

Beichtigung:

Im letzten Vespa-Tip hat sich ein Druckfehler eingeschlichen. Auf Seite 16, erster Absatz, muß es heißen:

Der Winkel hat bei Vespa 125 33 Grad
bei Vespa 150 T 28 Grad
bei Vespa 150 GS 31 Grad.

Wir bitten das Versehen zu entschuldigen.

Aus dem Inhalt: Internationales Vespatreffen in Ludwigsburg 4./5. Mai 1957

Die neun Unentwegten

VESPA GS triumphiert auf Geländekurs

Wohin mit dem Urlaubsgepäck?

Berlin - Nürnberg - Berlin

Vespa-chic im Vespa-Tip

Ins Zündkerzengesicht geguckt

Schaltung nachstellen — richtig gemacht!

Wie spielt Ihr eigentlich Federball?

Blinkereien an der Vespa

Zeigt her Eure Händchen . . .

Finanzamtliches

Unser Titelbild: Das sind keine Sträflinge, sondern die Akrobaten der Münchner Vespafreunde in Schlafanzügen

Liebe Vespisten!

wer im Mai Herz und Vespa mit beiden Händen hübsch gleichmäßig, jedoch nicht krampfhaft, festgehalten hat, der müßte schon die große Vorrunde für den Sommer in der Hauptsache bestanden haben.

Wie ich beim letzten Mal schon erwähnte, begann das Frühjahr überaus sportgerecht und Sie konnten darüber bereits eine ganze Menge lesen und auch im Vorliegenden wird Ihnen rein gar nichts verheimlicht. Daß der „Tag der Vespa“ ein rollender Erfolg zu werden drohte, deutete ich neulich ganz vorsichtig an. Jene Prognose hat sich nun endgültig und höchst reichlich bewahrheitet, wie aus der schlicht und treuherzig getroffenen Berichtsauswahl zu entnehmen ist. Die Clubs beteiligten sich mit schöner Energie an der Durchführung der Vespa-Pionierarbeit und das Vortreffliche dabei ist, daß hier die süßen Früchte nicht von den großen Tieren gefressen werden, sondern daß dieser Erfolg der Vespa-Gemeinschaft gutgeschrieben werden kann.

Überhaupt weht ein guter, frischer Wind in den Vespa-Gefilden. Auf der Solitude haben die Augsburger VC-Leute ganz schön abgesahnt mit Klassensieg und 2 Goldmedaillen, wobei das Wetter alles andere als italiensch zu bezeichnen war. Einen weiteren Klassensieg mit obligater „Goldener“ konnte sich wiederum der Augsburger Herbert Husel an die Reifen heften, und zwar bei der Komburger Prüfungsfahrt, wo die Zuschauer mit den Händen bis an die frierenden Schultern in den Taschen, größere Felsbrocken staunten, was in solch einer Vespa alles drin ist und was zahnklappernde Vespisten mit entschlossenen Marlon-Brando-Mienen herunterspulen.

Bei Prüfungsfahrten ist der Fahrer hart beschäftigt, falls man das Wort „Arbeit“ nicht anwenden will und es bedeutet eine weitaus sinnvollere Tätigkeit als Automobil-Straßenrennen, bei denen sich die Fahrzeuge nur noch wenig von Geschossen unterscheiden. Ein Sieg bei solchem Waffengang muß eigentlich einen recht bitteren Beigeschmack haben. Vielleicht belehrt die letzte Mille Miglia eines Besseren und man sieht endlich ein, daß normale Straßen für die heutigen Sportwagenzuchtungen um einiges zu schnell und ungeeignet sind. Bei der Mille Miglia sollte es ohnehin die letzte Veranstaltung sein. Es wäre besser gewesen, wenn 1956 die allerletzte Zielflagge geschwenkt worden wäre.

Übrigens ist auch der Landesclub Bayern äußerst zuverlässig gefahren. So weit ich es verstanden habe — ich spreche nämlich nur gebrochen bayerisch — ging es um die Strecke Nürnberg—Berlin und wieder retour. Es müssen so, preter propter, an 1500 feuchte Kilometer gewesen sein, an deren Ende auf die Vespisten 3 Goldene nicht vergeblich warteten.

Zuverlässigkeitsfahrten haben für wackere Vespa-Freunde oft Gold im Munde. Bei der Nordwestfälischen wurde allerdings „nur“ auf Silber und Bronze gebissen, dafür aber fiel der Regen dick und schwer wie damals in Alabama, und Gold war in den Zweiradklassen überhaupt nicht drin. Dafür aber wurden die Wertungen einige Tage später durch die Bundespost mitgeteilt. Die Siegerehrungen fanden im Briefumschlag statt. Manche Veranstalter scheinen nicht mal auf dem Papier das zu können, was von den Fahrern auf der Strecke verlangt wird.

Unsere Ludwigsburger Vespa-Tage gehören wieder mal auf die Sonderseite der besonders geglückten Jubelfeste. Wer mißtrauisch ist, kann das in aller Ruhe hinten nachblättern. Wenn auch eine Lokalzeitung von 1500 Vespas schrieb, die

vorüberrollend aus dem freundlichen Städtchen eine Vespa-Niederlassung machten, so waren es, unter uns geflüstert, bloß 480 Maschinen. Ich finde das schon recht stattlich, wenn ich mir aus der Kenntnis der Dinge heraus überdenke, daß zum Beispiel 100 Vespas in einer Formation schon einen größeren, recht hübsch donnernden Heerwurm abgeben. Die kommunalen Stellen und an ihrer äußersten Spitze der Bürgermeister Dr. Frank, zeigten echte Vespa-Begeisterung. Ihnen ist es nicht zuletzt zu verdanken, daß der Laden so ausgezeichnet klappte. Bei sowas sieht man oft genug: Wie der Meister, so die Bürger! Noch herzlichen Dank, Herr Doktor! In diesem Zusammenhang sei als weiteres gutes Beispiel der OB von München, Thomas Wimmer, erwähnt, der ebenfalls ein großes Herz für die Vespisten besitzt. Er erfreut sich sichtlich der Ehrenmitgliedschaft des Clubs der Münchner Vespa-Freunde. Doch das nur nebenbei.

In Ludwigsburg fielen besonders einige Vespa-Herren in Pyjamas auf, die augenscheinlich abends ihre Maschinen mit ins Bett nehmen. Dementsprechend waren sie auch mit ihnen verwachsen, wie es sich bei den akrobatischen Vorführungen zeigte. Ich möchte mal wissen, wie es sich eigentlich mit dem Sturzhelm schläft; da braucht man wohl vor keinem Traum mehr Angst zu haben.

Besonders nett war es von der Bewölkung, so lange mit dem Abregnen zu warten, bis die Preisverteilung sowieso im Saale stattfand. Man sagt, das sei genaue Berechnung vom Komitee gewesen. Wenn ich denen auch eine Menge Merkwürdigkeiten zutraue, aber das geht etwas weit ins Ungeahnte. — Sehr attraktiv wirkte der Ballon mit der angehakten Vespa über dem Geschehen — doch leider nur am Samstag. Am Sonntag war die stolze Pracht vom Himmel gefegt, weil der ballonkurbelnde Mechaniker beim Werkstattwagen Zündkerzen wechseln helfen mußte.

Zuletzt noch was Neues, was Sie längst alle wissen. Unsere Vespa ist unauffällig zum Exportmodell avanciert und weiter verbessert worden. Die Kabelei ist im Lenker und Rahmen verschwunden, nicht etwa weil sie das Tageslicht scheut, sondern weil es so netter aussieht. Der Rahmen wurde verstärkt und die Schaltung noch leichtgängiger gestaltet. Und der vorläufig letzte Schrei im Make-up, heißt: „Saharagelb“! — Als ich seinerzeit am Rande der Sahara herumgekurvt bin, war sie noch rot, aber vielleicht ist sie andern Orts gelb. Ist ja auch egal, es sieht jedenfalls mächtig aus.

Und in diesem Sinne wünsche ich Ihnen einen warmen Sommer mit recht geruhsamen Oasen aller Art.

Dr. mot. V. T.



Ein russischer Motorroller, genannt „Vyatka“, zweifellos inspiriert durch unsere Vespa. Er hat einen 150-ccm-Motor und hydraulische Stoßdämpfer.

Internationales Vespatreffen in Ludwigsburg

4./5. Mai 1957



Präsident Erich Binder nimmt mit seinen 23 Vespas aus dem VLC West Aufstellung zur Korsofahrt.

Wer am 4. Mai in die Nähe von Ludwigsburg kam, wurde magisch von diesem reizenden Städtchen, dem schwäbischen Sanssouci, angezogen. Von allen Seiten sah man nämlich Vespas mit Clubbändern diesem Ziel zurollen und es mußte doch festzustellen sein, was dort los war. So erging es auch mir.

Ein Lotse franzte mich zum Ziel, der Bärenwiese an der großen Stadthalle. Wir kamen durch die festlich geschmückten Straßen und bald fuhr ich in einem ganzen Pulk von Vespisten.

Am Ziel sprete eine Kapelle in weiß-blauen Uniformen, der Lautsprecher gab die Namen der ankommenden Clubs bekannt und mit großem Hallo begrüßten sich die Vespafahrer, die sich schon von anderen Treffen her kannten.

Es ist wirklich etwas schönes an diesem Vespedanken, von überall her kamen die Vespisten, aus Holland, Belgien, Dänemark, Österreich und der Schweiz, und alles war eine große Familie.

Leider mußten die Engländer wegen Benzinknappheit absagen.

Abends fuhr man den großen Corso durch die Stadt. Die 480 Vespa bildeten eine so lange Schlange, daß die Bevölkerung von 1500 Rollern sprach, die teilnahmen. Anschließend besuchten die Vespisten das „Blühende Barock“, das festlich erleuchtete Schloß mit seinen vielen Springbrunnen und den unzählbaren Blüten.

In der Stadthalle startete anschließend der Vespaball. Oberbürgermeister Dr. Frank begrüßte seine Gäste auf das herzlichste, Präsident Binder dankte — beiden ein kräftiges Lob, es war wirklich herzlich und doch kurz. Denn schon bald konnte das wirklich ausgezeichnete Varietéprogramm beginnen.

Am nächsten Morgen fuhren die Vorstände der Vespa-Clubs unter Führung von Herrn Nägele, VC Ludwigsburg, ins Rathaus. Dort bewirtete Oberbürgermeister Dr. Frank seine Gäste. Er erinnerte an die engen Verbindungen zwischen der Stadt Ludwigsburg und dem Kraftfahrwesen. Präsident Binder dankte nochmals für die überaus positive Einstellung der Stadtverwaltung und die großartige Unterstützung unseres Vespatreffens. In der anschließenden Unterhaltung zeigte sich immer wieder die Aufgeschlossenheit Dr. Franks für unsere Ziele.

Oberbürgermeister Dr. Frank ist ein Stadtvater, wie wir ihn uns für alle Vespatreffen wünschen würden.

Im Stadion begann inzwischen das Geschicklichkeitsturnier. Der Kurs war nicht ganz leicht, aber es sollte ja auch keine Spazierfahrt werden. Er zeigte manchem, daß man Geschicklichkeitsfahrten nicht mit dem Mund schafft, sondern nur durch Training. Hier bewies Heinz Krüger, VC Frankfurt, erneut seine, an das Unwahrscheinliche grenzende, Geschicklichkeit. Auch bei den Akrobatikvorführungen zeigte er gute Leistungen, doch konnte er nicht gegen die Münchner Vespafreunde aufkommen, die durch ihre Geschlossenheit auffielen. Was einer konnte, konnten auch die anderen. Der Einfall mit den Schlafanzügen war Gold wert. Die fünf in Schlafanzügen sprangen während der Fahrt auf und erfreuten sich sichtlich an ihrer eigenen „Gaudi“. (Siehe Titelbild.)

Dem VC Ludwigsburg mit seinem Vorstand Schnizler und Nägele für die geleistete Arbeit und das großartige Treffen besten Dank.

Die Wippe war ziemlich hoch und es gehörte schon etwas dazu, sie zügig und doch nicht zu schnell zu nehmen.



Und hier die Ergebnisse:

Zielfahrt: Ausland 1. VC Ardennes (Frankreich), 2. VC Wien (Österreich), 3. VC Solothurn (Schweiz). — Zone I 1. VC Tübingen, 2. VC Heidelberg, 3. VC Schwäbisch Gmünd. — Zone II 1. Münchner Vespafrunde, 2. VC Kempten, 3. VC Frankfurt. — Zone III 1. VLC West, 2. VC Hagen, 3. VC Düsseldorf. — Zone IV 1. VC Delmenhorst.

Größte Entfernung: VC Wien (Österreich).

Größte Teilnehmerzahl: Ausland VC Ardennes (Frankreich); Inland VC Frankfurt/VLC Südwest.

Artistik: Münchner Vespafrunde.

Korso: VC Frankfurt.

