pflaster auf die Wunde der Karlsruher



Ein fröhliches Empfangskomitee junger Damen fuhr der Vespa-Kolonie bei der Ankunft in Barcelona entgegen

mag die überaus freundliche Aufnahme gewesen sein, die ihnen ihre spanischen Sportfreunde bereiteten. Ricardo Flegenheimer, deutsch sprechendes Vorstandsmitglied und „Außenminister“ des Barcelonaer Vespa-Clubs, überreichte ihnen die spanischen Clubabzeichen. Die Karlsruher revanchierten sich mit ihren Insignien.

Das Ereignis des Jahres war für Spaniens Vespa-Freunde und darüber hinaus für viele Motorradfahrer die große „Vespa-Zuverlässigkeitsfahrt durch 20 Provinzen“. 2890 km waren in 8 Etappen zurückzulegen. Nur wer die spanischen Straßenverhältnisse kennt, kann ermessen, was dies bedeutet. Auch darf man nicht vergessen, daß Spanien, nach der Schweiz, das bergreichste Land Europas ist. 12 Pässe, bis zur Höhe von 1700 m, waren zu überwinden. Dann wieder ging es über endlos scheinende, wüste Hochebenen, durch Apfelsinenplantagen am Mittelmeer und bis hinauf an die grüne Küste des Atlantik. Cordoba, Sevilla, Malaga, Granada, Murcia, Alicante, Valencia, Tarragona, Barcelona, Lerida, Huesca, Saragossa, Soria, Logrono, Vitoria, San Sebastian, Bilbao, Santander, Valladolid und Madrid waren Haltepunkte entlang der Route.

Unter den 55 Teilnehmern aus zehn Ländern befand sich auch eine kleine deutsche Mannschaft. Werner Pretsch und Hans Müller, beide aus Augsburg und Klaus-Dieter Heinz vom Vespa-Club Ruhrtal „ritten“ für Deutschland. Ständig, müde und mit sonnenverbrannten Gesichtern kamen sie nach der vierten Tagesetappe, am 13. Juni, an der Barceloneser Plaza Calvo Sotelo vor der großen Ehrentribüne an. Tausende von Menschen waren dort, wie an vielen Orten entlang der Fahrtstrecke, auf den Beinen, um die Fahrer willkommen zu heißen. Joachim Krieger vom Deutschen Generalkonsulat und der Vespa-Tip-Korrespondent begrüßten ihre Landsleute. Es gab Blumensträuße für den Etappensieger und die ausländischen Teilnehmer aus Schweden, Holland, Großbritannien, Frankreich, Italien, der Schweiz, Portugal, Österreich und der Bundesrepublik Deutschland.



Morgens bei der Ausfahrt aus Barcelona. Die 5. Etappe von Spaniens großer Vespa-Zuverlässigkeitsfahrt hat begonnen.



Tischtennisraum im Clubheim des Vespa-Clubs Barcelona

Wenige Tage später ging der Spanier Gomez Ysla in Madrid als Sieger in der Gesamtwertung mit 251 Punkten durchs Ziel. Zweiter und damit bester Fahrer unter den ausländischen Teilnehmern wurde der Italiener Giovanni Caproni. Er konnte 228 Punkte auf sich vereinigen. Bester Deutscher war der Ruhrtaler Vespa-Fahrer Klaus-Dieter Heinz. Mit 38 Punkten belegte er den 29. Platz. In der Mannschaftswertung lagen die deutschen Teilnehmer mit 73 Punkten, vor den Holländern und Schweden, auf dem 12. Platz.

Beim großen Abschiedsempfang in Madrid begrüßte der Präsident des Vespa-Clubs von Spanien, Conde de Casa Rul, nochmals alle in- und ausländischen Teilnehmer, darunter besonders auch die deutsche Mannschaft. Aus der Hand von Pedro Gomez Aparicio, Präsident der spanischen Pressevereinigung, erhielten sie einen Pokal. Die Tagespresse und Spaniens Vespa-Zeitschrift „Vespa Club“ würdigten ausführlich das große Ereignis.

Wer hilft in Spanien weiter?

Spanien ist als Reiseland für den Vespa-Fahrer zu allen Jahreszeiten ein lohnendes Ziel. Die zahlreichen spanischen Vespa-Clubs stehen allen ausländischen Sportkameraden, falls sie unterwegs einmal steckenbleiben sollten, gerne mit Rat und Tat zur Seite. Die wichtigsten spanischen Clubs sind nachstehend aufgeführt.

ALCOY. — Monterrey, avenida José Antonio, 49.
 ALGECIRAS. — Duque de Almodovar, 13.
 ALICANTE. — Paseo Gadea, 11.
 ALMERIA. — Rueda Lopez, 11.
 ARANJUEZ. — Gobernador, 11.
 BADALONA. — General Primo Rivera, 73. Bar Royal.
 BARCELONA. — Balmes, 224.
 BILBAO. — Alameda Mazarredo, 41.
 CADIZ. — San Salvador, s/n.
 CARTAGENA. — Paseo Alfonso XIII, 33.
 CORDOBA. — Avenida Julio Pellicer, 4.
 CUENCA. — Cervantes, 15.
 ELCHE. — Reina Victoria, 2.
 EL FERROL DEL CAUDILLO. — General Franco, no. 14-16.
 GIJON. — Linares Rivas, 6.
 GRANADA. — Camino de la Zubia, 4 (Grupo C. Valdés).
 GRANOLLERS. — José Anselmo Clavé, 65-67.
 GUADALAJARA. — Doctor Benito Hernando, 13-15.
 HOSPITALET LLOBREGAT. — Generalísimo Franco, 246.
 HUELVA. — Avenida Alemania, 16.
 HUESCA. — Porches Galicia, 5.
 JAEN. — Plaza San Roque, 1.
 JATIVA. — Avenida Selgas, Bar los Arcos.
 JEREZ FRONTERA. — Chancilleria, 15.
 LEON. — Burgo Nuevo, 5.
 LA CORUNA. — Maestro Mateos, 7.
 LERIDA. — Alcalde Costa, 3.
 LINARES. — Peral, 21.
 LOGRONO. — Breton de los Herreros, 13.
 LORCA. — Apartado de Correos, 12.
 LUGO. — Doctor Castro, 18.
 MADRID. — Atocha, 123.
 MALAGA. — Salinas, 9.
 MALLORCA. — Velazquez, 5.
 MATARO. — Avenida José Antonio, Bar Clavé.
 MURCIA. — Caravija, 9.
 NAVARRA. — Avenida Carlos III, 36, Pamplona.
 ONTENIENTE. — Santo Domingo, 14.
 OVIEDO. — Asturias, 27.
 PONTEVEDRA. — Plaza de la Estrella, 18.
 REUS. — Monterols, 36.
 SABADELL. — Avenida Ejército Español, 41.
 SAN SEBASTIAN. — Aldamar, 7.
 SANTANDER. — Calderon de la Barca, 7.
 SEVILLA. — Plaza Pescaderia, 1.
 SORIA. — Tejera, 30.
 TARRAGONA. — San Agustin, 19.
 TARRASA. — Avenida Caudillo, 138.
 VALENCIA. — Plaza Canovas Castillo, 5.
 VALLADOLID. — Plaza Canovas Castillo, Bar Alcazar.
 VIGO. — Pontevedra, 4.
 VITORIA. — Manuel Iradier, 30.
 ZAMORA. — San Torcuato, 49.
 ZARAGOZA. — Hernando de Aragon, 1.



Die Männer vom Roten Kreuz waren ebenfalls per Vespa zur Stelle. Barcelonas Samariter haben ihre eigene Vespa-Staffel. Auf vielen Straßen in der Provinz Barcelona sind sie zu finden.



Die Vespas des spanischen Roten Kreuzes in Reih und Glied



Eine Tribüne hatte der Barceloneser Vespa-Club zum Empfang der Teilnehmer an der „Vespa-Zuverlässigkeitsfahrt über 20 Provinzen“ aufgebaut. Mädchen in spanischen Volkstrachten erwarteten mit großen Blumensträußen die Ankunft der Fahrer. Die Fahnen der beteiligten Länder, darunter auch Schwarz-Rot-Gold, waren aufgezogen.

Reisenachrichten

Neue Autobahn-Tankstellen. Ab 1. September wird die Autobahn-Tankstelle Frankfurt-Nord mit Treibstoffen der Volkskraftstoff GmbH, die Autobahn-Tankstelle Limburg mit solchen der Touring-Tankstellen GmbH und die Autobahn-Tankstelle Hamburg-Horn mit Erzeugnissen der Erdölwerke Frisia AG beliefert. Wie die Gesellschaft für Nebenbetriebe der Bundesautobahnen mitteilt, gewährleisten die Lieferfirmen eine gleichbleibend gute Qualität ihrer Kraftstoffe. kb

Österreichs Polizei kontrolliert Verbandspäckchen. Mindestens zwei steril verpackte Mullbinden müssen neuerdings auch ausländische Kraftwagen in Österreich mitführen. Die Polizei überprüft in Stichproben, ob die im neuen Kraftfahrzeuggesetz des Landes enthaltene Vorschrift befolgt wird. kb



Für den Bordmechaniker

17. Lektion | Vergaser der Vespa 150/T4

Auch die Vespa 150 T/4 ist mit einem Dell'Orto-Vergaser ausgerüstet. Seine Aufgaben sind die gleichen wie die aller Vergaser, nämlich den Treibstoff für eine einwandfreie Verbrennung vorzubereiten.

Bedingt durch die Konstruktion des Motors der Vespa 150 T/4 als Drehschiebomotor wird der Treibstoff nicht in der herkömmlichen Weise über den Zylinder angesaugt, sondern über das Kurbelwellengehäuse. Damit wurde dem Vergaser zwangsläufig ein anderer Platz zugewiesen.

Der Vergaser sitzt direkt auf dem Kurbelwellengehäuse, zusammen mit dem Luftfilter in einem voll abgedichteten Kasten (Bild 1), an dessen einem Ende durch einen Gummibalg (Nr. 1) aus dem Innern des Fahrgestells Luft angesaugt wird. Durch den Gehäusedeckel reicht ein gerändelter und mit einem Schlitz für den Schraubenzieher versehener Schraubenbolzen (Nr. 2). Dieser dient zur Gasregulierung für den Leerlauf. Löst man die beiden Schrauben (Nr. 4), mit denen der Deckel (Nr. 2) festgehalten ist, und hebt den Deckel ab, so sieht man einen kleinen Filter (Nr. 5) und darunter einen Vergaser.

Um den Filter abzunehmen, löst man die Schlitzschrauben (Nr. 5a), hebt den Filter vorsichtig an und hängt das Seil der Starterhilfe (Nr. 10) aus der an der Unterseite des Filters befindlichen Öse zur Starterklappe (Nr. 25) aus.

Nach Abheben des Luftfilters kann man durch die Mischkammer, solange der Gasschieber den Durchblick freigibt, direkt auf die Kurbelwelle sehen. Damit nun bei der weiteren Demontage nicht etwa Kleinteile oder Schmutz in das Kurbelgehäuse fallen, empfiehlt es sich der Kurbelwelle die Stellung zu geben, daß diese den Ansaugschlitz voll abschließt.

Zwei Schraubenmutter (Nr. 9) halten den Vergaser auf dem Vergaserkasten und auf dem Kurbelgehäuse fest. Beide Schrauben lösen, Benzinschlauch (Nr. 12) vom Nippel abziehen und Vergaser abheben. Auf dem Boden des Vergaserkastens bleibt eine Dichtung zurück. Hat man diese vorsichtig weggenommen, liegt eine Schlitzschraube frei, die den Vergaserkasten auf dem Kurbelgehäuse festhält. Beseitigt man auch dieses noch, so kommt nochmals eine Dichtung zum Vorschein. Dem Bastler sei gleich gesagt, daß von den Dichtungen keine zuviel ist.

Bild 4 zeigt den ausgebauten Vergaser und Luftfilter.

Über dem eigentlichen Schwimmergehäuse sitzt der Ansaugstutzen mit Schlauchnippel (Nr. 13) für die Treibstoffzuleitung. Der Treibstoff wird über einen feinmaschigen Netzfilter aus Kunststoff zum Schwimmergehäuse geleitet. Um diesen Netzfilter reinigen zu können, braucht man lediglich die Halteschraube (Nr. 14) des oberen Deckels zu lösen und den Deckel (Nr. 15) abzuheben. Schon kann der kleine Filter herausgenommen werden.

Zum Öffnen des eigentlichen Schwimmergehäusedeckels müssen die beiden Schlitzschrauben (Nr. 20) entfernt werden. Im Schwimmergehäuse hebt und senkt sich mit dem Benzinstand ein Kunststoffschwimmer. Der Kunststoffschwimmer ist um ein Scharnier drehbar. Auf dem Arm zwischen Schwimmer und Scharnier sitzt die Schwimmernadel. Diese gibt die Zuflußöffnung für das Öl-Benzin-Gemisch frei bzw. schließt sie ab, so wie es zum Betrieb des Motors notwendig ist.