Geschicklichkeitsturnier: Hans Krüger, Deutscher und Europa-meister (VC Frankfurt), Dieter Klein (Saarbrücken), Norbert Klein (Völklingen), Werner Bauer (Saarbrücken), Manfred Malkus (VC Frankfurt), Fritz Rößler (Münchner Vespafrunde), Karl Heinz Spiess (VC Giessen), Klemens Schaaf (Düsseldorf), Peter Vetter (VC Tübingen), Otto Gitsch (VC Freiburg).

23 Vespas und Bundesbinder!

War mal wieder ein guter Gedanke! Unser Präsident Binder hielt Rundfrage, wer fährt ab Gladbeck am 3. Mai mit nach Ludwigsburg. Nicht stur die Autobahn, sondern durch das Sauerland, Siegerland, Odenwald am Neckar entlang über Heilbronn nach Ludwigsburg.

Sofort meldeten sich Fahrer folgender Clubs: VC Hagen, VC Düsseldorf, VC Neuß, VC Wesel, VC Krefeld 56, VC Bork-Selm, VC Gladbeck.

Pünktlich starteten die Maschinen ab Gladbeck um 16 Uhr. Es ging in zügiger Fahrt über Wetzlar nach Giessen. Binder hatte eine kurvenreiche, aber schöne Strecke ausgesucht. Nach dem Tacho wurden bis Giessen 380 km zurückgelegt. Die Maschinen waren neben den Clubscheifen mit den Fahnen der europäischen Nationen geschmückt, die dem VC Europa angeschlossen sind. Natürlich erregten wir in den Städten und Dörfern, die wir durchfuhren großes Aufsehen.

Gegen 23.30 Uhr kamen wir mit steifen Gliedern in Giessen an. Der Vizepräsident Wesche erwartete uns mit Kameraden des VC Giessen und VC Wetzlar im Giessener Clublokal.



Die Ludwigsburger Clowns begrüßen artig unsere „Vespadame“, die Sekretärin des VCVD, Frau Birkner.

Nach einer Runde Steinhäger und etwas fürs leibliche Wohl verabschiedeten wir uns bald und suchten das gut vorbereitete Quartier auf.

Am Samstagfrüh wurde aufgetankt und um 11 Uhr Abfahrt durch die belebten Straßen Giessens.

Wieder führt uns der Weg durch herrliche Gegenden — dann den Neckar entlang. Nachdem wir gemeinsam das Mittagessen eingenommen hatten, ging es unfallfrei weiter nach Ludwigsburg. Dort erwartete uns bereits der Generalsekretär des VCVD Strauch-Stoll und die Sekretärin Frau Birkner, die



VLC West auf seiner Korsofahrt durch Giessen.

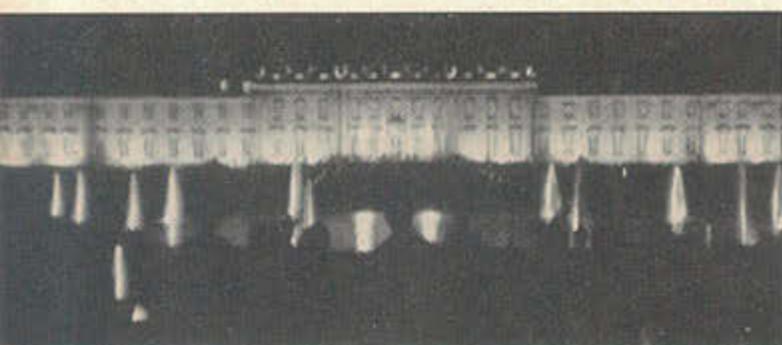
es sich nicht nehmen ließen, auch mit ihren Maschinen aus München zu kommen.

Frau Birkner begrüßte die Fahrer des VLC WEST und überreichte dem Präsidenten einen großen Fliederstrauß.

Binder übergab diesen der einzigen Solofahrerin Fräulein Bauer vom VC Hagen, die mit ihrer Maschine die schnelle Fahrt glänzend durchgehalten hatte.

Dann durften wir das schöne Internationale Treffen in Ludwigsburg erleben. Zum Schluß sei gesagt, daß alle, die diese

Neu war diese Rollenstraße. Sie lag ganz am Anfang des Kurses und Gas mußte natürlich vorher gegeben werden!



Vor beleuchtetem Schloß mit farbig angestrahlem Springbrunnen fand abends das Konzert statt.

Fünf Münchner Vespafrunde machen ihre schwierigste Figur trotz schlechter Bodenverhältnisse.



wunderschöne Fahrt miterlebt haben, restlos begeistert waren. Zeigt es sich doch, wenn Abordnungen mehrerer Clubs eine derartige lange Fahrt gemeinsam unternehmen, daß dieses immer ein großes Erlebnis ist. Die Kameraden der einzelnen Clubs lernen sich näher kennen, sie fühlen sich verbundener. Wenn auch die „Eisheiligen“ die Rückfahrt von Ludwigsburg durch Schnee, Hagel, Regen und Matsch erschwerten — so hörte ich bei einem Abschied: „Mach's gut, bis nächsten Sonntag in Krefeld...“

Erich Binder hat nun schon drei derartige Fahrten geplant und durchgeführt, wir danken ihm dafür. Hoffentlich kommt auch einmal einer der anderen Herren Landesclubvorsitzenden auf die Idee, ein Treffen des VLC West mit einer Mannschaft anzufahren! Das wäre doch was!

Zwei Damen der Münchner Vespafrunde zeigen Vertrauen zu den Fahrkünsten B. Peschkas.



Die neun Unentwegten

Neun Unentwegte fuhren von Hagen, achteten nicht auf Kälte und Wind; dachten sich alle, wir werden's ertragen, wenn wir nur erst in Ludwigsburg sind. Also ging es in die Ferne, doch schon kam das große Pech. Unser Sportwart, der sah Sterne, denn sein Hinterrad flog weg. Bei der Suchaktion der Teile fand sich alles, wunderbar! War auch manches nicht mehr helle, die Vespa fuhr und so war's klar. Durch das Volmetal nach Siegen, Dillenburg, Herbörn, Wetzlar, dann kamen wir bestimmt in Giessen pünktlich an dem Treffpunkt an. Nun begann ein großes Jagen. Eine Kurve kam in Sicht. — Adolf, muß die Vespe tragen, sonst schaffst du das Tempo nicht. Da sich schließlich auch die Sonne ziemlich gnädig uns gezeigt,

hatten wir zu unserer Wonne — Ludwigsburg —, das Ziel, erreicht. Frisch gestärkt zum Ball der Vespen und es war wohl auch ganz nett, doch wir neun fanden am besten im Quartiere unser Bett. Sonntagmorgen wieder munter, sahn wir uns die Gegend an. Dieses Meer von Frühlingsblumen man nur schwer beschreiben kann. Ludwigsburg — Barock in Blumen — wirklich, das war eine Pracht, und wir sagten voll Begeisterung, gut, daß wir die Fahrt gemacht. Beim Turnier holt sich das Blümchen schnell noch einen Damenpreis, doch was mag die Zielfahrt bringen? Wenn man das doch nur schon weiß! Auch die Spannung geht vorüber, VC Hagen heißt es dann, ja, wir wurden 2. Sieger! Ach wie freut sich jedermann.

Stolz geht's mit dem Silberteller heimwärts auf die große Fahrt. Würde nur der Himmel heller, dann blieb uns so viel erspart. Pforzheim-Ost, da war die Hölle, Hagelschauer, Kälte, Schnee, Kaum noch ging es von der Stelle, Gesicht und Hände taten weh. Dick verummt mit Schal und Schoner, Brille oft verdeckt mit Schnee, sah'n wir aus wie Marsbewohner für die Leut' mit Pkw. Sank auf Null das Barometer, stieg die Stimmung mit Humor, selbst als Hans, der Schwerenöter, etwas vom Gepäck verlor. Ja, die Heimfahrt machte Sorgen, doch war'n wir erst mal zu Haus' dachte jeder dann am Morgen: Beim nächsten Mal geht's wieder raus!

VC Hagen

VESPA GS triumphiert auf Geländekurs

Sehen Sie sich die geländegängige Konkurrenz im Hintergrund an! Und trotzdem ...!



Die Füchse und Hasen um Nordhalben/Ofr. hatten am 5. Mai einen schlechten Tag. Es tat sich was im Revier. Rund 180 überwiegend Motorradteilnehmer und einige Rollerfahrer — darunter das Team des Vespa-Werkes auf GS — beteiligten sich an der Zuverlässigkeitsfahrt des MSC Nordhalben „Rund um den Schloßberg“.

„Wie, ihr wollt auch mitfahren?“ staunten die Schloßberger Fachleute über die Vespa-Fahrer am Start. Freilich, wenn man die Strecke kannte und sich zudem vom Motorradpark noch eine Brise Respekt geholt hatte, mochten die Chancen für die Vespas nicht rosig aussehen. Wie nahmen sich allein schon die Serienreifen der Vespas gegenüber den dimensionierten Geländeprofilen der Motorradreifen aus. Man meinte es gut mit den Vespa-Leuten. „Wir werden sehen“, dachten sich die Akteure und Zuschauer.

Von der Gleichmäßigkeitsprüfung, die bei minus 4° gestartet wurde und über 100 km führte, ist nicht viel zu sagen, da sie in der Wertung neutralisiert wurde. Zu viele Teilnehmer hatten sich „verfranz“. Die anschließende Geländefahrt über einen gut markierten Kurs von zehn Runden à 16 km, hatte es dafür in sich. Von mit Wurzeln übersäten Waldwegen und steinigen Feldpfaden bis zu 55%igen Steilabfahrten und 35%igen Steilauffahrten war alles drin.

Die Vespas starteten in der Rollerklasse bis 250 ccm. Sie mußten die Runde in einer Sollzeit von 26 Minuten fahren. Für die Motorräder der gleichen Klasse war die Sollzeit nur um 2 Minuten kürzer. Ein Vespa-Fahrer schied in der ersten Runde aus. Er blieb bei der Steilauffahrt hängen, weil er an einer vor ihm quer stehenden Maschine nicht vorbei konnte. „Hm — Künstlerpech, schlecht was zu sagen.“

„Hm, hm, die anderen beiden Vespas kommen wieder.“

„Hm, hm, hm, die Vespa-Fahrer kommen immer wieder.“

Sie wurden Hauptakteure, denn nach und nach fielen bis zu 30% der Teilnehmer aus. Wind, Schneetreiben, Kälte und entsprechende Wegverhältnisse forderten ihren Tribut. Kaum war ein helles Summen in der Ferne zu hören, wandten sich die Köpfe der Zuschauer ihm zu. Die zwei silberglänzenden 150-ccm-Grand-Sport-Vespas kamen wieder und wieder den Hohlweg herauf und der Beifall von tausenden von Schlachtenbummlern begleitete sie nunmehr auf ihrem Kurs. Als die letzte Runde begann und die Fahrer längst nicht mehr spürten, ob es kalt oder warm war, kurvten nur noch knapp 50% der Gestarteten über den Kurs.



Bei der Siegerehrung erhielt das Vespa-Team eine Goldmedaille und eine Silbermedaille. Unter Würdigung der Leistung aller drei Fahrer und unter Berücksichtigung der unverschuldeten Strafpunkte des Vespa-Fahrers am Steilhang, übermittelte der MSC Nordhalben dem Vespa-Team nachträglich auch noch den goldenen Mannschaftsschild. „Wir können zu Ihrer Beruhigung sagen“, so heißt es in dem Schreiben dazu, „daß dies keine Strecke für Rollerfahrer war und jedem Ihrer Leute nach unserem Urteil und auch nach dem der Zuschauer, eine Goldplakette zugestanden hätte.“ „Hm, hm, die Vespas!“

Antonius



WOHIN mit dem Urlaubsgepäck

Im letzten Vespatip war ein Bild, auf dem eine Vespa einen Riesenanhänger zog. Das war natürlich nur ein Aprilscherz, aber manch einer hat vielleicht geseufzt, mit diesem Anhänger gäbe es keine Gepäcksorgen mehr. Denn wer beweibt mit seiner Vespa zum Campen fährt, der bekommt ein ganz schönes Häufchen Gepäck zusammen und dieses will auf der Vespa verstaut sein. Geht man aber einigermaßen vernünftig beim Packen der Vespa vor, so kann man gut auf den Anhänger verzichten und trotzdem die notwendigen Sachen mitnehmen.

Beim Verstauen der Ladung müssen zwei Grundsätze beachtet werden: Erstens muß die Vespa möglichst gleichmäßig belastet werden, das heißt, es soll nicht das ganze Gewicht auf einem Riesengepäckträger über dem Hinterrad hängen, denn dadurch verschlechtern sich die Fahreigenschaften der Vespa und zweitens sollte so gepackt werden, daß man das ganze Gepäck schnell auf- und abladen kann. Dies gilt nicht nur für eingefleischte Zeltler, die am Abend schnell Zelt, Luftmatratze und Schlafsack bei der Hand haben möchten, auch der sonstige Ferienreisende ist froh, wenn er abends am Hotel schnell seine sieben Sachen auf das Zimmer bringen kann. Aus Punkt eins ergibt sich, daß ein Riesenkoffer, der dann über dem Hinterrad thront, ungünstig ist, obwohl dies Vorteile hätte. Denn ein Gepäckstück ist schnell abgeschnallt und man könnte dieses zum Beispiel in eine Gepäckaufbewahrung geben, um in der Fremde einmal unbeschwert einen Stadtbummel machen zu können.

Gleichmäßige Verteilung des Gepäcks erreicht man am besten durch zwei Gepäckträger, von denen einer an der vorderen Spritzwand und einer hinten am Heck befestigt wird. Reichen die beiden immer noch nicht aus, so kann noch ein Gepäckstück am Haken unter dem Sattel befestigt werden, weiter gibt es Taschen, die an der Innenwand des Knieschutzbleches befestigt werden.

Mit soviel Möglichkeiten kann einem auch vor dem größten Gepäckhaufen kaum Angst werden. Wichtig ist nur, daß zweckmäßig verstaut wird. So ist es ein Unding, den Fotoapparat, der alle Naselang gebraucht wird, zuunterst im Koffer zu verstauen, damit dieser möglichst oft auf- und abgeschnallt werden muß. Dafür liegt dann das Abendkleid der Sozia ganz oben in der Segeltuchtasche, wo es obendrein noch tüchtig verstaubt. Also, wichtige Sachen, wie Regenbekleidung, Foto, eventuell auch das Badezeug, werden so verpackt, daß man sie immer griffbereit hat, Gegenstände, die nur bei längerem Aufenthalt gebraucht werden, haben ihren Platz im Koffer, der am Gepäckträger festgeschnallt ist.



Ein Wort zum Beladen der Vespa selbst: Jeder Gegenstand, der lose an der Vespa herumbammelt, trägt zur Verminderung der Fahrsicherheit bei, mit anderen Worten, jedes Gepäckstück muß gut festgezurrt sein. Sehr gut bewährt haben sich dabei breite Gummibänder mit Haken, die gegenüber von Lederriemen den Vorteil haben, daß sie infolge ihrer Elastizität nie locker werden und die obendrein schnell auf- und abgeschnallt sind. Eine feste Ausführung ist allerdings Grundbedingung, sonst sitzt der Koffer oder Rucksack locker und schwabbelt.

Wenn man das große Angebot an Gepäckträgern sieht, das für die Vespas für den Kunden bereit liegt, so kann man verstehen, daß manchem die Wahl schwerfällt. Grundsätzlich sollte man den Kauf nur bei einem Vespahändler vornehmen, denn damit hat man die Gewähr, daß der Gepäckträger auch wirklich für die Vespa geeignet ist. Der Gepäckträger muß so konstruiert sein, daß er an solchen Punkten an der Karosserie

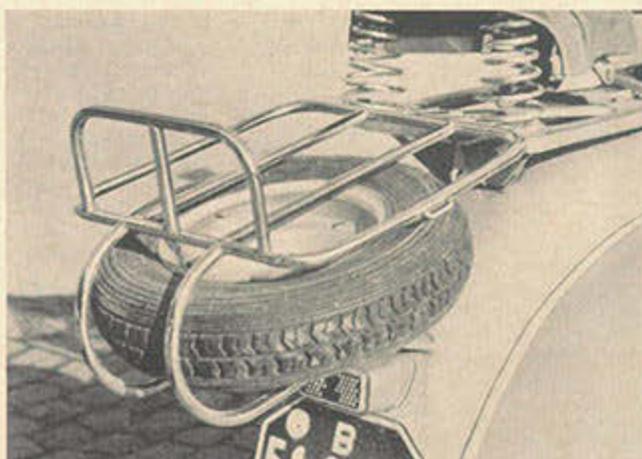


aufliegt, die auch in der Lage sind schwere Lasten auszuhalten. Ausführungen, bei denen erst das ganze Gepäck abgenommen werden muß, um das Reserverad bei einer Panne abschrauben zu können, sind unpraktisch. Weiter muß von einem guten Gepäckträger verlangt werden, daß er eine möglichst große Auflagefläche hat. Je flacher dabei der Koffer liegt, desto besseren Halt hat er. Ob der Gepäckträger verchromt oder farbig ist, spielt dabei keine Rolle. Wichtig ist aber, daß er steif genug ist, um auch bei großen Lasten nicht zusammengedrückt zu werden. Eine Rohrkonstruktion ist dabei den Bandeisenausführungen fast immer überlegen. Als recht praktisch haben sich an den Auflagestellen Gummibesätze erwiesen, die das Verrutschen der Gepäckstücke verhindern. Sie verhindern auch das Aufscheuern der Gepäckstücke, wie es bei Gepäckträgern mit scharfen Kanten oft vorkommt.

Die Gepäckträger für das Frontblech haben hin und wieder eine Klammer zum Festhalten kleinerer Pakete, ob der Bedarf dafür vorhanden ist, muß jeder einzelne selbst entscheiden. Beim Aufschnallen der Gepäckstücke auf den vorderen Gepäckständer muß auf jeden Fall darauf geachtet werden, daß durch das Gepäckstück auf keinen Fall die Lenkung durch Anstoßen an den Lenker behindert werden kann, da sonst ein Sturz fast unvermeidlich wäre.

Letztlich wären noch die verschiedenen aufschnallbaren Taschen zu erwähnen. Auch hier geht man am besten beim Einkauf zum autorisierten Vespahändler, denn er bietet Gewähr, daß die Taschen auch wirklich passen. Über die verschiedenen Ausführungen entscheidet dann nur der Geschmack und nicht zuletzt der Geldbeutel.

Wie man sieht, gibt es bei der Vespa soviel Möglichkeiten Gepäck unterzubringen, daß der Urlaub in dieser Hinsicht keine Probleme aufwirft, es sei denn, jemand käme auf die absurde Idee, Klavier und Fernsehapparat mit auf die Reise zu nehmen.



Frohe Fahrt im **KLEPPER** - Rollermantel

Lieber Vespa-Freund!

Bei jedem Wetter sollen Sie Freude an Ihrem Motorroller haben — bei Sonnenschein und auch bei Regen. Nehmen Sie deshalb auf allen Fahrten den Klepper-Rollermantel als treuen Begleiter mit. Er schützt Sie zuverlässig gegen Regen, Wind und Wetter. Zu den sprichwörtlichen Eigenschaften des Kleppermantels kommen bei diesem Spezialmantel noch besondere Vorteile hinzu, die gerade den Rollerfahrer angehen.

Fordern Sie bitte den ausführlichen Klepper-Mantel-Katalog M 114 an Sie erhalten ihn kostenlos und unverbindlich.

KLEPPER - WERKE ROSENHEIM

Das fing ja gut an! Auf einem kleinen Polizeirevier in der Hohenzollernstraße hatten wir anscheinend den schlechtesten Polizisten von München erwisch. Es ging darum, daß wir uns die genaue Uhrzeit und den Kilometerstand bestätigen lassen mußten. Jedoch... er keine Anweisung von oben. Glücklicherweise kam dann ein freundlicherer Kollege und riet mir, ins Polizeipräsidium zu gehen. Also nichts wie raus und am schnellsten Weg durch die ganze Stadt zur Hauptwache. Dort bemühte man sich wirklich sehr nett unserem Wunsch nachzukommen. Leider mußte ich feststellen, daß im Land der Formulare und Stempel oft der Richtige nicht zu finden ist. Als wir die Bestätigung in Händen hatten, hatten wir eine Startverspätung von 20 Minuten.

Bald hätte ich den Anfang zu erzählen vergessen. Was ich hier berichte, ist die zweite Tausendkilometerfahrt Berlin—Nürnberg—Berlin. Gestartet hierzu sind drei Fahrer des Landesclubs Bayern. Infolge der geringen Startbeteiligung süddeutscher Fahrer wurde der Startort Neumarkt/Oberpfalz von der Fahrleitung in Berlin aufgehoben. Zu der 600 km langen Autobahnstrecke hatte man uns 10 Stunden Zeit gegeben. Wir mußten also ganz schön aufdrehen, um es zu schaffen.

Nachts auf der Autobahn gibt es wenig zu erzählen. Trotz unserer vorsorglich warmen Kleidung erreichten wir einen Grad von Blaublütigkeit, der sich im Zähneklappern bemerkbar machte. Obendrein hatten wir starke Zweifel, daß wir die Zeit, welche uns vorgeschrieben war, je einhalten könnten. Ich hätte etwas darum gegeben, wenn ich in Ruhe eine Zigarette hätte rauchen können. Gegen 11 Uhr nachts erreichten wir den Zonenkontrollpunkt Töpen. Derselbe gleicht nachts einer Goldgräberstadt oder vielleicht haben manche den Eindruck sich auf einer Tankanlagenausstellung zu befinden.

Nie sah ich so viele Benzinspritzen auf einem Fleck. Die Kontrolle auf russischer Seite war in einer Baracke. Sie ging schnell, freundlich und reibungslos vonstatten. Allerdings mußten wir vorher noch 5,— DM pro Vespa bezahlen. Am Schlagbaum erwarteten uns einige VOPOs, welche unbedingt wissen wollten, wie schnell unsere Roller seien, was sie kosten und wieviel Benzin sie brauchen. Ich sah ihnen an der Nasenspitze an, daß jeder wohl auch gerne eine gehabt hätte. Erfreut mußten wir feststellen, daß man die Straße, welche wieder zur Autobahn zurückführte, wenigstens etwas verbessert hat. Wir bekamen Bodennebel, und zwar so dick, daß man keine 10 m weit sehen konnte. Nach kurzer Beratung und nachdem wir unsere Uhren beäugt hatten, beschlossen wir auf dem schwarzen Teerstrich in der Mitte der Autobahn mit Knopf im Gas zu fahren. So jagten wir ca. 100 km dahin. Meine Brille hatte sich beschlagen und ich hatte sie abnehmen müssen. Das Gesicht brannte mich von dem kalten Fahrtwind wie Feuer und dauernd rollten mir die Tränen runter. Glücklicherweise findet alles mal ein Ende und auch wir erreichten unseren Zielort Dreilinden. Zwar knapp, aber immerhin. Dort weckten wir im ADAC-Pavillon die Funktionäre, welche auf unser Eintreffen gewartet hatten. Jetzt waren wir für eine kleine Weile neutralisiert. Herr Spletstoess, der Fahrleiter, mußte erst verständigt werden. Als dieser kam, gingen wir erst eine Tasse Kaffee trinken und da uns der Magen fast herausfiel, aßen wir dort auch eine Kleinigkeit.

Man hatte sich auch eine Sonderprüfung ausgedacht, welche für den Klassensieg ausschlaggebend war, und zwar wurde die Zeit für den Ein- und Ausbau des Antriebrades und die Zeit für den Schlauchwechsel gestoppt. Hierbei kamen wir auf 2,09 Min. (Winter) 7,42 Min. und Grob auf 2,44 Min. und

5,49 Min. Es durfte nur das Bordwerkzeug und unsere kleine Handluftpumpe verwendet werden. Endlich konnten wir die Weiterfahrt zur nächsten Zeitkontrolle Braunschweig antreten. Dann führte uns der Weg über Salzgitter, wo es in Strömen zu regnen anfang, Nordheim nach Göttingen. Wer sich die Blaubasaltstraßen mit besonders starker Wölbung ausgedacht hat, den soll der Teufel holen. Westfalens Landstraßen bei Regenwetter sind wohl das Schlechteste, was man auf einem Langstreckenrennen treffen kann. Die Strecke nach Bad Hersfeld war noch durch zwei Durchgangskontrollen verüßt, welche jeweils Zeitverlust mit sich brachten. Unser Weg führte weiter über Fulda, Hammelburg, Würzburg nach Ansbach. Zu regnen hatte es jetzt glücklicherweise wieder aufgehört, dafür war es wieder Nacht geworden und wir hatten sehr starken Sonntagsverkehr. Weiter ging der Weg nach Roth, auf einer kleinen schmalen Landstraße dritter Ordnung. Bodennebel stellte sich wieder ein und außerdem vermißten wir Wegweiser. Das ganze glich einer Nachtorientierungsfahrt. Unsere letzte Zeitkontrolle war in Neumarkt, wo wir um 24 Uhr eintreffen mußten. Von dort zurück auf die Autobahn nach München. Wieder Zeiteintragung und die üblichen Formalitäten auf den Startkarten.