An das Schwimmergehäuse ist die Düsenkammer direkt angebaut. Die Düsenkammer ist ohne Demontage des Vergasers zugänglich und mit einem Deckel (Nr. 17) abgeschlossen. Nach

Abheben des Deckels sieht man die Leerlaufdüse (Nr. 19) und den Düsenstock (Nr. 18) mit Zerstäuber und Hauptdüse. Mit dem geeigneten Schraubenzieher können beide zum Reinigen ausgebaut oder mit neuen ausgetauscht werden.

Die serienmäßig eingebaute Leerlaufdüse ist Größe 42.

Die serienmäßig eingebaute Hauptdüse ist Größe 100 ab Motor-Nr. 021 265, bis dahin Größe 95 bzw. 98.

Die Größenangaben geben den Durchmesser der Düsen in Hundertstelmmillimeter an.

Von der Düsenkammer aus nimmt das Öl-Benzin-Gemisch seinen Weg zur Mischkammer (Nr. 22) und von da in die Ansaugöffnung des Kurbelgehäuses. Reguliert wird die Gemischzuführung durch einen Flachschieber.

Am Vergaser sieht man zwei Regulierschrauben. Die eine dient zur Einstellung der Gemischzufuhr für den Leerlauf (Nr. 3), die andere reguliert die Sauerstoffversorgung (Nr. 21).

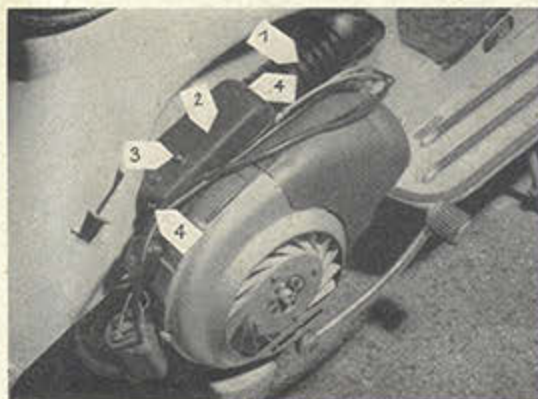
Die Gemischeinstellschraube für den Leerlauf geht durch den Vergaserkastendeckel (Nr. 2). Die Luftregulierschraube (Nr. 21) kann ebenfalls von außerhalb des Vergaserkastens bedient werden. Hierzu nimmt man eine Gummikappe an der schmalen Seite des Vergaserkastens, die dem Gummibelag gegenüberliegt, ab und schon ist ein Durchgang in der Blechwand frei. Bild 3 zeigt den Weg mit einem Schraubenzieher.

Günstig für die Bedienung der beiden Regulierschrauben ist, daß man zu deren Betätigung nur die Motorhaube abnehmen muß. Das Gasseil wird am Schiebergestänge (Nr. 11) mit einem Nippel eingehängt. Ebenso wird die Starterklappe (Bild 4) am zugehörigen Bowdenzug (Nr. 7 und Nr. 10) angeschlossen. Beide Züge können am Vergaserkasten außen durch Regulierschraube mit Gegenmutter fein eingestellt werden. Bei Betätigung der Starterhilfe deckt eine Klappe, die innerhalb des Filters angebracht ist, die Ansaugöffnung des Vergasers ab.

Öl und Benzin sind beim Vespa 150 T/4 im Verhältnis von 1:50 gemischt, das heißt auf 1 Teil Öl treffen 50 Teile Benzin. Als Öl nehme man grundsätzlich Markenöl. Dieses ist heute in ausgezeichneter Qualität sowohl als einfaches Kabinettöl der Viskosität SAE 30 wie als selbstmischendes Öl zu erhalten. Welches von beiden Ölen gewählt wird, ist dem Fahrer vorbehalten. Es ist jedoch wichtig, mit der begonnenen Ölart weiterzufahren. Da das einfache Kabinettöl trockene Ölkohle zurückläßt, darf später kein Selbstmischer gefahren werden, denn dessen Zusätze würden die Ölkohle lösen. Die gelöste Ölkohle würde als Schmirgel entsprechende Schäden anrichten.

Der Vergaser kann nur dann richtig funktionieren, wenn die vorgeschriebenen Düsen eingesetzt sind und das vorgeschriebene Mischungsverhältnis getankt wird, wobei vorausgesetzt wird, daß alle vorgesehenen Durchgänge für den Treibstoff sauber sind und auch der Treibstoff selbst frei von Verunreinigungen ist.

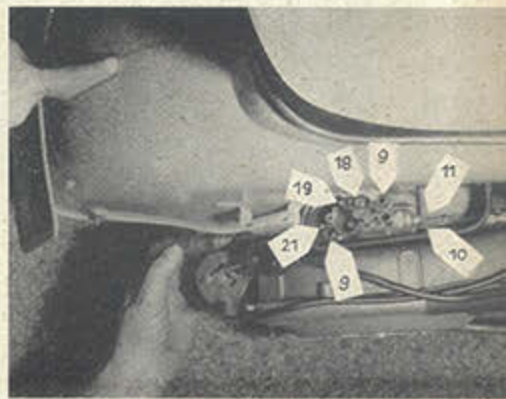
Bei der Montage des Vergaseraggregates ist auf das Dichtsitzen zu achten. Also der Vergaserkasten mit Dichtung fest auf dem Kurbelgehäuse. Der Vergaser selbst mit Dichtung fest auf dem Boden des Vergaserkastens. Der Filter dicht auf dem Vergaser. Der Kastendeckel dicht auf dem Kasten. Die Gummidichtung für die Abdichtung der Rändelschraube zur Gaseinstellung und den Gummiverschlußstopfen für den Durchgang zur Luftregulierschraube nicht vergessen.



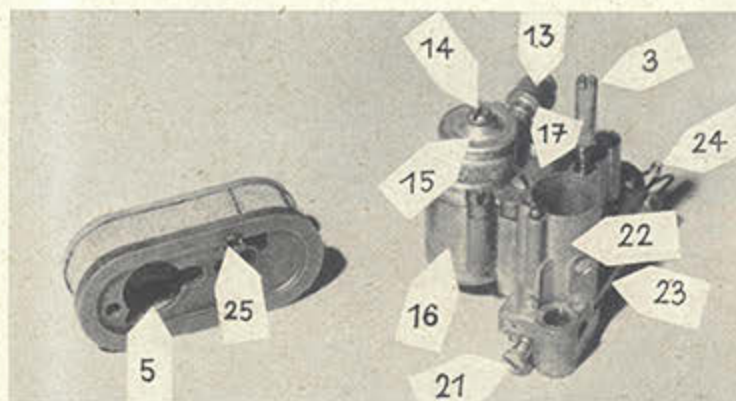
1



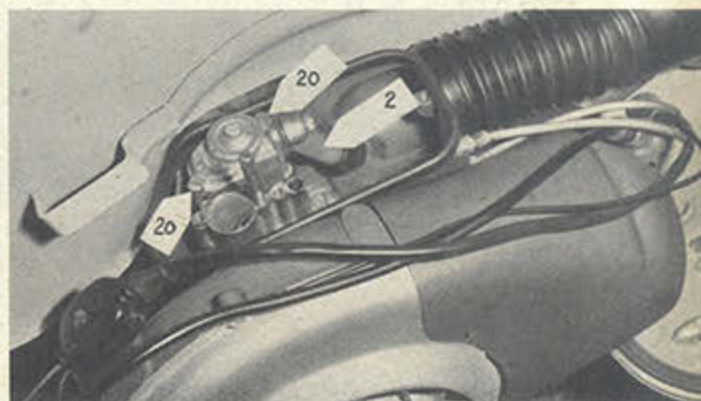
2



3



4



5

Beim Vergaser der Vespa 150 T/4 ist die Montage schon insofern vereinfacht, als man nicht das Schwimmergehäuse besonders einrichten muß. Dieses ist starr mit dem Gesamtvergaser verbunden.

Verbraucht der Motor zu viel Kraftstoff oder wird dem Motor so viel Kraftstoff zugeleitet, daß dieser „absäuft“, so können im wesentlichen folgende Mängel im Vergaser schuld sein:

Der Schwimmerkörper ist undicht und hat nicht mehr genügend Auftrieb, weil Kraftstoff in den Schwimmerkörper eingedrungen ist. Hier hilft nur, den Schadtteil zu ersetzen.

Die Schwimmernadel schließt den Nadelsitz nicht einwandfrei. Etwaige Unreinigkeiten mit Benzin ausspülen oder mit Preßluft ausblasen. Sollte dies nicht zum Erfolg führen, Schwimmernadel erneuern.

Der Luftfilter ist verunreinigt oder verstopft. Dadurch kommt zu wenig Sauerstoff zur Verbrennung. Luftfilter in Benzin reinigen und mit Preßluft trocknen. Dann Filter in 30%-Benzin-Ölbad tauchen und wieder einbauen.

Vielleicht hat sich die Starterhilfe festgeklemmt. Dann kommt auch zu wenig Sauerstoff ins Gemisch. Also die Starterklappe wieder gängig machen.

Oder sind die Düsen im Vergaser verändert? Vielleicht ist der Durchmesser zu groß? Sind diese zu weit aufgebohrt? Düsen erneuern.

Außer im Vergaser kann der Mangel auch an der Zündkerze liegen. Ist der Elektrodenabstand zu weit? Der richtige Abstand ist 0,6 mm. Sitzt die Kerze lose? Wurde der Dichttring zur Kerze vergessen?

Oder fehlt die Dichtung zwischen Motorgehäuse und Zylinderfuß? Sitzt der Zylinderkopf nicht dicht auf dem Zylinder? Bei der Vespa 150 T/4 ist zwischen Zylinderkopf und Zylinder keine Dichtung. Zwischen Zylinderfuß und Gehäuse besteht die Dichtung aus einer Leichtmetallfolie.

Auch die Kolbenringe können zu stark abgenutzt sein.

Auch zu viel Spätzündung kann die Ursache sein.

Auch zu geringe oder zu unregelmäßige Kraftstoffversorgung kann die Ursache im Vergaser haben.

Ist das feine Netzfilterchen über dem Schwimmergehäuse verschmutzt? Den Filter ausbauen und in Benzin reinigen. Dann mit Preßluft trocknen.

Klebt der Schwimmerkörper im Scharnier? Klebt die Schwimmernadel im Sitz? Mit Benzin und Preßluft reinigen.

Sind die Leitung im Vergasergehäuse verstopft oder die Düsen, immer mit Benzin und Preßluft reinigen.

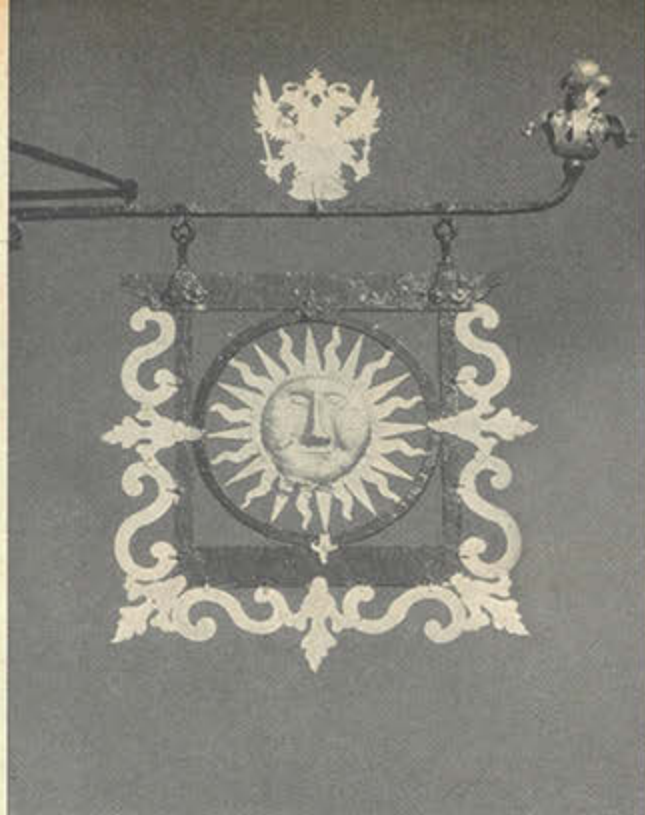
Es kann aber auch sein, daß der Benzinbahn gereinigt werden muß oder der Benzinschlauch zwischen Hahn und Vergaser verstopft oder undicht ist.

Der Vergaser ist ein so feinfühliges Instrument, daß man immer zuerst überprüfen soll, ob nicht andere Teile des Motors, wie Zündkerze oder Starterklappe oder Treibstoffleitung, die Ursache des Versagens sind. Arbeiten am Vergaser nur mit einwandfreien Werkzeugen durchführen! Zum Reinigen von Düsen oder sonstigen Durchgängen keine Drähte verwenden!

Hier ersetzt der Fachmann die Axt im Hause.