Zum Schluß meines Berichtes habe ich, wie Sie gemerkt haben, sehr wenig geschrieben, aber sicher können Sie sich vorstellen, wie es ist, wenn man nach 34 Stunden fast pausenloser Fahrt (nur zum Tanken) seinen Hunger fast vergessen hat, $\frac{3}{4}$ schläft und sich darüber wundert, wie lange beispielsweise 20 km seinen können — endlos —. Ergebnis der Fahrt: Wir hatten eine kleine Spritztour über die Gesamtstrecke laut Tachometer von 1500 km gemacht, 42 l Benzin, $3\frac{1}{4}$ l Öl pro Maschine verfahren und unsere Startkarten zur Auswertung nach Berlin abgesandt. War es Glück oder die Qualität des Materials, daß wir nicht den kleinsten Schaden oder Sturz verzeichnen mußten?

Erfolg: Werner Grob, Peter Winter, Christoph Hohm je eine Goldmedaille und der goldene Mannschaftspreis.

Zugegeben von einem, der es inzwischen gelernt hat.

Neulich ist das eingetreten, was man meist still und unbewußt erhofft, beim „Erlebensfall“ mit einem wegwerfenden Wort abtut und im tiefsten Inneren in satter Zufriedenheit registriert: man hat meine Fahrkünste gerühmt. Und „man“ war nicht etwa ein kleines Mädchen oder die Tante von nebenan, sondern ein gewichtiger Fachmann, dessen scharfe Zunge und dessen beißender Spott gewissermaßen Rang und Namen haben. Kurz — es wurde behauptet, daß... Und dabei wurde ich dann doch innerlich etwas rot, denn schließlich erinnere ich mich noch ganz genau an einen gewissen Tag in Mailand. Und weil bei der erwähnten Lobesrede auch einige Kollegen dabei waren, möchte ich nicht anstehen heute und an dieser Stelle öffentlich zu bekennen: — es fing so hoffnungslos an. Das Vespa-Fahren nämlich.

Es ist schon beinahe vier Jahre her, als ich meine erste Vespa bekam und sorgenvoller Eltern Urteil zufolge durfte ich damals nicht damit nach Italien fahren, sondern mußte mich einer Omnibusreisegesellschaft anschließen. Die Vespa stand tafrisch und mit einer Kilometerzahl in den hohen Neunzig daheim im Keller. Ich fuhr mit dem Bus nach Mailand. Und nach Mailand mußte ich — weil in dieser Stadt „Sie“ arbeitete

und — ich hoffe es wenigstens — auf mich wartete. Meine Ankunft in Mailand verlief ziemlich triste — im leichten Nieselregen schlich ich mit Kofferchen und Regenmantel in ein mittleres Hotel und telephonierte von dort aus: Ich bin da. Daß ich ohne Vespa war, wagte ich ohnehin nicht zu sagen. Und das gereichte mir dann zum Verhängnis und war der Grund für eine ziemliche Hetze, denn „Sie“ bedeutete mir kurz und bündig, daß sie mich — der Einfachheit halber — am Mailänder Dom erwarte. In 15 Minuten! Ich kam eine weitere Viertelstunde zu spät und hatte außer einigen verlegenen Ausreden von wegen Vespa nichts zu bieten. Sie ahnte nichts. Und ich sagte nichts. Wenigstens zunächst.

Nach einem Begrüßungs-Expresso aber war es nicht mehr zu verheimlichen: „Wo steht denn deine Maschine...?“ Ich packte aus — langsam und mit erklärenden Umschreibungen, aber dann doch mit der harten Wahrheit: Man hat mich nicht fahren lassen. Das Mädchen mußte sehr laut lachen, bestellte auf meine Kosten noch einen Drink und gab mir dann als versierte Vespa-Fahrerin (die sie wirklich damals schon war und noch heute ist) mehrere Ratschläge. Und dann tröstete sie mich, es sei ja alles nicht so schlimm, denn schließlich habe

sie ja ihre Maschine dabei und wir könnten gleich gemeinsam losfahren. Alles schien gut zu gehen, die Sonne schien auch wieder und nachdem sie ausgesprochen hübsch war (und noch ist) und „man“ sich allgemein nach ihr umdrehte, wurde ich wieder munter. So munter sogar, daß ich „selbstverständlich“ ihre Vespa fuhr und sie nun im eleganten Damensitz (in Mailand erlaubt) als Sozia auf ihrer eigenen Vespa saß. Gelassen trat ich den — schon etwas mitgenommenen — Apparat an, gelassen schwang ich mich in den Sattel, wie ein alter Köhler kurvt ich an der Mailänder Scala vorbei. Meine Beifahrerin gab gute Ratschläge, warnte vor den rasenden Italienern im allgemeinen und den schlechten Bremsen ihrer Vespa (!) im besonderen. Und dann sagte sie, daß es zehnmal netter sei, als Sozia durch Mailand gefahren zu werden, als selbst vorne drauf zu sitzen. Und an dieser Stelle muß ich wohl etwas zu viel Gas gegeben haben, denn unmittelbar darauf quietschte es — ich hoffe, daß auch ich an dem allgemeinen Gebremse etwas beteiligt war — und eine Vespa, ein Omnibus und drei Fußgänger standen sich feindlich gegenüber. Auf mich sprachen in den nächsten Sekunden mehrere Stimmen heftig und unmißverständlich ein, von denen die des Omnibusfahrers am deutlichsten war. Da ich kein Wort Italienisch verstand (und auch heute noch nicht — ein paar Kleinigkeiten ausgenommen), wurde ich zu meiner Entschuldigung nur rot und bekam den Datterich. Selbiger äußert sich darin, daß man plötzlich innerlich zittert und überhaupt nichts mehr zuwege bringt. Jedenfalls versuchte ich krampfhaft den „gestorbenen“ Motor wieder in Schwung zu bringen, stieß dabei ausgerechnet gegen das Bein meiner Sozia, verhängte mich dann mit dem Ärmel des Mantels an der Lenkstange, konnte die Vespa nicht anschieben, weil ein Gang eingelegt war und — machte auch sonst das, was man eine „saubere Figur“ nennt. Meine halbitalienische Sozia

brach ihren temperamentvollen, mir unverständlichen aber sicher eindeutigen Disput mit einigen Herumstehenden plötzlich ab, nahm mir Lenker, Vespa, die Führung und den letzten Rest Selbstvertrauen einfach weg und sagte kurz und bündig: „Setz dich hinten hinauf...!“ und dann trat sie mit einem Ruck die Vespa an, stieg auf und — brauste ab. Ich wie ein Klammeraffe hintendraul! Hinter uns eine grinsende Volksschar und die — mir Gott sei Dank nicht verständlichen — Bemerkungen der italienischen Halbstarcken. Sie sagte nichts mehr, sondern fuhr italienisch elegant durch die Stadt — und an jeder Stopfstelle und Kreuzung durchbohrten mich die spöttischen Blicke der Italiener, die es offensichtlich absolut nicht fassen konnten, daß sich da jemand von einem entzückenden Mädchen auf einer Vespa herumfahren läßt. Ich sagte ihr auch, daß ich mich auf dem Sozium nicht recht wohl fühle, aber es war wohl zu spät. Ich durfte nicht mehr Vespa fahren. Und erst beim Abendessen konnte ich das wieder einigermaßen gut machen, was ich am Nachmittag auf der Vespa gesündigt hatte. Sie wurde dann auch wieder gesprächiger und verzieh mir großmütig alle Fehler (natürlich nur die „fahrerischen“). Aber eines habe ich mir aus ihrer kleinen Predigt für angehende Vespa-Fahrer doch gemerkt und ich höre sie heute noch sagen: „Weißt du, man muß nicht immer alles gleich können wollen — man muß auch das Fahren erst langsam lernen. Aber vielleicht schaffst du es noch...“

Wie gesagt, sie war ein kluges und hübsches Mädchen. Und hatte damals genau so recht wie neulich, als sie zufällig von meinen „Fahrkünsten“ rühmen hörte und gelassen bemerkte: „Na ja, die Sache mit Mailand hätte der auch nicht hören dürfen, sonst wär's anders ausgegangen. Aber schließlich fängt jeder mal klein an...“ Wie gesagt, ein kluges Mädchen. Und — so etwas hält man natürlich fest.

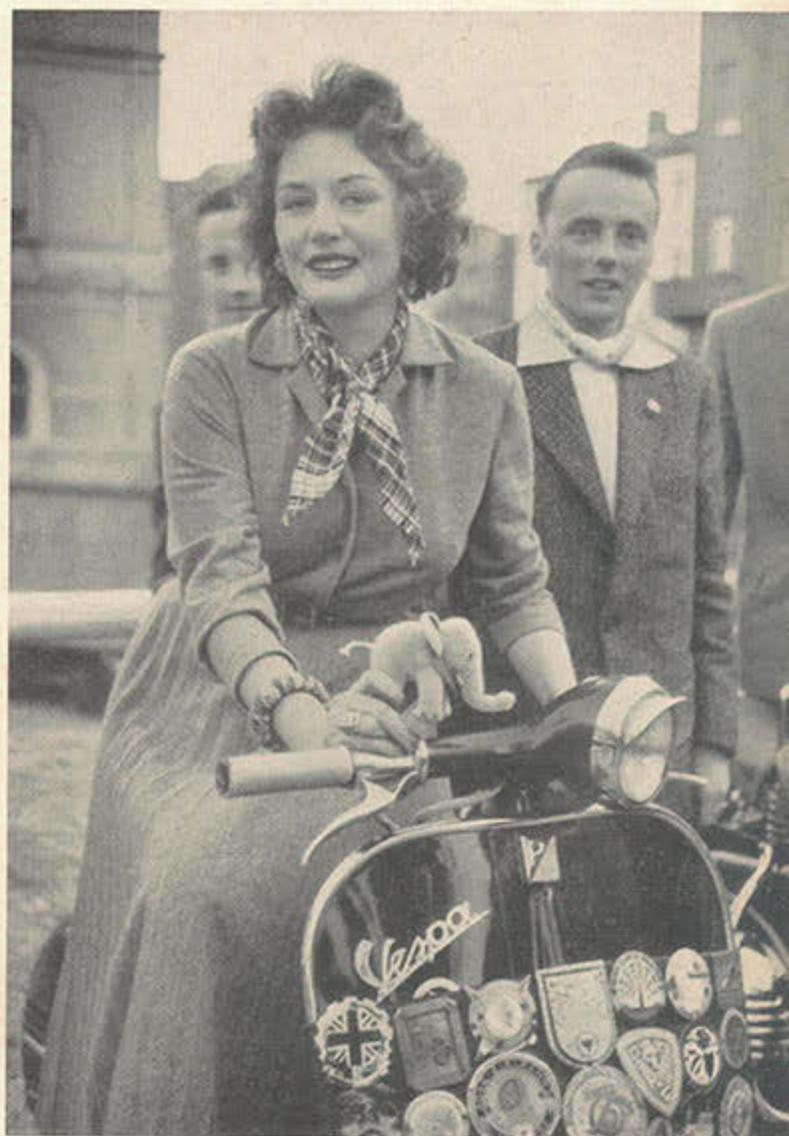
Alfons Schleimer:

Evelyne Künneke

toi - toi - toi !

In der Silvesternacht 1949/50 sollte die erste VESPA des Kreises Unterlahn getauft werden, doch keinem der Gäste wollte ein vernünftiger Name einfallen. Da ertönte kurz vor 12 Uhr aus dem Radio „Jumbo heißt mein Motorroller“ von Evelyn Künneke im Südwestfunk uraufgeführt. Die Würfel waren gefallen. Feierlich-fröhlich wurde die Taufe mit Sekt und allem notwendigen Zubehör vorgenommen und „Jumbo“ rollte in ein ereignisreiches Leben. Evelyn Künneke wurde telegrafisch um die Patenschaft gebeten, die sie erfreut annahm. Aus der ersten VESPA des Kreises wurde die erste des VESPA-Clubs Rhein-Lahn, für den sich die prominente Patentante ebenfalls sehr interessierte und ihre Schallplattenbesteller gehörten einfach zum Clubinventar. Als Ehrenmitglied übertrug sie dann die Patenschaft auf alle Clubvespen. Mußte das nicht Glück bringen?

Patentante Evelyn stand immer mit ihren Patenkindern in Verbindung bis das „verflixte siebente Jahr“ ein Wiedersehen in Wiesbaden brachte, wo sie an Ostern in dem Eröffnungsprogramm der Rhein-Main-Halle auftrat. Trotz Überfall von Autogrammjägern wurden zur Erinnerung an den „aufregenden“ Osterbesuch einige Bilder auf Jumbo Nr. 4 geschossen und unser kleiner Clubjumbo aus Stoff ist ein Talisman der Künstlerin und wird ihr hoffentlich noch recht viel Glück bringen. Während einer Party im Taunus-Hotel lernten die Clubmitglieder das charmante Ehrenmitglied einmal persönlich kennen. Die Sozias sind begeistert und die Fahrer gehen für sie durchs Feuer. Beim Abschied versprach sie uns noch in diesem Sommer ein ausgedehntes Wiedersehen in Bad Ems nach Beendigung ihrer Filmarbeiten bei der Defa in Ostberlin. Dann opferte sie einen kußeichten Lippenstift, um alle Maschinen mit einem „toi - toi - toi“ und Autogramm zu versehen, bevor wir die Heimfahrt antraten.



Vespa-chic im Vespa-Tip

Wenn dem Wetter nicht ganz zu trauen ist, zieht man am besten einen Coverak aus imprägniertem Nino-Flex an. Zum Beispiel solch ein zimtbraunes Modell mit quadratischen Lederknöpfen, senkrechten Reißverschlusstaschen und tiefem Hüftgürtel. Selbst das Ärmelbündchen ist noch zugeknöpft, noch praktischer geht es bald nicht mehr für die Rollerei! Wer absolut keinen Sturzhelm tragen will beim Fahren, der findet mit diesem kessen Cord-Mützchen das passende für den Wind. — Schenken wir noch einen Blick der feschen Tasche. (Modell Vulkan, WWM-Foto Georgi)



Hoffentlich findet der Sommer nicht wieder an einem Freitag statt. Ich kann mich eines leichten Schauers nicht erwehren, wenn ich an die „scheinheiligen Eisheiligen“ denke, die so völlig unplanmäßig und andauernd uns Rollerfahrer überraschten.

Nicht einmal vor unserem Internationalen Vespatreffen Ludwigsburg machten sie halt. Doch müssen wir ihnen noch dankbar sein, daß sie mit Kälte und Schnee erst am Sonntagmittag, als wir alle schon in der Stadthalle saßen, aufwarteten. So konnten doch alle Veranstaltungen im Freien bei gutem Wetter über die Bühne gehen.

Wie immer, gab uns Vespisten das die Möglichkeit, zu zeigen, daß wir nicht nur wie Motorradfahrer auf unseren Vespa vermummt sein wollen. Nein, wir machten den Vespa-Ball zu einem festlichen Ereignis!

Wie mir die Herren der Stadtverwaltung versicherten, waren sie ob des hohen Niveaus der Vespa-Fahrer sehr überrascht. Mit Charm und Chic brillierten natürlich vor allem unsere französischen Damen. Ich erinnere mich da an ein reizendes, graziles Persönchen... gut, daß Peter nicht dabei war!

Doch auch alle anderen Vespisten ließen es sich nicht nehmen in Gala zu erscheinen und man konnte tatsächlich den Eindruck erhalten, als wetteiferten wir mit der Pracht des blühenden Barocks.

Erstaunlich, wenn man bedenkt, daß wir Vespa-Fahrer doch nur mit einem kleinen Kofferchen auf große Fahrt gehen.

In Ludwigsburg war zu sehen, was da aber alles so darinnen versteckt sein kann. Sogar Abendkleid, Reifenrock oder schwarzer Anzug! Aber hierüber nun nicht mehr, sonst kreuzen bei unseren anderen Treffen nur noch prominente Gäste auf!

Wie schön wäre es allerdings gewesen, wenn die artistischen Vorführungen in einheitlichem Drefß stattgefunden hätten. Ich weiß, ich habe leicht reden, natürlich ist dies wieder eine Geldfrage. Aber allein schon die lustige Vorführung der Münchner Vespafreunde mit den Schlafanzügen fand, was ich aus den Reihen der vielen Zuschauer entnehmen konnte, den meisten Anklang und auch Applaus. Wenngleich es leistungsmäßig bestimmt nicht das schwerste war. Doch das „Einheitliche“ spielte hierin die ausschlaggebende Rolle.

Über die Heimfahrt muß ich wohl nichts schreiben. In Schnee, Kälte und Regengüssen sind Sie ja alle schon gefahren.

Diesmal waren wir alle vom Schlechtwettergebiet bedacht worden, gleich welche Richtung eingeschlagen wurde. Zu gerne hätte ich bei Peter Sozia sitzen mögen, er konnte aber nicht mitfahren, da er Sonntagsdienst hatte.

Ach es gibt ja so viele Treffen, überall möchte ich dabei sein, gäb's nur nicht außer der Rollerei noch tausend andere Pflichten. Doch mein Finanzhaushalt spricht da ein Machtwort mit!

Bestimmt kann ich euch heute mit meiner Auswahl, die ich wieder von Nord und Süd, Ost und West zusammenholte, das bieten, was ihr euch wünscht und vorstellt von Vespa-Chic im Vespa-Tip.

Mit feschem Vespa-Roll hineingetanz in die Johannismacht!

Eure

Gisela

„Spieglein, Spieglein an der Wand...“ Nein, hier muß es heißen: Spieglein, Spieglein an der Vespa, der laut polizeilicher Vorschrift Pflicht geworden ist. Na endlich mal ein vernünftiges Gesetz! Sie sehen ja selbst, für welche Zwecke er außer der Rückspiegelung des Verkehrs noch dient und sich äußerst nützlich erweist. Ein „Kramen“ in den Taschen ist somit gar nicht mehr nötig. Das „Make up“ und unsere Frisur, die uns Damen mit der Rollerei besonders viel Kopferbrechen bereitet, wird vor dem Roller bestens vollbracht. Im nächsten Tip erlaube ich mir betr. einer Anfrage eines Lesers, der die Sorgen seiner Roller-Braut vortrug, die auch klagte über ihr Haar durch den Sturzhelm, Ihnen ein paar Ratschläge zu unterbreiten. Ich glaube dabei vielen einem unausgesprochenen Wunsche nachzukommen.



Der weite Rock dieses sehr angezogen wirkenden Frühlingskleides aus blau-weiß gestreiftem Nino-Irix bekommt durch einen krinolinartigen Unterrock jugendliche Anmut. Die dreiviertellangen, hoch eingesetzten Ärmel, der flach aufliegende Dachkragen und der in ungebügelte Falten gelegte Rock, zeigen die modische Linie dieser Saison. Als letzten Putz, überhaupt bei allen Sommerkleidern, vergessen Sie nie einen weißen Handschuh.

Reizvoll und chic ist dieses Strandeseuble aus zartgelbem und dunkelblauem Nino-Flex. Der luftige Hosenanzug wird durch eine flott geschnittene Jacke ergänzt, die wie die Shorts mit Steppstichen verziert ist. Die Jacke muß natürlich nicht nur ausschließlich zum Strandkostüm getragen werden, nein, sie wird sicherlich bei einem duftigen Sommerkleid am Abend gute Verwendung finden. (Modell Nino-Flex, Foto-WWM Lohmaier)



Ins Zündkerzengesicht geguckt

(Eine Plauderei am Vespaclub-Stammtisch)

Mäuschenstill war es im Vespaclub geworden, als der erfahrene Meister des Vespakundendienstes in der Stadt in die Debatte eingriff. Wußte doch jeder, daß nun sozusagen ein Urteil über die verschiedenen Meinungen gefällt wurde. Was war eigentlich geschehen? Ganz einfach, ein Clubmitglied mußte bei seiner Vespa ständig wegen Verölung der Kerze die Zündkerze wechseln und hatte nun im Club gefragt, wie er wohl Abhilfe schaffen könnte. Er bekam den Rat, es mit einer Kerze mit niedrigem Wärmewert zu versuchen und sofort wurde diesem Rat widersprochen mit dem Hinweis, daß die Kerze normalerweise nicht verölen dürfe, der Grund für die Verölung also an einem Motorfehler liegen müsse. Es bildeten sich zwei Gruppen, die ihre Meinung laut und zäh verteidigten. Der Meister der Vespawerkstatt war eine anerkannte Autorität, der sein Können schon mehr als einmal bewiesen hatte und so konnte man sicher sein, daß seine Worte einen Schlußstrich unter die Debatte setzen würden. Nachstehend seine Ausführungen.

Wenn eine Zündkerze verölt, so kann natürlich ein zu hoher Wärmewert die Ursache sein. Dabei ist es unter Umständen sogar möglich, daß eine Kerze wie sie vom Vespawerk vorgeschrieben ist, verwendet wurde. Man muß dazu bedenken, daß die vom Werk vorgeschriebene Kerze nur einen Mittelwert darstellt, das heißt für normale Fahrbedingungen berechnet wurde. Bei extremen Fahrverhältnissen kann es aber vorkommen, daß der Motor eine Zündkerze mit einem höheren oder niedrigerem Wärmewert braucht. So wird es jedem einleuchten, daß es ein Unterschied ist, ob man bei minus 20 Grad im Schrittempo auf Glatteis herumkraucht oder die Vespa im Hochsommer zwei Personen mit allem Urlaubsgepäck den Großglockner hochziehen muß und im ersten Falle wird man gut tun eine Kerze mit einem Wärmewert tiefer als vom Werk vorgeschrieben, zu verwenden, im zweiten Falle wird man einen Wärmewert höher gehen müssen. Allerdings braucht man gerade bei der Vespa in dieser Beziehung nicht allzu ängstlich sein, denn der gebläsegekühlte Motor ist nicht allzu empfindlich. Wenn also eine Kerze ständig verölt oder was ebensogut möglich ist, immer überhitzt wird, dann wird man in erster Linie einmal die Fahrweise und die Fahrumstände, unter denen die Vespa

läuft, unter die Lupe nehmen. Begründen diese Umstände das Versagen der Kerze, so wird man es mit dem nächst höheren oder nächst niederen Wärmewert versuchen. Selbstverständlich wird man eine Kerze austauschen, die stark von dem vorgeschriebenen Wärmewert abweicht.

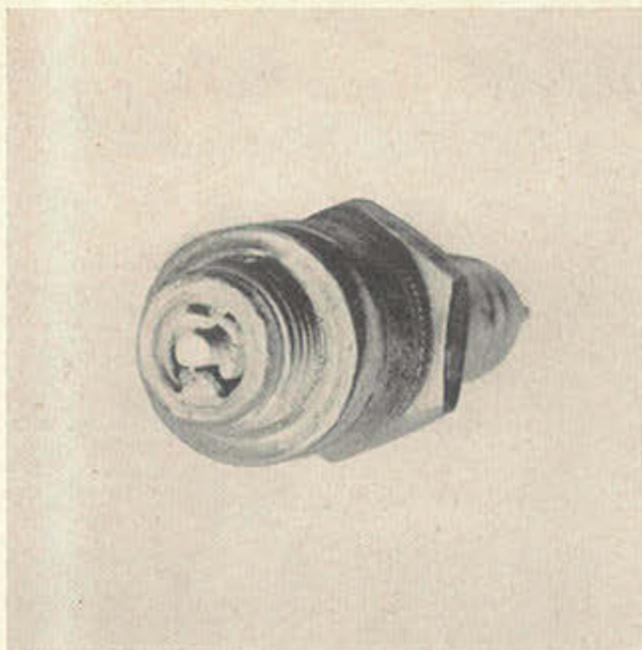
Der erfahrene Mechaniker wird sich aber, den richtigen Wärmewert vorausgesetzt, die Zündkerze ansehen, denn aus dem Bild, das die Elektroden ergeben, und an dem Aussehen des Isolatorsteins im Inneren der Kerze lassen sich sehr gut Schlüsse auf die Fehlerquelle im Motor schließen. Dazu muß man wissen, daß für einen Motor, der mechanisch in Ordnung ist, bei dem also Zylindersitz und Kurbelwelle normal sind, praktisch nur Zündungsfehler oder falsche Vergasereinstellung als Fehlerquelle in Betracht kommen. Erwähnt müßten vielleicht noch fehlerhafter Lauf des Motors durch Nebenluft, die von defekten Lagerdichtungen, schadhafter Zylinderkopfdichtung oder schlecht montiertem Vergaser kommen könnte. Wenn also ein Mechaniker die Kerze in die Hand nimmt, dann wird er bei verölter oder verrußter Kerze sofort als Ursache zu fette Vergasereinstellung, oder schlechten Zündfunken infolge falscher Unterbrechereinstellung, defekten Kondensator und so weiter vermuten. Genauso wird er bei überhitzter Zündkerze, also einer Kerze, die Schweißperlenbildung aufweist, zu magere Vergasereinstellung oder Überhitzung durch falschen Zündzeitpunkt vermuten. Macht derselbe Mechaniker noch eine kurze Probefahrt auf der Vespa, so kann er an Hand des Fahrverhaltens der Maschine den Fehler noch weiter lokalisieren. In den unteren Drehzahlen machen sich vor allem Fehler in der Zündeneinstellung durch mehr oder weniger unrunder Lauf bemerkbar, ebenso wird die Beschleunigung gerade in den unteren Gängen bei knapper Vergasereinstellung mangelhaft sein. Zu fette Vergasereinstellung macht sich dagegen durch eine zu niedrige Spitzengeschwindigkeit bemerkbar. Voraussetzung für solche Prüfungen ist natürlich, daß man einen Maschinentechniker genau kennt und daß man vor allem ein Gefühl für das Verhalten der Maschine hat. Der erfahrene Mechaniker wird sogar beim Gasgeben im Leerlauf heraushören und erfühlen, ob der Lauf des Motors einwandfrei ist und ob die Vespa noch über das nötige Temperament verfügt.