Ihr Fridolin

1 = Gummifaltenbalg Bild 1 – 2 = Vergaserkastendeckel Bild 1 – 3 = Einstellschraube für Leerlauf Bild 1, 2, 4 – 4 = Befestigungsschrauben für Kastendeckel Bild 1 – 5 = Luftfilter Bild 1, 4 – 5a = Halteschraube für Luftfilter Bild 2 – 6 = Feineinstellung für Starterklappe Bild 2 – 7 = Bowdenzug für Starterklappe Bild 2 – 8 = Gaszug Bild 2 – 9 = Halteschrauben für Vergaser Bild 3 – 10 = Zugseil für Starterklappe (ausgehängt) Bild 3 – 11 = Gassell (eingehängt) Bild 3 – 12 = Benzinschlauch Bild 5 – 13 = Ansaugstutzen mit Schlauchnippel Bild 4 – 14 = Halteschraube für Deckel zu Netzfilter Bild 4 – 15 = Deckel zu Netzfiltersitz Bild 4 – 16 = Schwimmergehäuse Bild 4 – 17 = Deckel zu Düsenkammer Bild 4 – 18 = Düsenstock mit Hauptdüse und Zerstäuber Bild 3 – 19 = Leerlaufdüse Bild 3 – 20 = Halteschrauben für Deckel zum Schwimmergehäuse Bild 5 – 21 = Luftregulierschraube Bild 3, 4 – 22 = Mischkammer Bild 4 – 23 = Gehäuse für Gasschieber Bild 4 – 24 = Ose für Gaszug Bild 4 – 25 = Ose für Starterklappe Bild 4



Wirtshausschild „Zur Goldenen Sonne“ in Bad Krotzingen i. Breisg.

Wahrzeichen der Gastlichkeit

Wie freundliche irdische Gestirne leuchten die alten Wirtshausschilder in den Straßen und Gassen vieler deutscher Städte. Mag der Verkehr auch immer schneller werden und die Zeit immer rastloser, die Wahrzeichen der Gastlichkeit sind beständig und gültig geblieben, und wer sich in ihre Hut begibt, ruht aus vom Getriebe der großen Straßen. Ist es nur ein romantischer Schimmer, der die goldenen Sinnbilder umwebt oder nicht vielmehr der Inbegriff der guten Einkehr, der die uralten Gasthofnamen umgibt? Sie überdauern die Geschlechter der Wirte wie der Gäste, aber sie tragen sich, selbst schon Zeugnis halbverwehelter Epochen, immer von neuem in die Erinnerung ein, die sich mit glückhafter Fahrt und seliger Rast verknüpft.

Auch wenn das Gasthaus erneuert wird und sich ausdehnt, wird das Wahrzeichen respektvoll bewahrt. Wie manches Wirtshausschild ist aus dem Brandschutt des Krieges wieder ausgegraben worden! Doch in dem Augenblick, als das Symbol wieder über der Pforte erglänzte, im Sonnenlicht reiselustiger Tage, im Sternenschein geruhender Nächte, sind auch die guten Hausgeister wieder eingezogen.

Deutschland ist reich an schönen alten Gasthöfen. Dem Kundigen, der um ihre Vorzüge weiß, spannt sich ein ganzes Netz genießerisch genannter Namen über die Landkarte, und er nimmt manchen Umweg in Kauf, um sich bewährter Zuneigung zu vergewissern. Und wer nach Alter und Deutung der Hauszeichen fragt, der erfährt bald zu seiner Verwunderung und Beruhigung, daß im Dickicht der Jahrhunderte und der Geschichte Krieg und Regierungswechsel kaum mehr bedeuten als der Wandel der Jahreszeiten, daß aber Durst, Hunger und Müdigkeit der Reisenden zu allen Zeiten nach guter Gastlichkeit gesucht und sie gefunden haben. Lange bevor moderne Gründlichkeit die großen und kleinen Städte mit dem System der Straßenbezeichnungen und dem Schema der Hausnummern überzog, trugen die Gasthäuser ihre Namen, und um sie dem Wanderer kenntlich zu machen, gewannen sie Bildgestalt in einfacher oder prunkvoller Form, aber immer sinnfällig und mit einem Blick zu erkennen. Es gibt fast nur Wirtshäuser mit freundlichen Namen. „Zum Höllenloch“, „Zur Finsternen Schlucht“, „Zum Hungrigen Wolf“, „Zur Mageren Ente“ ist nie ein Reisender gern gezogen. Aber Märchen und Mythe, Himmel und Erde, Fabel und Frömmigkeit haben am bunten Geranke der alten Wirtshausschilder mitgewirkt. Stolz verkünden der „Deutsche Kaiser“, die „Sieben Kurfürsten“ oder der „König von Holland“ von seintigem hohen Besuch, aber auch von alten Privilegien. Wie gern stellt ein Wirt sein Haus und seine Gäste unter



Wirtshausschild „Zum Ritter“ in Weil der Stadt



Wirtshausschild „Zum Blauen Hecht“, Regensburg



Wirtshausschild „Zum Bären“ in Calw im Schwarzwald



Wirtshausschild „Zum Löwen“, Staufen im Breisgau. In diesem Gasthof soll (der Sage nach) Faust seine Seele dem Teufel verschrieben haben.

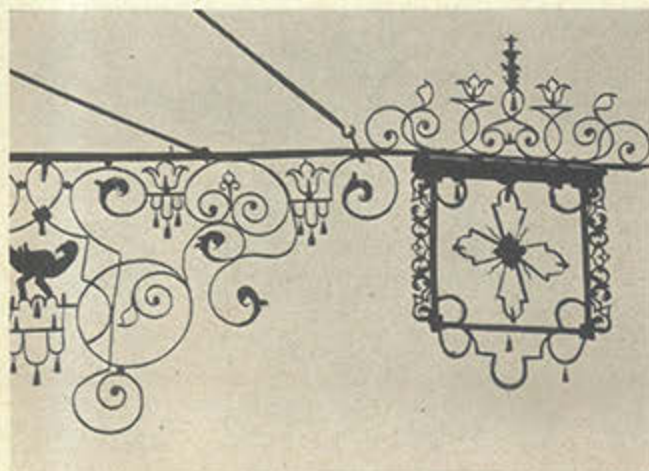
die frommen Zeichen der Legende! Er läßt den „Goldenen Engel“ über der Tür schweben oder die „Heiligen Drei Könige“ über seinem Gasthof walten, jene hohen Reisenden zum großen Ziel vor undenklicher Zeit. Wenn freundlich die „Goldene Sonne“ oder der „Halbe Mond“ einladen, kann es kein ungetröstetes Gemüt geben. Wie oft müssen die vier Evangelisten ihre Symbole leihen, Löwe und Stier, Adler und Engel, die sich so friedlich „Zum Springenden Hirschen“, „Zum Bären“, „Zum Kranich“ oder auch „Zum Walfisch“ gesellen! Zuweilen sind auch Teile des Wappens der Stadt oder des Landesherrn in das Wirtshausschild übernommen worden, die „Goldene Krone“ der „Wilde Mann“, das „Mainzer Rad“, der „Bremer Schlüssel“ oder das „Niedersachsenroß“. Das „Grüne Laub“ erinnert an den uralten Brauch, einen Buschen frischer Zweige aufzustecken, wo Wein ausgeschenkt werden darf.

Aus dem frühen und hohen Mittelalter haben sich noch vereinzelt steinerne Hauszeichen erhalten. Aber die meisten Wirtshausschilder haben ihre Form im bilderfreudigen Barock und Rokoko gefunden. In der reichen Kunstgeschichte des deutschen Schmiedeeisens nehmen die Wirtshausschilder ein besonderes heiter-schönes Kapitel ein. Wieviel Möglichkeiten

handwerklicher Entfaltung boten allein die weitausladenden Vorsprünge, Ausleger und Aufhänger, von denen das Emblem getragen oder gestützt wird! Der zähe geschmiedete, gezogene oder getriebene Werkstoff bringt Ranken, Blüten und Früchte hervor, beugt sich in spielerischer Laune, faßt und umwirbt in zärtlicher Umschlingung das kraftvoll-schlichte Wahrzeichen. Im allgemeinen sind es nur einfache Handwerksmeister des 17. und 18. Jahrhunderts gewesen, denen wir die köstlichen Schilder verdanken, aber ihr Können reicht tief in die Volkskunst hinab. Urwüchsige Bildkraft, echte Naivität und herzhafter Humor haben diese einladenden Werke wachsen lassen.

Wird das Hauszeichen gepflegt, sorgsam vor Verfall und Rost geschützt und immer wieder neu bemalt und in frische Vergoldung gehüllt, dann mag man daraus den Wohlstand des Wirtes erkennen, aber auch auf die Fürsorge schließen, die den Gast erwartet. So prunken noch heute in Straßen und Gassen alter Städte und Dörfer zwischen Friesland und Tirol die Wahrzeichen ihrer Gasthöfe als fröhliche Symbole, die Heimatliebe und Fernweh in sich vereinen, die verlocken sollen zu weiten Reisen und zur stillen, besinnlichen Einkehr.

Dr. Werner Kloos



Wirtshausschild „Zum Kreuz“, Ingoldingen bei Biberach am Riss



Wirtshausschild „Hotel Post“ in Nagold im Schwarzwald



1



2



3

Vespa-chic im Vespa Tip

Nun, hoffentlich haben Ihre modischen Planungen bezüglich der Kollektionsschauen in Paris, Rom und Florenz keine Verwirrungen hervorgerufen, denn wenn man aus ihnen begierig einen einheitlichen Stil herauszulesen versuchte, an den man sich als modischer Normalverbraucher anlehnen könnte, dann wäre man ratlos, so vielseitig zeigt sich diesmal Herbst- und Wintermode. Nach einiger Überlegung allerdings, werden wir gerade die vielfältigen Vorschläge als wunderbar finden, denn somit ist die Wahl für das Tragbarste, als auch Kleid-samste leichter herauszufiltern.

Froh sind wir eigentlich darüber, daß der Modeschöpfer aus Paris die bisherige Rocklänge beibehält und uns weiterhin beim Gehen mit einem dezenten Stückchen Knie kokettieren läßt, wenn gleich die italienischen Kollegen das Bestreben haben, gerade das zu verhindern, indem sie ihre Modelle teilweise 4 cm über das Knie reichen lassen.

Ansonsten sind die Schnitte noch einfacher und zurückhalten-der geworden, was allerdings um so mehr schneidertechnische Raffinesse erfordert. Außerdem werden kaum noch Unterschiede ersichtlich, was jüngere und ältere Generationen tragen können. Die neuen Farbschöpfungen sind wahre Meisterwerke der Webkunst mit feinen Nuancen von zarter Leuchtkraft. Demzufolge klingen auch die Namen der Farb-töne schmeichelnd, geheimnisvoll und interessant, wie zum Beispiel Gobelin-Blau, Muskat-Braun, Bronze-Grün und Buchara-Rot. Jeder dieser Namen verrät etwas von der Beschaffenheit seiner Farbe. Die berühmteste Kontrastfarbe bleibt Rot. Der besondere Vorzug der Farben untereinander ist die ausgesprochene Harmonie.

In jedem Falle ist Weiblichkeit wieder Trumpf! „Zurück zu Eva“ ist der Schlachtruf der Mode 1961/62. Natürlich nicht zu der Dame, die sich nur mit einem Feigenblatt begnügt! Gemeint ist wieder die weibliche Frau, bei jung und alt, mit den richtigen Rundungen an der richtigen Stelle. Die schmale Taille und der natürliche Busen regieren von Paris, Berlin bis nach Italien und man kürt die Taille mit breiten Mieder-gürteln und hautnahen Abnähern. Die Schultern sind sanft abfallend und die Ärmel schließen eng die Gelenke. Sie werden sagen, es ist nicht jede Frau von Natur aus ein schlankes Reh. Doch die stolzen Germaninnen der Urzeit haben auch

in unserer Zeit viele Vertreterinnen. Ob groß und stark, oder klein und wienerisch mollig, hier ist eine Hervorkehrung der Taille ganz fehl am Platze, hier muß eben jede Frau kritisch genug mit sich selbst sein, ob sie die Vorzüge der neuen Mode für sich ausnutzen darf.

Auf alle Fälle sind Ihren weiblichen Phantasien keine Grenzen gesetzt, ganz gleich, was uns eigentlich die Mode dabei vorschreibt. Ich wollte Ihnen nur ganz kurz einen Gesamt-überblick geben und verbleibe für heute wieder

Ihre

Gisela

Bild 1: Ein flottes Kleid für junge Damen. Sie können sich immer adrett angezogen fühlen in diesem reizenden zweifarbig gemusterten Kleid, und die leuchtenden Indanthrenfarben verleihen ihm dauernde Frische. Die modisch halblangen Ärmel, ein Bubikragen und die raffiniert geschnittene Miederpasse mit den Goldknöpfen sprechen sicherlich den Geschmack vieler an. Kurz gesagt: vielseitig verwend-bar!