Bei all diesen Fragen taucht die Überlegung auf, wie das Zündkerzengesicht eigentlich bei einwandfreiem Motor aussehen soll und an welchen Merkmalen eine verölte, verrußte oder überhitzte Zündkerze zu erkennen ist. Wesentlich zur Beobachtung ist, wie schon einmal ausgeführt, der Isolatorstein. Dieser muß bei in Ordnung befindlichem Motor eine rehbraune Färbung aufweisen. Ein schwarzer, rußiger Belag am Zündkerzenrand ist dabei vollkommen normal. Eine verölte oder verrußte Kerze hat dagegen einen schwarzen, verölten Isolatorstein, selbst die Elektroden sind mit einer Ölkruste bedeckt. Die überhitzte Kerze zeigt einen grauen bis weißen Isolatorstein, der meistens noch mit Schweißperlen besetzt ist, die sich auch an den Elektroden finden.

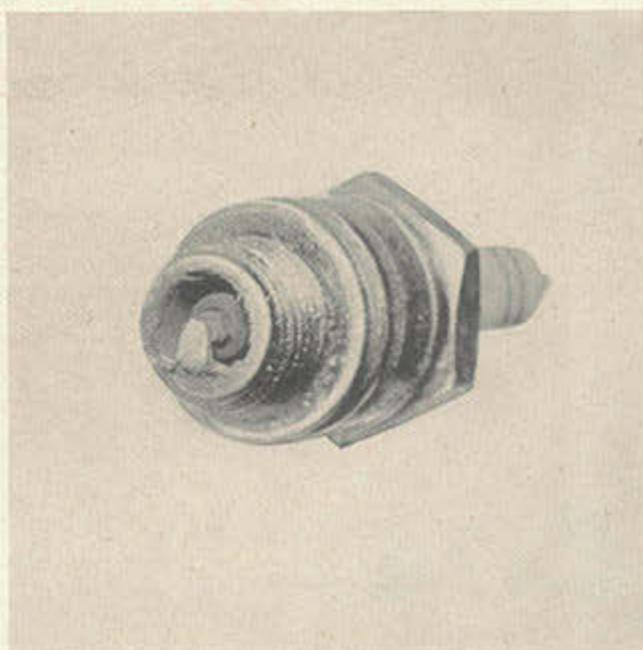
Bei einiger Überlegung kann sich auch der Laie nach dem Betrachten des Zündkerzengesichtes Gedanken über die Fehlerquelle im Motor machen. Nehmen wir zum Beispiel an, daß der Motor nicht anspringt. Nach einigen vergeblichen Startversuchen wird man die Zündkerze herausdrehen. Ist die Kerze naß, dann wird man zunächst mit einem „ersoffenen“ Motor rechnen und den Motor einige Male mit herausgeschraubter Zündkerze durchtreten. Nach dem Einsetzen einer neuen Kerze müßte der Motor dann starten. Ist dies nicht der Fall, so kann man ziemlich sicher auf einen Fehler in der Zündanlage schließen. Umgekehrt kann man nach einigen vergeblichen Startversuchen auf einen Fehler in der Benzinzufuhr schließen, wenn die Kerze beim Herausnehmen vollkommen trocken ist, trotzdem aber keine Zündung zustande kam. Dieselben Überlegungen gelten, wenn der Motor während der Fahrt unregelmäßig zu laufen beginnt oder ganz aussetzt. Die Zündung läßt sich zunächst grob überprüfen, wenn man die herausgeschraubte Kerze an den Zylinder hält

So sieht ein korrektes Kerzenbild aus.





An der linken Kerzenelektrode ist eine Brücke.



Eine total verölte Kerze.

und den Starter durchtritt. Der Funke muß dann deutlich zu sehen sein. Ist dies nicht der Fall, eine einwandfreie Zündkerze vorausgesetzt, dann hat man den Fehler bereits lokalisiert. Bei trockener Kerze wird man den Schwimmer des Vergasers tupfen, um zu sehen, ob noch eine Benzinzufuhr erfolgt. Man muß dabei allerdings damit rechnen, daß durch diese Manipulation der Motor ersäuft und entsprechende Gegenmaßnahmen treffen. Ist es aber nicht möglich den Vergaser durch Tupfen zum Überlaufen zu bringen, so dürfte der Fehler in der Benzinzufuhr liegen. Wer nicht wirklich erfahren im Basteln ist, sollte keine unnötigen Arbeiten an seiner Vespa ausführen, die ihm wahrscheinlich doch nicht weiterhelfen, sondern gleich zur nächsten Vespawerkstatt gehen,

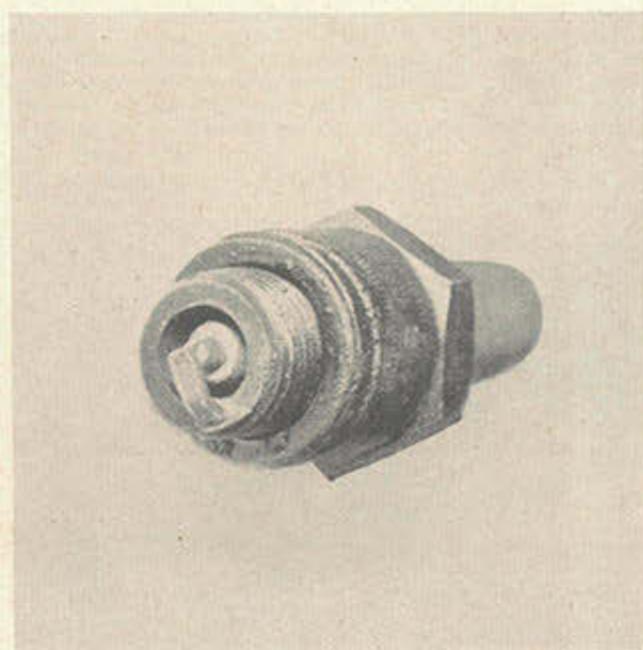
die den meist geringfügigen Fehler schnellstens beheben wird. Kann der Fahrer auf Grund seiner Beobachtungen korrekte Angaben über das Verhalten der Maschine machen, so wird dadurch dem Mechaniker die Arbeit nicht unwesentlich erleichtert.

Es war beinahe die längste Rede, die der Vespameister jemals gehalten hatte, aber nun wußte jeder Bescheid und die Streitähne waren alle zufrieden, hatte jeder doch irgendwie recht behalten. Es war übrigens nett anzusehen, wie der ganze Club, etwa dreißig an der Zahl, vor dem nach Hause fahren noch unter der Straßenlaterne stand und eifrig die Zündkerzen begutachtete, die sie vor der Abfahrt alle herausgeschraubt hatten. Hoffentlich wurde dabei keine verwechselt.

Bei dieser Kerze ist der Isolatorstein abgesprungen.

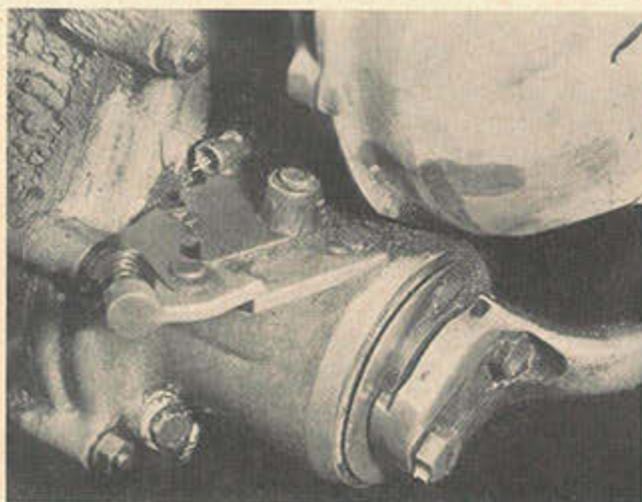


Schweißperlen und weißgebrannte Elektroden weisen auf eine überhitzte Kerze hin.



Schaltung nachstellen - richtig gemacht!

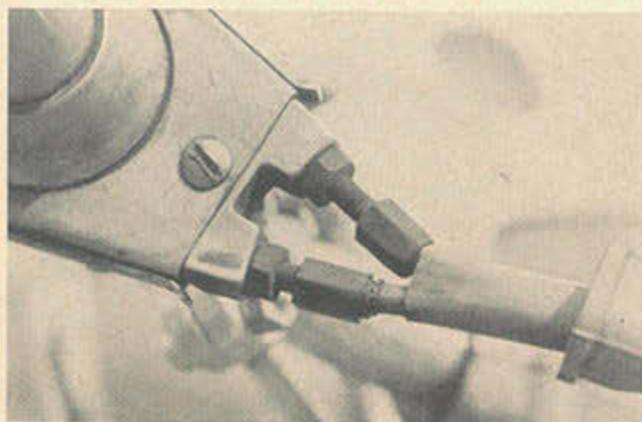
Es kann einmal vorkommen, daß sich die Drehgriffschaltung der Vespa aus irgendeinem Grunde etwas verstellt, so daß der 1. oder 3. Gang nicht mehr einwandfrei einzulegen sind. In diesem Falle muß die Schaltung nachgestellt werden. Normalerweise kann man diese Arbeit von der Kundendienstwerkstätte erledigen lassen. Da aber diese Arbeit nicht schwer ist und vor allem keine Spezialwerkzeuge erfordert, schadet es nicht, wenn man seine Schaltung selbst einstellt, zumal man sich dann gegebenenfalls auf freier Strecke selbst helfen kann.



Bei Vespas, die eine Gestängeschaltung haben, ist praktisch keine Nachstellmöglichkeit vorhanden. Etwa vorhandene tote Luft in der Gestängeübertragung kann durch nachziehen einer Schraube beseitigt werden.

Es gibt zwei Möglichkeiten die Vespaschaltung einzustellen. Einmal am Schaltsegment selbst, indem man die Klemmschrauben des Schaltseils öffnet und das Schaltsegment selbst verstellt. Die zweite Möglichkeit befindet sich am Schaltgriff. Zieht man die Gummitülle, die den Bowdenzug des Schaltseils abschließt, zurück, so sieht man am Griffstück der Schaltung zwei Stellschrauben, durch die die Schaltung ebenfalls verstellt werden kann. Grundsätzlich ist zu merken: Die Grobeinstellung wird am Schaltsegment vorgenommen. Die Feineinstellung erfolgt dann am Schaltgriff selbst. Sofern es also nur um eine kleine Korrektur der Schalteinstellung geht, kann diese ohne weiteres am

Die Feineinstellung wird an den Stellschrauben am Schaltgriff selbst vorgenommen.



Schaltgriff vorgenommen werden. Vielfach wird dabei der Fehler begangen, daß eine Stellschraube so stark angezogen wird, daß sich das Schaltseil über Gebühr spannt. Die Folge davon ist eine schwergängige Schaltung, bei der sich die Gänge kaum mehr einlegen lassen. Es ist bei jeder Schaltungseinstellung darauf zu achten, daß die Schaltung leichtgängig bleibt, also ein gewisses Spiel hat. Dies erreicht man, indem beim Anziehen einer Stellschraube die andere Stellschraube gleichzeitig gelockert wird. Durch dieses Wechselspiel bleibt die Seilspannung stets konstant. Grobe Einstellungsunterschiede werden durch eine Veränderung der



Bei Vespas mit Seilzugschaltung erfolgt die Grobeinstellung der Schaltung am Schaltsegment.

Seileinstellung am Schaltautomaten selbst vorgenommen. Dasselbe gilt, wenn eine Seillockerung durch die Stellschrauben am Schaltgriff nicht mehr erreicht werden kann. Die Grobeinstellung nimmt man wie folgt vor: Zuerst werden die Klemmschrauben des Schaltseils unten am Schaltautomaten gelöst. Man vergesse nicht, die oberen Stellschrauben gleichzeitig auf ihre Mittelstellung zurückzudrehen. Anschließend werden sowohl der Schaltgriff am Lenker wie der Schaltautomat in ihre Leerlaufstellung gebracht. Nun zieht man das Schaltseil an beiden Enden soweit an, daß am Schaltgriff noch etwas Spiel verbleibt. Nach dem Wiederfestziehen der beiden Klemmschrauben wird die Schaltung durchprobiert. Wahrscheinlich muß noch eine kleine Korrektur nach der einen oder anderen Seite vorgenommen werden. Diese Feineinstellung geschieht dann wie oben beschrieben durch die Stellschrauben am Griff.



Wie spielt Ihr eigentlich Federball?

Franzl, mein treuer Vespagefährte, packt des öfteren Freundin, zwei Schläger und einen Federball auf seine Vespa, um dann ins Grüne zu fahren und ein Spielchen zu machen. Das geht ganz ohne Formalitäten vor sich, das Netz schenkt man sich, wozu die Schwierigkeit und mit dem Zählen hapert es auch, schließlich ist Franzl kein Freund von Hirnakrobatik. Auf die Dauer kann eine solche Federballschutzeroi natürlich nicht befriedigen, vor allem wird man sich auf diese Weise kaum verbessern, das Spiel bleibt immer auf dem gleichen Niveau.

Diese Erkenntnis kam auch besagtem Franzl als wir neulich ein Federballturnier besuchten, bei dem sogar der Weltmeister dieser Sportart Teilnehmer war. Er sah ein, daß Netz und Zählen nicht gerade überflüssig sind und daß sich selbst eine Spielrandmarkierung ganz gut machen würde. Aber nicht nur die schwierige Zählweise bei Badminton, wie Federball heißt, wenn es als Wettkampf in der Halle gespielt wird, brachte ihn zur Verzweiflung, auch das Anlegen eines Platzes mit Netz und maßgerechten Linien machte ihm erhebliches Kopfzerbrechen, denn bei jeder Fahrt ins Grüne jeweils einen solchen Platz anzulegen, schien ihm doch ein Ding der Unmöglichkeit. „Man müßte einen ständigen Federballplatz haben zu dem man immer hinfahren könnte“, seufzte er.

Ich bin dann am nächsten schönen Sonntag mit ihm zum Federballspielen hinaus gefahren und wir haben nach folgendem vereinfachten System gespielt: Ein Netz wurde gespannt und zu Hause hatten wir uns eine Spielfeldumrandung gebastelt, indem wir vier Schnüre mit den genauen Abmessungen der Längs- und Breiseiten an vier Zelthäringe knoteten. Nun brauchten wir nur die Schnüre ausspannen und die Zeltplöcke in den Boden drücken und schon war das Spielfeld fertig. Die Aufschlagfelder ließen wir der Einfachheit halber

weg. Das erste Spiel konnte also beginnen. Selbstverständlich mit Zählen. Aber auch hier wurde die Sache etwas vereinfacht, das heißt, wir zählten nicht nach den Badminton-Regeln, sondern nach dem Tischtennissystem also bis 21 Punkten, wobei für den Sieg des Spieles zwei Punkte Unterschied notwendig waren. Aufgeschlagen wurde immer abwechselnd, wobei nach jeweils fünf Punkten der Aufschlag an den anderen Spieler abgegeben wurde. Das Federballspiel machte auf diese Weise allen Mitspielern einen Heidenspaß, ja selbst die Mädchen bekamen Ehrgeiz und kämpften verbissen um jeden Punkt. Zu den Spielregeln gehörte selbstverständlich, daß der Federball den Boden beim Schlagwechsel nicht berühren durfte und daß er nicht mit dem Holz des Schlägers oder einem Körperteil des Spielers geschlagen werden durfte. Franzl war von der neuen Art Federball zu spielen begeistert. Jetzt war es ein sportgerechtes Spiel, bei dem man seine Spielweise regelrecht weiterentwickeln konnte. Und der große Vorteil unserer Spielanlage war: Sie konnte an jedem beliebigen Platz auf- und abgebaut werden, die Zeit für Auf- und Abbau betrug noch nicht einmal fünf Minuten, weiter entstanden keine Transportschwierigkeiten, weil die ganzen Utensilien in einer Aktentasche Platz hatten. Wer einen Garten oder sonst einen ständigen Platz hat, wird seinen Federballplatz natürlich dort aufbauen und kann dann sogar die Aufschlagfelder mit einbauen.

Bei dem Eifer, den Franzl jetzt beim Federballspiel an den Tag legt, ist es gut möglich, daß er auch im Winter nicht auf dieses Spiel verzichten möchte. Er wird dann wahrscheinlich in einen Federballclub eintreten und in der Halle weitertrainieren. Das Ganze heißt dann, wie schon gesagt, Badminton und wird unter wesentlich strengeren Regeln gespielt. Hat Franzl im Freien bisher ausschließlich mit einem Plastik-

ball gespielt, so wird er jetzt die Bekanntschaft mit einem Naturfederball machen, der natürlich über andere Flugeigenschaften verfügt. Die Zählweise ändert sich entscheidend. Das Spiel geht jetzt bis 15 oder 17 Punkten. Die Eigentümlichkeit bei der Badmintonzählweise besteht darin, daß der Aufschläger jeden Gutpunkt gezählt bekommt, während der Rückschläger erst durch einen Pluspunkt den Aufschlag erobern muß. Dann erst kann er Pluspunkte gewinnen, die auch gezählt werden. Es ist beim Badmintonspiel also gut möglich, daß einige Punkte gemacht werden, ohne daß sich der Spielstand verändert, weil durch diese Punkte vom Gegner nur immer wieder abwechselungsweise der Aufschlag erkämpft wird.

Wir haben also grundsätzlich drei Möglichkeiten Federball zu spielen: Einmal als reine Unterhaltung ohne Netz und Feldbegrenzung. Die nächste Stufe sieht Feldbegrenzung, Netz und vereinfachte Spielregeln vor. Das Spiel erhält bereits eine sportliche Note. Als letzte Stufe muß schließlich das in der Halle gespielte Badminton angesehen werden, das nach internationalen Regeln gespielt wird. Hier handelt es sich um einen reinen Turniersport, der im allgemeinen dem Wettkampfsport vorbehalten bleibt.

Kommen wir noch zur notwendigen Ausrüstung: Für die einfachste Form genügen zwei Schläger und ein Federball. Das Angebot an Schlägern allerorten ist riesig groß und die Wahl bestimmt nicht leicht. In der Preisklasse finden sich Holz- und Plastikschläger mit Perlonbeseitigung. Plastikschläger sind zwar witterungsunempfindlich (Holzschläger können sich verziehen) werden dafür aber sportlichen Ansprüchen nicht ganz gerecht. Gerade das richtige also für Kinder, die nur schützen und bei denen der Schläger allerhand aushalten muß. In der mittleren Preisklasse von 10,- bis 20,- DM finden sich bereits Holzschläger, ja sogar Stahlschaftschläger mit Multifilbeseitigung, Schläger dieser Art genügen bereits für das Spiel in der Halle. Wer es sich also irgendwie leisten kann, sollte sich Schläger in dieser Preisklasse kaufen. Was darüber liegt, sind reine Turnierschläger und sind für den Durchschnittsspieler undiskutabel. Weiter brauchen wir Bälle. Der Naturfederball ist nicht nur sehr teuer, er geht auch verhältnismäßig



SPIELFELD FÜR EINZEL

schnell kaputt. Für das Turnierspiel in der Halle ist er vorgeschrieben, im Freien beschäftigt man sich besser mit dem Plastikball. Hier gibt es sportgerechte Plastikbälle in der Preisklasse von 50 bis 70 Pfennig (Federbälle mit Naturfedern 1,- bis 2,- DM). Man achte darauf eine Ausführung zu bekommen, bei der die Gummikappe vernietet ist, weil sonst die Gefahr besteht, daß sich die Kappe schnell löst und der Ball damit unbrauchbar wird. Für welches Netz man sich entscheidet, ist eine reine Geschmacksfrage, für das Spiel im Freien tut es das Billigste und im Sportverein in der Halle sind Netze sowieso vorhanden. Wer seine Schläger noch sachgerecht aufbewahren will, kaufe sich noch eine Schlägerpresse, damit ist er sicher, daß sich der Schläger in der Ruhezeit nicht verzieht.

Blinkereien an der Vespa

Es heißt an und nicht auf der Vespa, damit dürfte klargestellt sein, daß hier nicht von jenem Augenblinkern die Rede ist, mit dem sich die charmannten Vespafahrer den Damen am Wegesrande bemerkbar machen, sondern von der Blink-einrichtung, die dazu dient den anderen Verkehrsteilnehmern anzuzeigen, daß man die Richtung ändern will. Eine grundsätzliche Feststellung vorneweg: Elektrische Richtungsanzeiger für die Vespa sind weder vorgeschrieben noch unbedingt notwendig. Sie bringen aber mancherlei Annehmlichkeiten mit sich, weil man bei einer Richtungsänderung die Hände nicht mehr vom Lenker zu nehmen braucht. Gerade beim Abbiegen kommt man oft in die Verlegenheit, daß man einerseits die Hand an der Kupplung haben muß, andererseits mit derselben Hand die Richtung anzeigen soll. Wer dabei in Gewissenskonflikte kommt, dem sei gesagt, daß eine Blinklichtanlage ihn von allen Sorgen befreit.

Nun kann man nicht einfach hingehen und sich irgendwelche Blinklichter anbauen, denn die Anbringung und der Betrieb von Richtungsanzeigern ist gesetzlich geregelt, und zwar einmal nach der Zulassungsordnung § 54 und nach der Verkehrsstraßenordnung § 11. Allgemein heißt es: Wer seine Richtung ändern will oder halten will, hat dies anderen Verkehrsteilnehmern rechtzeitig und deutlich anzuzeigen. Das Anzeigen befreit nicht von der gebotenen Sorgfalt. Daraus läßt sich entnehmen, daß beim Abbiegen grundsätzlich ein Zeichen gegeben werden muß, allerdings nur dann, wenn es die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer erfordert. Und zweitens geht daraus klar hervor, daß man sich durch das Zeichengeben keinen Freibrief ausstellt. Man muß mit dem Abbiegen im Gegenteil auf jeden Fall so lange warten, bis kein anderer Verkehrsteilnehmer mehr behindert wird.

Weiter besagt das Gesetz: An Fahrzeugen, wo kein Richtungsanzeiger vorgeschrieben ist, darunter fällt also auch die Vespa, bestehen keine ausdrücklichen Anbringungs- und Bauvorschriften, sie müssen aber so sein, daß keine Behinderung,

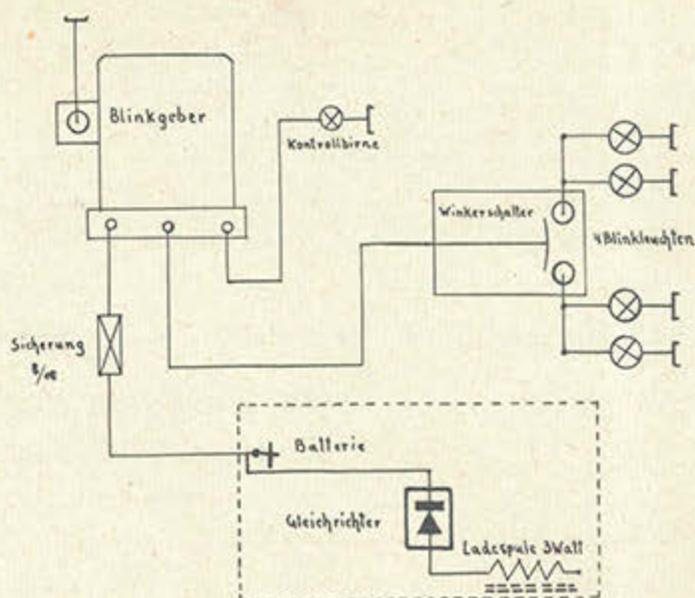
Schädigung und Gefährdung möglich ist. Anzeiger genügen nur dann, wenn ihr Zweck damit erreicht wird. Zwei weitere Bemerkungen im Gesetz sollten noch beachtet werden: Einmal, Fahrtrichtungsanzeiger zählen zur Beleuchtung und zum zweiten starke Abweichungen sind unzulässig.

Daraus geht hervor: Eine Blinklichtanlage, die an einer Vespa angebracht wird, muß wenigstens annähernd den allgemeinen Bauvorschriften entsprechen. Und die Blinklichter müssen von allen Verkehrsteilnehmern gut sichtbar sein, sonst ist man gezwungen, zusätzlich noch mit der Hand Zeichen zu geben. Da Blinklichter unter die Beleuchtung fallen, müssen sie in gleichem Abstand von der Fahrzeugmitte und in gleichem Abstand von der Bodenhöhe angebracht werden. Zu den allgemeinen Bauvorschriften zählt: Blinklichter müssen in gleichmäßigen Intervallen aufleuchten. An der Vorderseite des Fahrzeuges müssen die Blinkleuchten weiß oder orange sein und an der Rückseite des Fahrzeuges werden rote oder orangefarbene Blinkleuchten verlangt. Für uns Vespafahrer heißt das: Blinkleuchten müssen in gleichem Abstand von der Fahrzeugmitte und in gleicher Höhe montiert werden. Die Leuchten selbst sollen möglichst orangefarben sein. Ein Impulsgeber muß unbedingt eingebaut werden, um einen gleichmäßigen Blinkabstand zu erreichen. Auf jeden Fall sollte man vier Blinkleuchten anbauen, bei nur zwei entweder an der Vorder- oder Rückseite muß man auf jeden Fall damit rechnen, daß die Blinklichtanlage als unzulänglich bezeichnet wird und somit vom Zeichengeben mit dem Arm nicht befreit. Mit diesen Ausführungen ist hoffentlich dem Gesetze Genüge getan.