Modell: Goldkind

s-p-foto: Baader

Bild 2: So jung wie nie sind die Mäntel dieser Saison. Hier ein be-sonders schönes Modell des neuen, kurzen Mantelstils aus gletscher-bläuem Nino-Sie. Ziernähte aus dunklerem Blau an Kragen, Passe und Tasche wirken recht eindrucksvoll. Die Ärmel mit den breiten Manschetten sind typisch für die neue Mode. Große Taschen und Bindegürtel vervollständigen das Bild sportlicher Eleganz.

Modell: Alconda

s-p-foto: Lühmann

Bild 3: „La Plata“ bezeichnet sich dieser sowohl schicke als auch be-queme Hausanzug. Nach getaner Arbeit freut man sich auf wohl-verdiente Stunden der Entspannung. In diesem apart dessinierten Modell aus wunderbarem Valora-Stoff erholt man sich, glaube ich, doppelt. Die passenden Schuhe gehören dazu und werden mitge-liefert. Sie sehen damit auch gleichzeitig sehr attraktiv aus und können absolut unerwartete Besuche empfangen.

Modell: Bleyle-Vetrix

Foto: Lautenbacher



Vespa-Sport

24-Stunden-Avus-Fahrt

war zwar der Untertitel der diesjährigen internationalen Grunewaldfahrt für Zwei- und Dreiradfahrzeuge, war aber der Name für diese bisher einmalige Dauerprüfung.

„24 Stunden Avus“ war seit Monaten im Vespa-Club Berlin ein Zauberwort und auch bei anderen Motorsportlern, denn die Meldung von 130 Fahrern auf 65 Rollern, Motorrädern, Gespannen und Kabinenrollern zeigte, wie gut Fahrleiter Harry Splettstößer den Geschmack der Zweiradfahrer kannte. Ihm gebührt allein schon Dank dafür, daß er diese Veranstaltung plante.

„24 Stunden Avus“ warfen ihre Schatten weit voraus. Mannschaften wurden gebildet, Pläne geschmiedet, Kosten errechnet. Dann kam die Ausschreibung. Unsere Fahrer gingen auf die Avus. Sie fuhren „rallye-echt“ zwei, drei, vier Stunden, testeten unsere Maschinen, ermittelten Schnitte und Benzinverbrauch, Stoppuhren liefen in Tankpausen und beim Fahrerwechsel. Und dann arbeiteten am Schreibtisch unsere Betreuer, schufen die organisatorische Grundlage für die „24 Stunden Avus“. Für jede Runde lagen die Zeiten fest, Fahrerwechsel und Tankpausen waren genau bestimmt für jeden der drei Fahrabschnitte, in denen andere Sollrunden zahlen festlagen.

Dann kam der große Tag. Ruhiges Herbstwetter lag über der 17,5 km langen Rennstrecke, als wir unsere drei Vespa GS und eine Touren aus dem nächtlichen „Parc fermé“ an den Start schoben. Die Startflagge senkte sich, eine Rakete sauste in den Himmel! 12 Uhr, 14. Oktober 1961, Le-Mans-Start, die Fahrer laufen zu den Maschinen, es geht in die erste Runde der „24 Stunden Avus“. An den Boxen saßen unsere vier „Rennleiter“, wie unsere Fahrer in den weißen VCVD-Kombinationen, und zum ersten Mal drückten sie auf die Stoppuhren, umgeben von zahllosen Benzinkanistern und Anzeigetafeln mit „geheimen“ Zeichen. Hinter den Boxen stehen unsere Wagen, vorbereitet zum Ausruhen für die Fahrer, die nicht auf der Vespa sitzen, mit Luftmatratzen, großen Weckern, Radio, Decken, Bekleidung, Verpflegung.

Unsere drei „GS“ fahren im Windschatten dichtauf die ersten schnellen Runden. Sie fahren als Mannschaft unseres Clubs, haben den goldenen Mannschaftspreis der vorjährigen Grunewaldfahrt zu verteidigen. Die langsamere „Touren“ verliert schnell an Boden, sie hat nichts zu riskieren, ihre Weisung lautet „durchhalten“, der Klassensieg steht sowieso nicht zur Debatte.

Nach zwei Stunden gehen alle vier Vespen geschlossen durch die Steilwand der Nordkurve, eine Schau! Ausgangs der Kurve aber rast der Spitzenfahrer „Acke“ Strumpf in die Strohballenschikane vor der dichtbesetzten Haupttribüne. Aber wenige Minuten später geht für ihn die Fahrt weiter. Prellungen schmerzen, aber „24 Stunden Avus“ nach 120 Minuten aufstecken? Nein!

Dann die erste Tankpause, reger Betrieb an unserer Boxe, Fahrerwechsel, die Betreuer arbeiten fieberhaft, die Fahrer geben ihre ersten Erfahrungen an die neuen Piloten weiter.

Langsam wird es dunkler auf der Strecke, wir rüsten zur Nacht. Doch plötzlich besorgte Gesichter bei zwei Betreuern an der Boxe, sie schauen auf ihre Uhren: Krug und Ziegler sind überfällig. Da werden Minuten zu Stunden! Da kommt Ziegler allein, hält an den Boxen und berichtet: Krug hatte Klemmer, Motor „gestorben“. Unsere Mannschaft geplatzt? Gibt Krug auf? Nein, eine nicht an der Fahrt beteiligte „GS“ wird demontiert und Betreuer und Fahrer der betroffenen Mannschaft bauen. Nach zwei Stunden ist Krugs Maschine wieder einsatzbereit, doch neun Runden gingen verloren. Bis zum Ende des ersten Fahrabschnittes versucht Fritz Nolte, der Kopilot von Krug, den verlorenen Boden gutzumachen, ganz flach liegt er auf der „GS“, den Kopf hinter der Spritzwand, aber es bleibt bei neun Verlustunden.

Inzwischen haben Tausende von Kilowatt die gigantische Steilkurve in ein helles Licht getaucht, völlig blendfrei, phantastisch anzusehen!



An der Vespa-Boxe wurde eifrig gerechnet und die Einhaltung des Schlachtenplanes überwacht



In den Geschwindigkeitsrunden mußten die Vespas ihren letzten Dampf hergeben

Um 20 Uhr beginnt der Nachtabschnitt, das Tempo verlangsamt sich, Mensch und Maschine können sich etwas Ruhe gönnen. Nur an den Boxen die gleiche Arbeit, unsere „Rennleiter“ haben Mühe, das Temperament unserer Fahrer zu zügeln, die Maschinen können und müssen geschont werden, immer wieder zeigen sie die Tafeln, die die Fahrer zum Herabsetzen der Geschwindigkeit ermahnen.

Die Nacht ist kühl, aber trocken. Nur gegen Morgen kommt Nebel auf. Wir haben unsere Gummimäntel über die weißen Kombinationen gezogen. Die Halbzeit ist überschritten. Unsere Vespen ziehen ruhig ihre Kreise. Bei der Konkurrenz wird viel gebaut. Ganze Motoren werden an den Boxen zerlegt und wieder fahrfertig gemacht. An einigen Boxen ist eine komplette Werkstatt aufgebaut, es fehlt nicht einmal ein Amboß. Bei uns liegen nur Uhren, Zeitlisten und Kugelschreiber. Hatten wir so viel Vertrauen, zu viel Vertrauen zu unseren Maschinen? War es nicht etwas leichtsinnig falsch geplant?

Noch einmal Erregung bei „Rennleiter“ Dienst, der die „Touren“ betreute, Ehrke ist überfällig! Drei Minuten, fünf Minuten, neun Minuten, dann kommt er mit dem typischen Klingelzeichen auf der Gegengeraden entlang. Aus dem Windschatten wollte Norbert Ehrke bei 90 Sachen eine „GS“ überholen, da brannten alle Birnen durch. Ersatz war aber an Bord.

Unsere Fahrer vertrauen den regieführenden Helfern an der Boxe. Gespräch im 80-km-Tempo von Vespa zu Vespa: „Wieviel Runden noch im Nachtabschnitt? Wann mußt du tanken?“ Antwort: „Keine Ahnung, Trier gibt mir schon rechtzeitig Anweisung!“

Morgens um 6 Uhr geht es in den letzten Abschnitt der 24-Stunden-Avus-Fahrt. Die Geschwindigkeiten steigen. Werden unsere Vespen durchhalten? Zwei Maschinen der werksunterstützten Heinkelmannschaft bauen auf der Strecke. Ist unsere Mannschaft dem Siege nahe?



Das wäre beinahe ins Auge gegangen

Die Tribüne ist wieder gefüllt, auch VCVD-Generalsekretär Schramm, der schon am Sonnabend Nachmittag und in der Nacht die Fahrt „seiner“ Leute verfolgte, ist wieder da. Noch alle Vespen im Rennen, seine größte Freude!

Dann kommt die letzte Stunde. Die große Uhr am Eingang der Nordkurve zählt nun die Minuten. Jetzt werden die Geschwindigkeitsrunden gefahren. Die drei schnellsten geben den Ausschlag im Kampf um den Klassensieg. Unsere „GS“ sind schnell, sehr schnell. Hoch fahren sie mit 100 Sachen die Steilwand der Nordkurve an. Die großen BMW fahren Schnitte von über 150 km/Std.

Bei uns geht alles planmäßig, aber die Spannung erreicht den Höhepunkt. Die vier Vespen beenden die vorletzte Runde und sammeln an der Boxe. Rad an Rad fahrend gehen sie in die Schlußrunde, fahren zum letztenmal durch die Nordkurve und gehen geschlossen nach 24 Stunden über die Ziellinie vor der Haupttribüne. Über 1500 km liegen hinter uns, die Maschinen rollen an die Boxen, Fahrer und Betreuer fallen sich in die Arme!

Eine große, eine einmalige Prüfung ist zu Ende, ein großer Erfolg für die Vespa und unseren Club! Dr. Rottenberg

Die Ergebnisse:

Klasse 1: Motorroller bis 150 ccm

1. Ziegler-Pötzsch, Vespa GS, Klassensieg und Goldener Bär mit Krone — 2. Schneider-Strumpf, Vespa GS, Goldener Bär mit Krone — 3. Dr. Rottenberg-Ehrke, Vespa 150 T/4, Goldener Bär mit Krone — 4. Krug-Nolte, Vespa GS, Silberner Bär
Mannschaftswertung: Vespa-Club Berlin e.V. (ADAC), Silberner Mannschaftspreis



Die Hälfte der erfolgreichen Berliner Vespa-Club-Mannschaft

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.

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 Veranstaltungsplaketten nebst Abzeichen des VCVD.

BONN, WERKANSCHRIFT BEUEL-LIMPERICH
TELEFON: BONN 41335/41005 · FERNSCHREIBER 0886558

Ein trauriges Wiedersehen

An einem regnerischen und kalten Aprilabend ging ich gedankenverloren ein wenig spazieren, um nach des Tages harter Arbeit in muffigen Räumen die Lungen voll frische Luft zu pumpen. Doch das Wetter war zu ungemütlich, deshalb steckte ich mir, als der Regen etwas nachließ, eine Zigarette an. Genießerisch sog ich in langen, tiefen Zügen den belebenden Rauch aus den Glimmstengel und dachte an den Sommer, die Ferien und große Reisen. Das ratternde Geräusch eines auf dem nahen Bahndamm zu meiner Rechten vorbeidonnernenden Zuges schreckte mich aus meiner schwärmerischen Gedankenwelt. Ich begann meine Umwelt ein wenig zu mustern: Menschenleer lag die Allee in der bereits fortgeschrittenen Dämmerung. Baumriesen, die wohl in der Lage sein mögen, an heißen Sommertagen kühlenden Schatten zu spenden, fingen das letzte Licht des scheidenden Tages auf. Ich sah auf die Uhr und dachte, daß jetzt wohl bald die weißen Neonkandelaber aufleuchten müßten; wenig später erstrahlte die stille Straße in nahezu tagheller Beleuchtung. Dann sah ich sie. In gleißendes Licht getaucht stand sie unter einer Laterne. Ich erkannte sie sogleich, es war meine alte, treue Vespa vom Jahrgang 1953, die ich umständehalber im vergangenen Herbst verkaufen mußte.

Auf einige Entfernung hin schien sich ihr Aussehen nicht verändert zu haben. Der Lack schimmerte und der Chrom glitzerte in dem hellen Schein der starken Neonröhren. Doch als ich nahe genug heran war, um meinen langjährigen Gefährten genau in Augenschein nehmen zu können, bot sich mir ein jämmerlicher Anblick. Jetzt wunderte ich mich, daß ich sie überhaupt erkannt hatte, so vernachlässigt und verkommen sah sie aus. Die lackierten Teile waren mit großen Kratzern übersät und mit langen Rissen durchzogen, der schöne Chrom war sehr stark angerostet. Einzelne Kabel hingen aufgelöst und zerzaust in alle Himmelsrichtungen und verschiedene Teile waren gar nicht mehr vorhanden. So fehlten: Hupenkopf, Spiegel- und Lampenglas. Die Sattelschönbezüge waren vollkommen zerfetzt. Meine arme, kleine Vespa, was haben sie mit dir gemacht, in wessen Hände bist du geraten? Welch ein Mensch muß doch dein neuer Besitzer sein? Sieben Jahre habe ich dich nun gehegt und gepflegt. Trocken und warm standest du jeden Abend in der Garage, jede Woche bist du gründlich gereinigt und blitzblank geputzt worden. Jeder noch so winzige Fehler wurde sofort behoben und jedes dem natürlichen Verschleiß zum Opfer gefallene Teil wurde gleich durch ein neues ersetzt. Deshalb hast du mich in all den Jahren auch kein einziges Mal im Stich gelassen. Sechzigtausend Kilometer, nicht übermäßig viel, doch immerhin wollen sie erst gefahren sein, haben wir auf Gedeih und Verderb vereint heruntergespult. Waren wir nicht nahezu eine einzige Person, ein Herz und eine Seele wie ein Zentaur, jenes Fabelwesen, das halb Mensch, halb Pferd eine sagenumwobene Gestalt verkörperte? Und was haben wir in den sieben Jahren unserer Freundschaft nicht alles an Wunderbarem und Schönerem gesehen und erlebt in der Heimat und in vielen europäischen Ländern, erinnerst du dich noch?

Sie stand jedoch traurig und still; verlassen und heruntergekommen, erstarrt im Schmutz führte sie stumme Klage gegen mich, das vermeinte ich zu spüren, denn ich hatte einen guten Kameraden im Stich gelassen. Ich kam mir richtig abscheulich und gemein vor. Sie noch einmal anzusehen, wagte ich nicht, so ging ich schweren Herzens stumm, doch voller Zorn von dannen und schämte mich für ihren jetzigen Herrn. Bald wird sie wohl auf dem Verschrottungsplatz landen, obwohl sie noch gut und gerne einige Jahre einem ordentlichen und liebevolleren Fahrer viel Freude hätte machen können, so wie sie mir während langer Zeit schöne Stunden bereitet hat. Ich habe einen getreuen Gefährten verloren, wer weiß, ob ich einen solchen jemals wiederbekomme.

Horst Hinzmann



„Lumpi“ fährt als dritter Passagier auf der Vespa mit in ferne Länder

DIES und DAS

Milch-„Zapfsäulen“ an Autobahnen. Die ersten acht „Milch-tankstellen“ sind an bayerischen Autobahnstrecken in Betrieb genommen worden. Die Automaten stehen in der Nähe von Tankstellen für Autos, die man jedoch nicht in Anspruch nehmen muß, wenn man sich mit der gekühlten Trinkmilch — der Halbliter-Beutel zu 50 Pfennig — laben will. Im Laufe der Zeit sollen derartige „Zapfstellen“ an allen Autobahnen im Bundesgebiet errichtet werden. **rb**

Beitragsermäßigung statt Rückzahlung? (kb) In der Kraftfahrzeugversicherung, in der neue Tarife zu Beginn des kommenden Jahres in Kraft treten, wird es voraussichtlich keine nachträgliche Rückvergütung für schadenfreies Fahren mehr geben. Dagegen ist an Beitragsermäßigung im darauffolgenden Jahr gedacht. Außerdem dürfte ein Schaden nicht mehr mit völligem Verlust der Beitragsermäßigung verbunden sein. Die Unternehmenstarife wurden jetzt den Aufsichtsbehörden zugeleitet.

Telegraphisch Reisegeld ins Ausland. (rb) Im Postüberweisungsverkehr mit Luxemburg und der Schweiz sind vom 1. November ab auch telegraphische Postüberweisungen zugelassen. Die Post beschränkt die Höhe der Beträge in beiden Fällen nicht. Nach den deutschen Devisenbestimmungen sind Zahlungen aller Art nach beiden Ländern erlaubt.

Zweirad-Salon in Mailand (kb) Die Internationale Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung in Mailand ist für die Zeit vom 2. bis 7. Dezember anberaumt. Pauschalreisen organisiert das Deutsche Reisebüro.

Unfallzahlen an Bahnübergängen gestiegen. Um 38 Prozent gestiegen ist die Zahl der Unfälle an Bahnübergängen der Deutschen Bundesbahn im Mai 1961 gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres. Bei 56 Zusammenstößen starben neun Menschen. 22 Personen wurden verletzt. **kb**

30 000 Kellner und Köche fehlen. (rb) Auf 30 000 bezifferte der Hauptgeschäftsführer des Deutschen Hotel- und Gaststättenverbandes, Dr. Moritz Hoffmann, jetzt die Zahl der im Bundesgebiet fehlenden Kellner und Köche. Nach Angaben Dr. Hoffmanns, der auf einer Delegiertentagung in Schleswig-Holstein sprach, gibt es außerdem etwa die gleiche Zahl Hilfskräfte zu wenig.

Bayern-Reisende hielten es länger aus. (rb) Von 4,4 auf durchschnittlich 4,7 Tage erhöht hat sich die Aufenthaltsdauer der Besucher Bayerns während der ersten drei Sommermonate 1961. Das hat das Bayerische Statistische Landesamt ermittelt.

Mit welchem Verkehr ist zu rechnen. (rb) Auch die Verkehrsdichte auf den französischen Nationalstraßen geht aus einer neuen Straßenkarte hervor, die neulich erschien. Herausgeber ist die Reifenfirma Michelin. Kostenpunkt: 18 NF.

Aktuelles im Bild



1



2



3



4



5



6

So sieht man die Welt durch den Straßenzerrspiegel (1) – Brigitte (Gigi) Machner vom Vespa-Club Fürstenfeldbruck begutachtet Papis Vespa (2) – Henry Keil (75) mit Gattin (70). Beide wohnen heute in Cagnes sur Mer und fahren eine 11½-jährige Vespa mit Fahrgestell-Nr. 1207 mit 200 000 km (3) – Vespa-Lastenroller im Ausstellerdienst auf der Frankfurter IAA (4) – DRK-Einsatzstaffel des Vespa-Clubs Neumünster (5) – Durch die schöne Eifel-Landschaft führten die ersten Wertungsrunden bei der 3. Vespa-Europameisterschaft 1961 auf dem Nürburgring (6)



Liebe Jazzfreunde

In diesem Fortsetzungsartikel über den Jazz möchte ich Euch einen Mann vorstellen, der zu den bedeutendsten in der Jazzgeschichte gehört: Edward Kennedy Ellington, genannt der „Duke“. In den verschiedensten Jazzbüchern kann man hinter seinem Namen folgende Abkürzungen lesen: p, comp, arr, ld. Diese Abkürzungen stehen für „Pianist“, „Componist“, „Arrangeur“ und „Leader“. Schon an der Vielseitigkeit dieser Bezeichnungen können wir darauf schließen, um was für einen hochbegabten Mann es sich bei dem „Duke“ handelt. Duke Ellington, wie er in Jazzkreisen heißt, wurde am 29. April 1899 in Washington D.C. geboren. Da die Familie in sehr guten Verhältnissen lebte, konnte man es sich erlauben, dem Sohn mit schon sieben Jahren Klavierunterricht geben zu lassen. 1914 kam er an die Armstrong High School, wo er besonderes Talent zum Zeichnen entwickelte. Aber schon dort nahm er bei einem privaten Musiklehrer, mit Namen Henry Grant, Unterrichtsstunden. Nachdem er sich für einige in seiner Vaterstadt spielende Ragtimepianisten interessiert hatte, spielte er selber 1916 in seinem ersten professionellen Engagement. Seine musikalische Betätigung ging so weit, daß er ein Stipendium des Pratt Institute of Fine Arts im Jahre 1917 ausschlug, um weiter Musik machen zu können. Durch seine Tätigkeit als aufwärtstrebender Musiker lernte er 1918 Edna Thompson kennen, die er dann heiratete. Im Jahre 1922 ging er zusammen mit Sonny Greer, dm — Elmer Snowden, bj — Arthur Wetzell, tp und Otto Hardwick, as — nach New York. Alle fünf Musiker traten in New York dem Orchester von Wilbur Sweatman bei. Ihr Erfolg war nicht derjenige, den sie sich versprochen hatten; also kehrten sie nach Washington zurück. Daß sie wieder nach New York gingen, hatten sie der Überredungskunst eines Fats Waller zu verdanken, der die fünf zu der Band von Ada Smith brachte. Doch auch hier waren sie nur kurze Zeit; kurz danach spielten sie unter dem „lead“ von Elmer Snowden, bj — im „Baron's“ im Stadtteil Harlem. Ihre Gruppe wurde durch ein paar dazugekommene Musiker erweitert; es waren: Bubber Miley, c, und Charlie Irvis, tb.

Im „Kentucky Club“ (vormals „Hollywood Club“) machte der Duke seine ersten Schallplattenaufnahmen mit folgender Besetzung: Ellington, Miley, Irvis, Hardwick, Greer und dem Neuling Fred Guy am Banjo. Im Jahre 1926 erweiterte der Duke das Orchester nochmals um folgende Musiker: „Tricky Sam“ Nanton, tb, für Charlie Irvis, der später so bekannte Baritonsaxophonist Harry Carney kam dazu, Fred Guy, g, und Wellman Braud, b. Der große amerikanische Schallplattenkonzern „Victor“ holte sich den Duke mit seinen Männern in die Studios und schnitt u. a. den hervorragenden Titel „Black and Tan Fantasy“.

Ellington bestellte sich einen neuen Manager, und dessen Verdienst ist es maßgeblich, daß der Duke im „Cotton Club“ spielen konnte und dort auch seinen Ruhm begründete. Es dauerte nur von 1926 bis 1932, und der Duke hatte alle anderen Bands „an die Wand gespielt“. Wenn man bedenkt, daß zu der damaligen Zeit Bands wie Fletcher Henderson, Luis Russel und Benny Carter spielten, so kann man sich in etwa ein Bild machen, von was für einem Format die „Ellington'schen Musiker“ gewesen sein müssen. Im Jahre 1927 waren in der Ellingtonband folgende Musiker: Bubber Miley, tp — Luis Metcalf, tp — Rudy Jackson und Harry Carney, s — Duke Ellington, p — Fred Guy, bj — Wellman Braud, b

— und Sonny Greer, dm. Aber schon im Jahre 1928 vergrößerte der Duke seine Band um Cootie Williams, tp — Freddie Jenkins, tp — Barney Bigard, cl — und Johnny Hodges, as. Langsam wurde der so berühmt werdende „Ellington-sound“ überall bekannt. Die Rundfunkstationen kamen regelmäßig in den Cotton Club, um vom Duke Aufnahmen zu machen. Im Jahre 1930 war Ellington der erste durchschlagende Erfolg beschieden — mit „Mood Indigo“, welches erst unter dem Titel „Dreamy Blues“ herauskam. —

Was machte die „Ellington-Band“ nun aber zu dem Orchester? Da war zuerst die Verwendung des „Jungle Style“, ein Hauptkennzeichen Ellingtons, welches durch „plunger mutes“ (Steckdämpfer) der „Brass-section“ (Blasinstrumente) hervorgerufen wurde. Die Musiker, die besonders für diesen Ellington-Stil bekannt wurden, sind Bubber Miley, tp — Cootie Williams, tp — und „Tricky Sam“ Nanton, tb. Ellington verschaffte dem Wort „mood“ in der Jazzsprache einen dauerhaften Platz, da er mit seinem Orchester die individuelle Aussage jedes einzelnen Musikers verband. So schuf der Duke einen „sound“ (Ton), der von keiner anderen Band nachgeahmt werden konnte; das lag hauptsächlich auch daran, daß Ellington die einzelnen Parts seiner Kompositionen so auf die Musiker verteilte, daß sie ihnen auf das persönlichste entsprechen konnten. Ein Titel, der das besonders stark erkennen läßt, ist „East St. Louis Toodle-oo“. Hier kann man die beiden Musiker Bubber Miley und Tricky Sam deutlich mit der auf sie zugeschnittenen „Rolle“ hören. —

Euer Heinz

Fortsetzung Vespa Tip Nr. 40

Ergebnisse der Internationalen Vespa-Zielfahrt zum Nürburgring

Ausland

Gruppe A und B bis 400 Kilometer:

1. VC Herstal (Belgien)
2. VC Huy (Belgien)

Gruppe C bis 600 Kilometer und darüber:

1. VC Livorno (Italien)
2. VC Reims (Frankreich)
3. VC Züricher Unterland (Schweiz)

Inland

Gruppe A bis 150 Kilometer:

1. Bergischer Vespa-Club Wuppertal
2. VC Haan
3. VC Limburg und der VC Westerwald

Gruppe B bis 300 Kilometer:

1. VC Bork-Selm
2. Hofheim Ts.
3. VC Oedt

Gruppe C bis 450 Kilometer und darüber:

1. VC Bremen
2. VC Emmendingen
3. VC Braunschweig

Für alle siegreichen Clubs gab es wertvolle Pokale.

Ergebnis des Internat. Geschicklichkeitsturniers

1. Schnellig, VC Duisburg-Süd (als einziger Fahrer 0 Strafpunkt)
2. Bodengesser, VC Langenfeld
3. Sonntag, VC Essen
4. Techau, VC Bremen
5. Odental, VC Gerresheim
6. Knappich, VC Rüsselsheim
7. Ruhnke, VC Langenfeld
8. Breil, VC Mühlheim (Ruhr)

Die Reise durch 6 Länder



Zwei Mann und viel Gepäck schleppte die Vespa über 5000 Kilometer durch sechs Länder

Am Tag unserer Abreise wußte ich noch nicht ob die Vespa G.S. diese Belastung für Karosserie und Motor durchstehen würde. Um ganz ehrlich zu sein, muß ich sagen, daß mir nicht ganz geheuer war, da die G.S. bereits ein Jahr alt war und 25 000 km auf dem Rücken hatte. Erwähnenswert wäre noch, daß ich meine letzte Inspektion, außer Ölwechsel bei 15 000 km durch den Vespa-Händler Herrn Lothar Vogt, Bad Salzungen, durchführen ließ. Ihm gebührt ein Lob, da er zu diesem Zeitpunkt seine Arbeit verantwortungsvoll und sachgemäß durchgeführt hat. Bei unsachgemäßer Arbeitsweise wären bei dieser Tour sicher kleine Komplikationen aufgetreten. Trotz allem traten wir die Reise voller Zuversicht an.

Es ging durch Belgien, Frankreich, Monaco, Italien, Österreich und die Schweiz. Trotz der 40 kg Übergewicht verlor die Vespa nichts an ihrer Wendigkeit sowie an ihrem enormen Startvermögen. Es besteht die Ansicht, die Vespa sei nur ein City-Roller, ich kann nur sagen, daß dieses nicht richtig ist, der Vespa-Roller ist als Kurzstrecken- wie auch als Tourenfahrzeug ideal und zuverlässig. Die Bewohner des Mutterlandes der Vespa, die Italiener, schauten uns entgeistert nach, wenn wir bepackt wie ein Muli durch die Straßen rasten. Wenn ich schreibe rasten, so ist das nicht übertrieben; eine Strecke von 450 km Riva-Gardasee bis Lindau am Bodensee bei Temperaturen von 40 Grad Celsius und Steigungen bis 15 Prozent legten wir in 8 1/2 Stunden zurück. Ruhepausen für Mensch und Maschine erfolgten nur während des Auftankens. Es war ein Test für Mensch und Maschine, den beide ohne Schwierigkeiten überstanden haben.

Ein Reiseerlebnis, das wohl auf allen Straßen der Welt vorkommt: Ein italienischer Lambretta-Fahrer versuchte uns davonzufahren; wir, die wir so etwas von anderen Rollerfahrern nicht gewohnt waren, gaben Gas, und dank unserer 8-PS-Motorleistung nahmen wir ihm den Wind aus den Segeln, so daß er Mühe hatte, uns nicht aus den Augen zu verlieren. Wohlbehalten nach 5000 km durch 6 Länder kehrten wir in die Heimat zurück.

Dümmheiten in 4 Akten





Paragrafen



Fußgänger

mid. Ein Kraftfahrer braucht nicht damit zu rechnen, daß ein erwachsener Fußgänger versucht, noch kurz vor seinem Kraftfahrzeug die Fahrbahn zu betreten. Er braucht auch nicht darauf gefaßt zu sein, daß der Fußgänger, der beim Überschreiten der Fahrbahn vor oder in der Mitte der Straße anhält, unerwartet weiter in seine Fahrbahn läuft. Insbesondere darf er das Verhalten des Fußgängers unmittelbar nach einem Hupsignal in aller Regel so deuten, daß der Fußgänger ihm die Vorbeifahrt gestatten will (BGH, Urt. v. 26. 9. 57 — 4 StR 317/57 —; VRS 13 468).

Dieser „Vertrauensgrundsatz“ gilt aber nicht, wenn der Kraftfahrer bei verständiger Würdigung aller Umstände Anlaß hat, an dem verkehrsgerechten Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer zu zweifeln. Besonders gegenüber offensichtlich unachtsamen, verkehrsgewandten erkennbar hochbetagten und gebrechlichen Personen sowie Kindern, die sich am Fahrbahnrand oder auf der Fahrbahn befinden, muß der Kraftfahrer entsprechende Vorsichtsmaßnahmen anwenden, ihre Bewegungen genau beobachten und seine Geschwindigkeit soweit herabsetzen, daß er für den Fall, daß sie plötzlich in seine Fahrbahn geraten, rechtzeitig anhalten kann. Das bedeutet freilich nicht, daß schon bei jeder alten Person ohne weiteres ein verkehrswidriges Verhalten zu befürchten ist (BGH, Urt. v. 12. 6. 59 — 4 StR 168/59 —; VRS 17, 204).

Bemerkt ein Kraftfahrer nachts auf einer städtischen Ausfallstraße zwei ältere Frauen, die unbekümmert um sein rasches Herannahen (50 km/h) nur 50 m vor ihm noch die Fahrbahn betreten haben und auf sein Hupsignal und Bremsen hin stutzen, auf seinen Wagen schauen und eine Sekunde lang verharren, so darf er nicht sogleich wieder Gas geben, sondern er muß darauf gefaßt sein, daß die Frauen, wie viele durch das Herannahen eines Kraftfahrzeugs überraschte Fußgänger, durch sein Hupsignal erschreckt oder verwirrt worden sind und darum kopflos handeln und ihm in die Fahrbahn laufen. Er muß auch damit rechnen, daß er die Fußgängerinnen durch sein Bremsen zu der Annahme verleitet, er wolle sie vorbeilassen (BGH, Urt. v. 22. 1. 60 — 4 StR 540/59 —; NJW 1960, 831 — DAR 1960, 146).

Der reibungslose Ablauf des Großstadtverkehrs verlangt, was noch immer viel zu wenig beachtet wird, die gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer. Daraus ergibt sich für das Verhalten an Fußgängerüberwegen (Zebrastrifen), die nicht durch Blinkleuchten mit Vorrecht ausgestattet sind: Der Fußgänger darf einen solchen Überweg nicht im letzten Augenblick vor herannahenden Fahrzeugen betreten und damit den flüssigen Verkehr behindern und sich selbst und andere gefährden. Er darf den Überweg betreten, wenn Fahrzeuge noch so weit entfernt sind, daß er bei entsprechender Rücksichtnahme der Fahrer damit rechnen kann, ohne Gefahr über die Fahrbahn herüber zu kommen. Die Kraftfahrer müssen sich entsprechend dem Zweck des markierten Überwegs beim Herannahen vergewissern, ob sie die den Überweg benutzenden Fußgänger nicht gefährden. Die Fußgänger dürfen darauf vertrauen, daß die Kraftfahrer ihnen das Überqueren der Straße auf dem Überweg „in angemessener Weise ermöglichen“ (KG, Urt. v. 11. 5. 59 — 12 U 145/59 —; VersR 1960, 449).

Unfallflucht

mid. Strafbare Unfallflucht begeht, wer sich nach einem Verkehrsunfall der Feststellung seiner Person, seines Fahrzeugs oder der Art seiner Beteiligung an dem Unfall vorsätzlich durch Flucht entzieht (§ 142 StGB). Der Unrechtsgehalt dieser Straftat bemisst sich vorwiegend nach Art und Umfang des Unfallschadens sowie danach, inwieweit durch die Unfallflucht sofort erforderliche Feststellungen beeinträchtigt worden sind (BGH, Urt. v. 17. 9. 58 — 4 StR 165/58 —; VRS 16,

118, 121). Daher ist der Unrechtsgehalt einer Unfallflucht in dem Bewußtsein, einen Menschen angefahren zu haben, wesentlich höher als bei der bloßen Annahme, einen Sachschaden verursacht zu haben (BGH, Urt. v. 22. 1. 60 — 4 StR 469/59 —; VRS 18, 290).

Von einer Unfallflucht kann nur dann die Rede sein, wenn sich ein „Unfall“ ereignet hat, also ein plötzliches Ereignis, das zur Tötung oder Verletzung eines Menschen oder zu einer nicht völlig belanglosen Sachbeschädigung geführt hat (BGH, Urt. v. 3. 8. 51 — 4 StR 253/51 —; VRS 4, 55). Eine Pflicht zum Abwarten von Feststellungen an der Unfallstelle besteht also bei völlig belanglosen Sachschäden nicht. Als völlig belanglos sind Bleichschäden, deren Behebung bis zu DM 25,— kostet, angesehen worden. (OLG Hamm Urt. v. 9. 11. 59 — 2 Ss 1069/59 —; VRS 18, 113). Als nicht gänzlich belanglos werden angesehen: ein Schaden an einem Fahrrad von DM 30,— (OLG Karlsruhe, Urt. v. 17. 3. 55 — 1 Ss 16/55 —; DAR 1955, 253), ein Schaden an einem Motorroller von DM 29,50 (OLG Düsseldorf JMBI NRW 1959, 10), ein Schaden von DM 37,50 an einer Straßenlaterne (OLG Karlsruhe, Urt. v. 2. 7. 1959 — 1 Ss 93/59 —; VRS 18, 47). Das Bayerische OLG (Urt. v. 30. 12. 59 — 1 St 656/59 —; VRS 18, 196) hat schon einen Schaden von DM 20,— an einem Zaun nicht mehr als gänzlich unbedeutend angesehen, wohl aber hinzugefügt, daß bei einem solchen verhältnismäßig geringfügigen Schaden nicht längere Zeit an der Unfallstelle gewartet werden brauche. Was im übrigen die Dauer der Wartepflicht anbelangt, so braucht auf einer einsamen, zur nächtlichen Unfallzeit kaum befahrenen Straße in der Regel nicht länger als eine halbe Stunde auf das Eintreffen feststellungsbereiter Personen gewartet zu werden (OLG Hamm, Urt. v. 18. 1. 60 — 2 Ss 1415/59 —; VRS 18, 199).

Nicht nur vom Unfallort aus kann Unfallflucht begangen werden. Auch wer sich vom Unfallort bereits eine Strecke entfernt hat, ohne den Unfall zu bemerken, begeht strafbare Unfallflucht, wenn er erst auf der Weiterfahrt angehalten und von seiner Unfallbeteiligung in Kenntnis gesetzt wird, nun aber mit Fluchtwille die Fahrt fortsetzt. Allerdings muß noch ein räumlicher und zeitlicher Zusammenhang mit dem Unfallgeschehen bestehen, was jedenfalls dann noch der Fall ist, wenn der Unfallbeteiligte sich erst 500–800 m von der Unfallstelle entfernt hat und nur eine kurze Zeitspanne vergangen ist. Die Warte- und Duldungspflicht soll die zur späteren Klärung bürgerlichrechtlicher Ansprüche der Unfallbeteiligten erforderlichen Feststellungen im unmittelbaren Anschluß an den Unfall ermöglichen (BGH, Beschl. v. 20. 1. 60 — 4 StR 292/59 —; VRS 18, 286).

Römer-Helme



- die meistgetragenen
- die 100 000 fach bewährten
- nach DIN Mot geprüft

HANS RÖMER · NEU-ULM (DONAU)
Helme und Ausrüstungen Telefon 7 84 52-54 · Fx 07128/94



Liebe Clubkameraden!

Mit Riesenschritten eilt die Zeit. Die Kalenderblätter fallen wie das welke Laub und bald steht auf dem Kalender zu lesen „31. Dezember“ und das Jahresende ist da.

Schon in diesen Wochen geht die Vespa-Club-Saison zu Ende. Die Zeit der internen Clubveranstaltungen ist gekommen. Auch diese Monate haben ihren eigenen Reiz, wenn sie innerhalb des Vespa-Clubs richtig ausgefüllt werden. Zunächst werden wohl die Nikolaus- und Weihnachtsfeiern auf dem Clubprogramm stehen. Sehr schön ist es, wenn jedes Clubmitglied sich verpflichtet fühlt, bei der Weihnachtsfeier einen anderen Clubkameraden zu beschenken. Selbstverständlich soll ein solches Geschenk mehr ideellen als materiellen Wert haben. Deshalb dürfte es gut sein, wenn im Club rechtzeitig vor der Weihnachtsfeier bekanntgegeben wird, welchen Betrag ein solches Geschenk kosten darf. Ich habe immer wieder die Erfahrung gemacht, daß diese Art von Weihnachtsfeiern im Vespa-Club eine sehr persönliche Atmosphäre schaffen.

Im neuen Jahr wird als erstes der Karneval auf dem Programm stehen. Dann ist bestimmt die Gelegenheit da, einmal lustig und ausgelassen zu sein. Nicht verschweigen möchte ich jedoch, daß es dort, wo bestimmte Grenzen nicht beachtet werden, leicht Verstimmungen und sich daraus ergebende Spannungen im ganzen Club einstellen können. Mit Vernunft und etwas Fingerspitzengefühl können solche Klippen ohne weiteres vermieden werden.

Die 3. Vespa-Europameisterschaft auf dem Nürburgring war ohne Zweifel das größte Ereignis im Vespa-Club von Deutschland im Jahre 1961. Daß die Organisation der Veranstaltung als auch die sportlichen Ergebnisse ein voller Erfolg für den Vespa-Club von Deutschland waren, ist in Kreisen der Vespa-Clubs und darüber hinaus bei allen am Motorsport interessierten Verbänden bereits bekanntgeworden. Ich möchte mich an dieser Stelle noch einmal bei allen Funktionären herzlich bedanken, die mir geholfen haben, die 3. Vespa-Europameisterschaft auf die Beine zu stellen und zu einem guten Erfolg zu bringen. Die herzliche und schöne Zusammenarbeit mit den Clubkameraden am Nürburgring war für mich ein Erlebnis, das mir in meiner weiteren Arbeit für den Vespa-Club von Deutschland eine große moralische Stütze sein wird.

Auf der Delegiertenversammlung des VCVD Ende Oktober in Gießen wurde der alte Vorstand erneut für zwei Jahre gewählt. Die Delegiertenversammlung ist wie im vergangenen Jahr sehr harmonisch verlaufen und es war für mich im gesellschaftlichen Teil dieser Zusammenkunft wieder eine besondere Freude alte Bekannte aus dem Vespa-Club wieder zu sehen.

Für die kommenden Wintermonate möchte ich Ihnen noch einmal den Vorschlag machen, falls es noch nicht geschehen

sein sollte, sich unbedingt mit dem örtlichen Roten-Kreuz-Verband in Verbindung zu setzen, damit eine Ausbildung der Clubmitglieder in Erster Hilfe erfolgt. Wo die Möglichkeit dazu besteht, sollte der Vespa-Händler gebeten werden, an ein oder zwei Abenden an Hand einer Vespa im Club technischen Unterricht zu geben. Eine solche Unterweisung ist besonders für viele Neulinge sehr interessant. Die Verkehrspolizei ist überall gern bereit, in lebendiger Form im Club einen Verkehrsunterricht mit Filmen usw. abzuhalten. Quizabende kosten nicht viel Geld und bringen immer Spaß und Unterhaltung. Der Vespa-Club-Film steht auch in diesem Winter über den VCVD zur Verfügung. Oft geübt und immer wieder gern gesehen sind die Dia- und Fotoabende. Dabei zeigen die Clubkameraden, die in diesem Jahr auf großer Reise gewesen sind, ihre dabei gemachten Fotos und Diapositive. Sollten Sie trotz dieser Vorschläge noch immer nicht wissen, wie die Clubabende im Winter gestaltet werden können, so schreiben Sie mir bitte. Ich werde dann mein mögliches tun, um Ihnen zu helfen. Mit herzlichen Grüßen

Ihr Wolfgang Schramm

Mitteilungen des VCVD



Die neuen Ausweise des VCVD für 1962 für aktive und passive Mitglieder werden ab 2. 1. 1962 durch das Sekretariat des Vespa-Clubs von Deutschland ausgestellt. Die Anträge hierfür werden durch die Ortsclubs gesammelt eingereicht. Die dazu erforderlichen Meldelisten werden den einzelnen Clubs noch vor Jahresschluß zugesandt. Die Teilnahme an Vespa-Club-Veranstaltungen ist nur mit gültigem Ausweis möglich.

Die Sportwertungskarten für das Sportjahr 1961/62 können ab sofort beim VCVD angefordert werden. Das neue Sportjahr läuft vom 14. 8. 1961 bis 13. 8. 1962. Weitere Bekanntgaben erfolgen über die VCVD-Rundschreiben an die Clubvorstände.

Terminmeldungen für Freundschaftstreffen 1962 können ab 2. 1. 1962 beim VCVD eingereicht werden. Letzter Termin 31. 3. 1962. Die Terminmeldeformulare nebst Richtlinien werden den Vespa-Clubs in den nächsten Wochen zugestellt.

Der Vespa-Club-Film „Junge Leute von Heute“ ist ab sofort wieder durch den VCVD-Filmverleih kostenlos erhältlich. Der 16-mm-Magnettonfilm hat eine Länge von 315 Metern und eine Spieldauer von 32 Minuten. Bestellscheine versendet auf Antrag das VCVD-Sekretariat.

Das VCVD-Büro ist vom 23. 12. 1961 bis 1. 1. 1962 geschlossen.



Vespa-Club Nordhorn – Janna van der Kamp nimmt ein Hindernis

Mitteilungen unserer Mitglieder



Vespa-Sommernachtskönigin

Wenn Ende Juli trotz kühlen und regnerischen Wetters über 200 Teilnehmer zu dem großen Vespa-Camping-Treffen in Obernhof (Lahn) eintrudelten, so ist das mal wieder ein eindeutiger Beweis für den sprichwörtlichen Kameradschaftsgeist unserer Vespisten. Denn für sie gibt es nichts, was sie abhalten könnte, auf einem einmal geplanten Treffen zu erscheinen. Darüber hinaus kann man immer wieder mit großer Freude und Bewunderung feststellen, daß sie – unsere Vespa-Fahrer – stets frohgesinnt und in bester Laune am Zielort eintreffen. So war es auch an diesem Sonntagnachmittag in Obernhof – trotz der mißlichen Wetterlage.

Bereits in den frühen Nachmittagsstunden herrschte auf dem idyllisch gelegenen Campingplatz am Ufer der Lahn, zu Füßen des romantischen Klosters Arnstein, reges Leben. Vespisten aus Dorsten, Köln, Neuwied, Rheingau und Limburg bauten schöne Zelte auf und richteten sich häuslich ein. Nach beendeter Arbeit wurde dann die Rollerkluft mit festlicher Kleidung vertauscht und der stille Betrachter stellte sich verwundert die Frage, wo und wie dies alles auf dem kleinen Roller verstaubt worden war.

Im Hotel Goedecke waren Garten und Terrassen bunt und einladend illuminiert – nur die herbstlich anmutende Kühle war alles andere als einladend, dort Platz zu nehmen. Nun – wenn ein Vespa-Club einen Vorsitzenden hat, dem das Wohl und Wehe seiner Mitglieder und Gastclubs so sehr am Herzen liegt, wie es bei Alfons Schleimer der Fall ist, dann braucht sich keiner der Festteilnehmer auch nur einen Moment Sorgen zu machen. So hatte auch diesmal Alfonso in weiser Voraussicht den großen Gastraum und die urgemütliche „Lahngrotte“ für die Durchführung des Festes herrichten lassen. Die Strapazen der weiten und etwas ungemütlichen Anfahrt waren bei den heißen Klängen der beiden Musikkapellen schnell vergessen.

Schleimer begrüßte mit launigen Worten seine zahlreichen Gäste. Es gab viel Spaß, Abwechslung und Unterhaltung. Es begann mit einem Wettbewerb von musikalischen Darbietungen. Alfons Schleimer stellte die acht Teilnehmer einem kritischen Publikum humorvoll vor, wobei er von der charmanten „Miß Vespa“ – Fräulein Marianne Goerke aus Wetzlar –

unterstützt wurde. Die musikalischen Vorträge waren samt und sonders beachtlich gut und somit fiel es der fachkundigen Jury nicht leicht, eine gerechte Entscheidung zu fällen. Für den frischen und ungekünstelten Vortrag ihrer Schlager erhielten schließlich bei den Damen Edeltraud Müller (Braubach) und bei den Herren Willi Reifenhäuser (Oberlahnstein) die ersten Preise.

Ein beachtliches Feuerwerk wurde anschließend auf dem gegenüberliegenden Lahnufer abgebrannt. Wenn es auch wegen der Feuchtigkeit nicht zur vollen Entfaltung kam, so wurde dies durch die glitzernde Spiegelung der silbernen Lichttrauben in den dunklen Wassern der Lahn reichlich wettgemacht, und alle hatten ihre Freude an den sprühenden Darbietungen.

Die Damen, die zur Wahl der „Vespa-Sommernachtskönigin“ antraten, mußten außer Grazie und Schönheit auch noch ihr Wissen aus dem Bereich der Vespa und ihrer Cluborganisation in die Waagschale werfen. Alfonso stellte einige sinnvoll zurechtgelegte Fragen, die gut beantwortet wurden. Nur hin und wieder gab es kleine Verlegenheitspausen bei den Prüflingen, die jedoch humorvoll von den interessierten Zuhörern aufgenommen wurden. Zum Schluß wurde dann mit Mehrheit die beliebte Gertrud Martin aus Diez zur Vespa-Sommernachtskönigin gewählt. Sie erhielt viel Applaus, herrliche Blumen und die dazugehörige Schärpe um die Schulter gelegt.

Bei Tanz und fröhlicher Unterhaltung gab es eine lange Nacht, und als das Morgenlicht zu dämmern begann, waren sich alle einig, daß sie dies wohlgelungene Fest in Obernhof an der Lahn, die ausgezeichnete Organisation und darüber hinaus das kameradschaftliche Campingtreffen der Vespa-Sportler in erster Linie der unermüdlichen Arbeit ihres Vorsitzenden Alfons Schleimer zu verdanken hatten.

Ilse Thouret

Vespa-Camping des VC Eßlingen

Das Camping-Treffen des VC Eßlingen hat, obwohl der Club noch verhältnismäßig jung ist, doch schon Tradition. Wenn auch der Termin der Urlaubszeit wegen nicht sehr günstig für ein größeres Treffen liegt, so war die Begrüßung der „Daheimgebliebenen“ aus Stuttgart und Kornwestheim – die Eßlinger waren selbstverständlich vollzählig – um so herzlicher.

Am Anfang der Fahrt zu unserem Ziel bei Bissingen (Teck) fuhren alle Vespas einen sehr disziplinierten Korso durch unsere Heimatstadt, und dieses Schauspiel vollzog sich später in allen durchfahrenen Orten. Selbst unser „Clubpanzer“, das heißt ein klappbarer Ford-Lieferwagen – bis unter das Dach mit Bier, Cola, Sprudel, Holzkohle, Fleisch, Brot, Bratenspieß, Lampen usw. vollgestopft – konnte Schritt halten.

Bis Bissingen (Teck) war die Fahrt ein „Sonntags(ve)spaziergang“, aber dann mußte mancher Boulevard-GS-ler kämpfen, um zwischen den weidenden Kuhherden über weglose Wiesen und Waldwege zum bereits vorbereiteten Platz durchzufinden. Alle wurden jedoch durch seine herrliche Lage an einem kleinen Bach zwischen uralten Eichen entschädigt.

Am Abend setzten sich alle rings ums Lagerfeuer und jeder schnitt sich ein Stück vom am Spieß gebratenen Fleisch ab, frisches Bauernbrot und alle Sorten von Getränken waren reichlich vorhanden – hungern mußte beim VC Eßlingen noch keiner.

Unter einem klaren Sternenhimmel erklangen dann bis spät in die Nacht hinein alte Volkslieder und flotte Musik und einige Unentwegte besangen sogar noch die aufsteigende Sonne.

Für den Sonntagvormittag war ein nicht allzu schwieriger Parcours im Gelände abgesteckt, aber viele kämpften sich ohne Unterbrechung vom Frühstück zum Mittagessen durch und wollten sich deshalb den vollen Bauch nicht durchschütteln lassen.



Die neu gekürte Vespa-Sommernachtskönigin Gertrud Martin aus Diez (auf der Vespa) mit „Miß Vespa“ Marianne Goerke, Wetzlar

Am späten Nachmittag brachen dann die Vespa-Freunde in kleineren Gruppen zur Heimfahrt auf.

Auf diesem Wege möchten wir nochmals allen Teilnehmern für ihr Kommen und ihr Mitwirken danken, ganz besonders herzlich aber dem VCVD für den großzügig gewährten Zuschuß, der mit unserer Klubkasse zusammen half, unseren Freunden zwei schöne Tage zu bereiten.

Freundschaftstreffen in Ratheim

Wie in jedem Jahr feierte der Vespa-Club Ratheim traditionsgemäß sein Freundschaftstreffen.

Rund hundert Fahrer und Fahrerinnen waren den Einladungen gefolgt und beteiligten sich an der Zielfahrt am Samstag, dem 30. Juli. Die Straßen Ratheims standen für zwei Tage im Zeichen der Vespa-Fahrer.

Nach einem gemeinsamen Abendessen fand dann die offizielle Begrüßung statt mit anschließender Siegerehrung für die Zielfahrt. Es siegte der VC Recklinghausen mit 1050 km vor dem VC Dülken mit 495 km, VC Mönchengladbach mit 480 km vor den Vespa-Freunden Köln mit 385 km. Den Preis für die Meistbeteiligung errang der VC Mönchengladbach mit 34 Teilnehmern.

59 Fahrer hatten sich für das am Sonntag um 10 Uhr beginnende Geschicklichkeitsturnier gemeldet. Der Parcours verlangte von jeder Fahrerinnen und jedem Fahrer viel Reaktionsvermögen, denn es war nicht so einfach durch diesen Parcours von S-Kurven sowie Slalom und Wippe zu kommen.

Es war keinem Fahrer gelungen diesen Parcours fehlerfrei zu durchfahren.

Gegen 14 Uhr fand dann die Siegerehrung statt. Den Sieg errang von den 59 Fahrern Willi Honné (Vespa-Freunde Düsseldorf) mit 13 Fehlerpunkten vor Bless (VC Aachen) mit 14 Fehlern sowie Günther Mainzer (VC Aachen) mit 17 Fehlern und Petalski (VC Recklinghausen) mit 18 Fehlern.

Alles in allem kann der VC Ratheim sagen, es war ein Freundschaftstreffen wie es sein soll.



Beim Freundschaftstreffen in Ratheim

Festzug mit Vespa in Idstein

Zum ersten Male konnte unser Club sich an einer Veranstaltung für einen anderen Idsteiner Verein beteiligen.

Als in der Zeitung der Aufruf kam, daß sich alle Idsteiner Vereine an der Ausgestaltung eines Festzuges beteiligen sollten, war auch für uns das Mitwirken klar. Es ging ans Überlegen, was man wohl am besten machen könnte. Wir einigten uns auf einen Festwagen unter dem Motto „Vespa einst und jetzt“.

Am Kerbesamstag ging es dann los. Den Wagen und den Traktor bekamen wir von der Idsteiner Brauerei Merz zur Verfügung gestellt. Er wurde mit den Idsteiner Stadtfarben, Vespa-Luftballons und Fähnchen geschmückt. Von unserem Vespa-Händler holten wir uns eine alte Vespa. Es war eine der ersten, die in Deutschland gelaufen ist. Außerdem stellten wir eine ganz neue Maschine mit auf den Wagen und wir hatten unser Motto schon erreicht. Um die Sache auch etwas humorvoll zu machen, wurde ein Vespa-Kamerad in eine vor-



Die Idsteiner Vespisten wirkten mit einer originellen Aufmachung im örtlichen Festzug mit



Der Vespa-Club Idstein stellt sich in voller Besetzung der Kamera

sintflutliche Motorradkombination gesteckt. Mit einem Holzhammer und einem Riesenschraubenschlüssel bewaffnet versuchte er den laufenden Motor bei der alten Maschine abzustellen. Wir hatten ziemlich viel Öl in den Tank geschüttet, damit die Sache auch richtig qualmte. Alles klappte prima. Die Leute hatten ihren Spaß dabei, für uns war es eine gute Reklame. Der Festzug war noch nicht ganz vorbei, als die Kinder unseren Wagen stürmten um sich die 200 Luftballons zu ergattern.

Der Turnverein Idstein 1844 holte uns außerdem zu seinem Großstaffelauf als Begleitfahrzeuge. Es war für uns eine Ehre, auch dem ältesten Verein in Idstein einmal behilflich zu sein. Ein netter Dankesbrief war eine schöne Belohnung für uns.

Karl Pokoyski

Neue Clubanschriften

VC Bremen e.V.: 1. Vors. Rolf Engelkestock, 2. Vors. Hilger Barre, Schriftführer Horst Klippel, Kassenwart Klaus Beil, 1. Tourenwart Peter Jenniches, 2. Tourenwart Wilfried Puls, Sportwart Klaus Techau. Clubanschrift: Bremen, Werderstraße 60

VC Vechta: 1. Vors. Jochen Gescher, 2. Vors. Hans Pott, Schriftführer Axel Schumacher, Kassierer Hans Pott, Sportwart Willebald Holthaus. Clublokal: Gaststätte Karl Schüring, Vechta. Clubanschrift: Jochen Gescher, Vechta, Spar- und Darlehenskasse

VC Wolfenbüttel: Neuer 1. Vors. Günther Ballwanz, Wolfenbüttel, Frankfurter Straße 20

Geschicklichkeitsturnier in Herford

50 Vespa-Fahrer aus den Clubs Bad Salzungen, Melle, Minden, Bünde und Herford trafen sich am 24. 9. 1961 zu einem Geschicklichkeitsturnier in Herford.

Die Strecke führte über 12 Hindernisse, welche hohe Anforderungen an die Teilnehmer stellte.

Sieger in der Einzelwertung wurde Schmitz (VC Bünde) mit 1 Punkt; 2. Heidenreich (VC Herford) mit 3 Punkten und 3. Möller (VC Melle) mit 4 Punkten.

In der Mannschaftswertung war ein Wanderpokal ausgesetzt, welchen der VC Herford mit 40 Punkten vor dem VC Melle mit 51 Punkten und VC Bünde mit 60 Punkten gewann.



Generalprobe für 1962 in Mainz

Der Vespa-Club Mainz hat eingeladen und viele, viele kamen.

Sie kamen zu einem Freundschaftstreffen des VC Mainz, das als Generalprobe für das internationale Treffen, anlässlich der Zweitausendjahrfeier der Stadt Mainz im nächsten Jahr ein voller Erfolg war.

Am ersten Tag wurden die eintreffenden Clubs von dem Fanfarenzug der Stadt Mainz auf dem Halleplatz begrüßt. Am Abend vereinte alle Teilnehmer der große Vespa-Ball im kurfürstlichen Schloß zu Mainz. Der Vorsitzende des VC Mainz, Werner Weidmann, begrüßte die Gäste der teilnehmenden Clubs aus Frankfurt, Frankfurt-Höchst, Offenbach (Main), Rüsselsheim, Kaiserslautern, Bürgel, Bergen, Bad Kreuznach, aus dem Westerwald und sogar einen Fahrer aus der Stadt Berlin, und wünschte allen einen vergnügten Abend. Ein gut zusammengestelltes Programm belohnte alle, die den Weg zum Treffen nicht scheuten. Nach Beendigung des Balls wurden die Clubs von Lotsen sicher in ihre Quartiere gebracht.

Am Sonntagmorgen führte der Mainzer Vespa-Club seine Gäste durch die Stadt. Nach einem gemeinsamen Mittagessen nahmen alle an der Verkehrsdisziplin-Korsofahrt teil. Anschließend an die Korsofahrt, die unter der Leitung der Mainzer Verkehrspolizei und des ADAC stand, versammelte man sich zum letzten Male im Brauhaus zur Sonne zur Preisverteilung.

Den 1. Preis errang der VC Frankfurt vor dem VC Frankfurt-Höchst, den 3. Platz belegte der VC Rüsselsheim, der sich besonders über diesen ersten Preis seit des Bestehens des Vepa-Clubs gefreut hatte. Den Sonderpreis der Stadt Mainz konnte ebenfalls der VC Frankfurt in Empfang nehmen. Der Preis war für den Club gestiftet, der mit der größten Teilnehmerzahl das Treffen besuchte. Einen Sonderpreis des VC Mainz bekam der Vespa Club Offenbach (Main), der als einziger mit sämtlichen Mitgliedern erschienen war.

An der Korsofahrt nahmen rund 200 Teilnehmer auf 138 Maschinen teil.

Am Schluß der Veranstaltung dankte der Vizepräsident des VCVD Bernhard Wesche allen Teilnehmern für ihr sportliches Verhalten und sprach den Organisatoren des Freundschaftstreffens, Werner Weidmann und Günter Hafner, seine Anerkennung aus.

Der VC Mainz kann nun ohne Scheu seinem internationalen Treffen an Pfingsten des nächsten Jahres entgegensehen.



1



2



3



Korsofahrt beim Freundschaftstreffen des VC Mainz

Die Hand fürs Leben reichten sich (1) Jochen Granow und Frau Ingrid vom VC Lingen, (2) Arthur Rebholz und Frau Waltraud vom VC Neuenburg, (3) Helmut Lachenmaier mit Frau Rita vom VC Homburg.

Schmunzel-Tip



Gegen Glatteis



KURT FLEMIG



KURT FLEMIG

„Haben Sie nicht
ein passendes Geschenk für einen
aufgeweckten Dreißigjährigen?“
(Bild links)

Feierabend —
„Auf die Plätze!
Achtung — fertig — los!“
(Bild rechts)

Frische Dauerwellen
(Bild rechts)

Scheinwerferversuch!
(Bild links)



Schmuck



KURT FLEMIG

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: Biebach, Schefer, Rockenbach, Binder, Esch, Publifoto, Baldus, Comas, Petrik, Clubfoto, Archiv

Die berühmten Geschwister:

Vespa 125

DIE NEUE VESPA 125 ist in Normalausführung und als „de Luxe“-Modell lieferbar. Preis Normalausführung DM 1230,—, „de Luxe“-Modell, DM 1290,—.

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 (!)

Abb.: „de Luxe“-Modell.



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 1690,—.

Abb.: Einzige Ausführung VESPA Grand Sport.



Vespa 150

DIE NEUE VESPA 150 ist nur 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: „de Luxe“-Modell DM 1525,—.

Abb.: „de Luxe“-Modell.

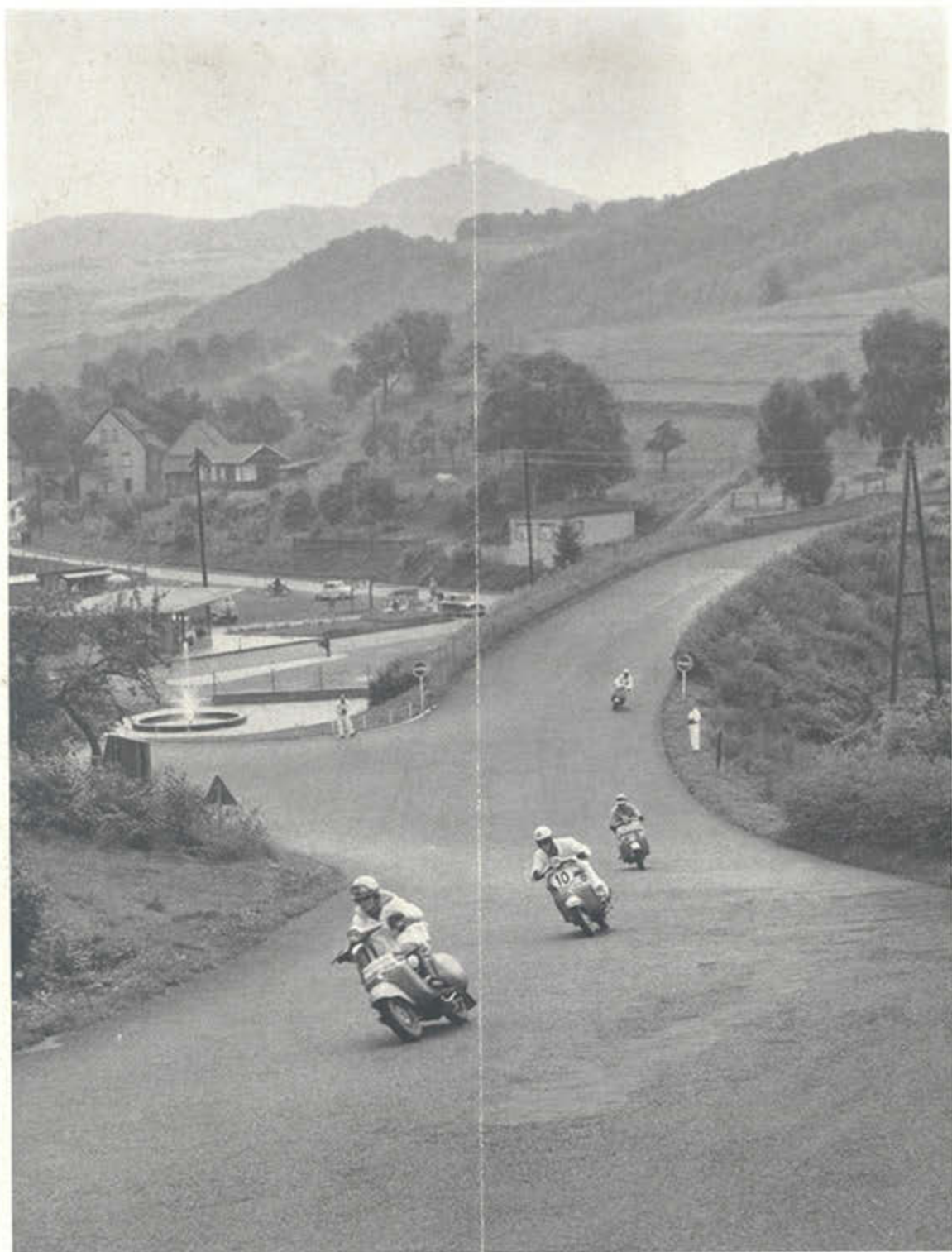


Die Ausrüstung mit Blinkleuchten ist bei den neuen Modellen serienmäßig. Sämtliche Preise verstehen sich ab Werk.

Verlangen Sie die Farbprospektserie B/1 - VESPA GMBH AUGSBURG



der meistgefahrte Roller der Welt



*Der Nürburgring, die klassische Rennstrecke der Welt, stellt an
Fahrer und Maschinen höchste Anforderungen*