Wie sieht es mit den Einbaumöglichkeiten einer Blinklichtanlage bei der Vespa aus? Entscheidend zu dieser Frage ist, ob es sich um eine Vespa mit oder ohne eingebaute Batterie handelt. Bei Vespas mit eingebautem Akku, die Vespas neuerer Bauart haben alle eine Batterie eingebaut, macht der Einbau keine Schwierigkeiten. Ist keine Batterie vorhanden,

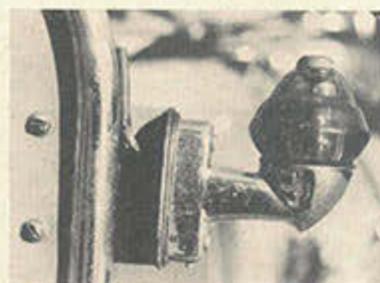
so muß diese eingebaut werden und über einen Gleichrichter an die Ladespule angeschlossen werden. Bei ganz alten Vespas (vor Baujahr 1953) muß auch diese erst eingebaut werden. Es sind allerdings Blinklichtanlagen für Wechselstrom-Aggregate in der Entwicklung, bei denen der Einbau von Akku und Gleichrichter entfällt, doch fehlen im Moment noch die Erfahrungen, um ihre Zuverlässigkeit zu unterstreichen. Für welches Fabrikat man sich entscheidet, ist dem persönlichen Geschmack überlassen, doch sollte man auf jeden Fall einem bekannten Markenerzeugnis den Vorrang geben, weil Markennamen wie SWF, Bosch oder Hella die Gewähr dafür geben, daß die Anlage den gesetzlichen Vorschriften entspricht und weil diese Erzeugnisse auf ihre Zuverlässigkeit schon zur Genüge erprobt wurden. Diese Blinkleuchten sind übrigens alle mit 15-Watt-Birnen ausgerüstet, was ebenfalls eine gesetzliche Vorschrift ist.

Der Einbau selbst wird am besten einer Vespafachwerkstätte überlassen, dort weiß man genau wie die Anschlüsse vorgenommen werden müssen und an welcher Stelle Blinklichter, Schalter und Blinkgeber am besten eingebaut werden. Für unentwegte Bastler ist eine kleine Schaltskizze beigefügt, aus welcher zu ersehen ist, wie die Verdrahtung vor sich geht, aber es sollte sich jeder gut überlegen, ob er auch die handwerklichen Fähigkeiten zu einer solchen Arbeit hat. Dies gilt vor allem für Einbauten bei Vespas, bei denen noch keine Batterie vorhanden ist, denn in diesem Falle müssen Anschlüsse direkt an der Lichtmaschine vorgenommen werden und Arbeiten dieser Art sollten doch besser dem Fachmann überlassen bleiben. Eine ganz vorsichtige Preisdiagnose sieht etwa folgendermaßen aus. Kosten für Blinker pro Stück etwa 4,— bis 5,— DM, ein Impulsgeber etwa 7,— bis 10,— DM und für den Schalter muß man ungefähr mit 5,— DM rechnen. Dazu kommen dann noch die Einbaukosten, die die 10-DM-Grenze eigentlich nicht übersteigen dürften. Für die gesamte Blinklichtanlage, einschließlich Montage, muß man also mit einer Summe rechnen, die in der Gegend von rund 40,— DM liegt. Hat die Maschine noch keinen Akku eingebaut, erhöhen sich die Kosten wesentlich. Es muß dann noch ein Akku, ein Gleichrichter und eventuell noch eine Ladespule mit angeschafft werden. Allerdings sollte man dabei in Erwägung ziehen, daß der Batterieeinbau, abgesehen von der Blinklichtanlage, immer von Nutzen ist, sei es für das Standlicht, für einen Bremsstoppschalter oder was es sonst gerade sein mag. Es sei noch einmal gesagt, daß der Einbau einer Blinklichtanlage keine Vorschrift ist, sondern dem Geschmack des einzelnen überlassen bleibt. Wer sich aber mit dem Einbau befaßt, sollte unbedingt darauf achten, sie den Vorschriften entsprechend durchzuführen. Nur so hat man Gewähr, daß sie von den Polizeiorganen auch als vollwertiger Ersatz für das Armzeichen anerkannt wird. Es wäre bei unserer abänderungsfreudigen Gesetzgebung ja auch durchaus möglich, daß sie uns eines Tages die Richtungsanzeiger zur Pflicht auferlegt und dann können bestimmt nur vorschriftsmäßige Anlagen an dem Fahrzeug verbleiben. Ein Einwand muß noch entkräftet werden: Ängstliche Gemüter äußern die Befürchtung, daß durch die Blinker ihre Batterie zu schnell entladen wird. Diesbezüglich braucht man natürlich keine Sorge haben, denn der Blinkvorgang ist doch so kurz, daß selbst bei häufiger Benutzung die Batterie immer wieder Gelegenheit hat, sich in den Pausen an der Lichtmaschine wieder aufzuladen.



Schaltschema einer Blinklichtanlage

In der gestrichelten Umrandung befindet sich das Aggregat, das beim Fehlen einer Batterie notwendig wird.



Eine Blinkerleuchte, die sich gut zum Anbau an das Knieblech eignet.



Die rückwärts angebaute Blinker liegen verächtlich nah an der Nummernschildbeleuchtung. Ein etwas weiterer Abstand wäre wünschenswert.

Zeigt her Eure Händchen ...

Mit meinem Vereinskameraden Theobald war ich am Samstag Abend zum gemeinsamen Kinogang mit Frau und Kind und Kindeskindern verabredet. Ums Haar wäre der Kinobesuch ins Wasser gefallen und das kam so: Als ich Theobald nebst angetrautem Weib abholen wollte, war der schönste Ehekrach im Gange. Die Stimmung siedete sozusagen auf dem höchsten Punkt. Schuld daran war Theobalds vollkommen unschuldige Vespa, an der er des Samstagsnachmittags fleißig gebastelt hatte. (Nur mal nachgesehen, ob nicht ein Getriebezahn locker geworden ist.) Nun waren

nicht nur seine Händchen schmutzig geworden, seine Fingernägel hatten einen Trauerflor bekommen, der jeder Bürste hartnäckig widerstand. Obendrein hatte sein frischangezogenes Sonntagshemd einige beachtliche Ölflecke abbekommen. Und nun wettete seine Frau. Erstens wegen des Hemdes, das sie waschen mußte und zweitens weil sie mit keinem Mann ausgehen wollte, der dreckige Fingernägel hatte. Ich konnte ihr nur recht geben. Also bekam Theobald von mir zuerst eine ernste Verwarnung wegen Schädigung des Ansehens von Vespafahrern, die haben

nämlich keinen Grund dreckig zu sein, zweitens wurde er einem Aufklärungsunterricht unterzogen, wie man an einer Vespa basteln kann ohne einen Ehekrach heraufzubeschwören und drittens wurde er mit einer Disziplinarstrafe belegt, das heißt er mußte alle Kinokarten bezahlen.

Für alle Theobalds hier der Aufklärungsunterricht: Bei allen Pflege- und Bastelarbeiten und sei es auch nur eine 5-Minutensache, muß für Arbeitskleidung gesorgt werden, denn Öl- und Schmutzflecken sind dabei unvermeidlich. Es genügt, wenn man sich einen Arbeitsmantel anzieht und einen alten Schal, der Hemd und Kravatte schützt. Wenn

man sich vor der Arbeit die Hände mit Niveakreme oder ähnlichem einreibt und vor allem viel Creme unter die Ränder der Fingernägel streicht, so macht anschließend das Reinigen der Hände keine Schwierigkeiten. Denn das Hautfett verschließt die Poren, so daß kein Dreck mehr hineinkommen kann. Genauso verhält es sich mit den Fingernägeln. Durch die Creme wird der Schmutz am Eindringen gehindert.

Seit jenem Abend habe ich übrigens bei Theobalds Frau einen Stein im Brett.

An Pfingsten findet in Kiel kein Vespatreffen statt.

Die Zielfahrt zur internationalen Kieler Woche findet am 29. und 30. Juni 1957 statt.

(Wir verweisen auf das Rundschreiben von Präsident E. Binder vom 24. Mai 1957)

Münster, Nienberge, schickt uns folgende, zwar alte, aber sehr lustige Geschichte:

In der Zeitung des Vespa-Club Holland habe ich einen kleinen Artikel gefunden und gleich übersetzt und aufgeschrieben, denn, ich glaube, es werden auch bestimmt viele der deutschen Vespafahrer darüber schmunzeln.

Die Super Vespa

Dadurch, daß ein Vespist keine Aufmerksamkeit an seinem Benzinvorrat verwandt hatte, stand er mit seiner Vespa an einer unserer Hauptstraßen ohne die so nötige Flüssigkeit in seinem Tank. Um mit seiner Vespa weiter zu können, beschloß er per Anhalter hin und zurück zu einer Tankstelle zu fahren, um Benzin zu holen. Als unser Freund in bekannter Stellung, Daumen auf und ab bewegend, am Rande der Straße stand, hielt plötzlich ein eleganter Mercedes bei ihm. Der Fahrer des Wagens war nicht nur bereit unserm Freund Mitfahrt zu bieten, sondern wollte ihn mit seiner Vespa sogar ins Schlepptau nehmen bis zur nächsten Tankstation. Der Fahrer des Mercedes versprach langsam zu fahren, sollte es jedoch mal zu schnell gehen, so solle unser Freund nur kräftig hupen.

So ging denn unser ungleiches Paar auf die Fahrt. Bald schon vergaß der Fahrer des Mercedes, daß er eine Vespa am Schlepptau hatte und tiefer und tiefer sank das Gaspedal. So kam es denn auch, daß der Fahrer vergaß an der ersten Tankstelle zu stoppen und da mit 120 km/Std. vorbeifuhr. Dem Tankwart verschlug dieser „Wettstreit“ zwischen Vespa und Mercedes die Sprache. (Durch die große Schnelligkeit hatte er das Schlepptau zwischen den beiden Fahrzeugen gar nicht bemerkt.) Um zu wissen, wie lange die Vespa diesen ungleichen Wettstreit durchhalten würde, rief er gleich seinen Kollegen von der nächsten Tankstation an. Als die Verbindung zustande kam, erzählte sein Kollege ihm, daß dem Mercedes auf den Fersen gefolgt, die Vespa mit über 140 km/Std. vorbeigefahren wäre und: „Der brutale Vespist wollte noch überholen, denn er war am Hupen, daß es kaum mit anzuhören war.“ (Aus „Ons Wespennest“ V.C. Holland)

Ein lustiges Buch um den Verkehr

Dr. Joachim Reschke:

Liebe Leute seid belehrt, daß Ihr nicht verkehrt verkehrt!

Verlag Albert Pröbster, Kempten. Preis 5,80 DM.

Leseprobe:

Querrinne

§ 5 = StVG, § 3 StVO

Mitunter zeigt ein amtlich Schild
Ein sonderbares schwarzes Bild:
Man sieht zwei Hügel, wohlgelitten,
Mit einem kleinen Tal inmitten.
Nun mußt du deinen Geist beflügeln
Und sinnst: Was ist das mit den Hügeln?
Sind das die sanften Rundungen,
Die oftmals schon Verwundungen
In Männerherzen angerichtet
Wenn man sie unversehens sichtet,
Und die man preiset laut und leis
Mit jenem Kennwort „Bitt'rer Reis“?
Soll etwa dieses Zeichen warnen:
Mein Freund, laß hier dich nicht umgarnen!?
Ich glaub, da rat ich doch vorbei,
Das tut wohl kaum die Polizei.
Sollt' jenes Schild aus Blech von Eisen
Vielleicht aufs Gegenteil hinweisen?
Auf jene Kehrseit' von den Dingen,
Von der schon Götz von Berlichingen
Den Kernspruch prägte kühn und barsch,
Und warnte jeden exemplar'sch?
O grüble nicht, o grüble nicht,
Mein Freund, und mir 's verüble nicht,
Daß so mein Raten hin und her rinne.
Es ist das Zeichen für die Querrinne!



Einen ausreichenden Clubteil mit Berichten vom Tag der Vespa und dem Vespa-Club-Turnier bringen wir in der nächsten Ausgabe.

Neue Bücher

Michel Le Clere und Jean-Claude Bois,

Die große Spritztour. 62 000 Kilometer auf Motor-Rollern durch die Neue Welt von Alaska bis Feuerland. - Ins Deutsche übertragen und frei bearbeitet von Werner DeHaas. - 1956, Albert Müller Verlag, AG., Rüslikon bei Zürich. - 232 Seiten mit acht Kunstdrucktafeln und einer Kartenskizze. - Geb. Fr. 15,35, DM 14,80.

Am 23. Juli 1952 haben die beiden Verfasser Frankreich verlassen; am 4. Juni 1954 trafen sie wieder dort ein. In den dazwischen liegenden 2 Jahren haben sie 62 000 Kilometer auf zwei mit 5 Zentnern Gepäck beladenen Rollern zurückgelegt. Diese Reise schildert das Buch, wahrhaft eine Spritztour, die sich sehen lassen kann, da sie von New York aus durch Kanada und Alaska bis zum Polarkreis führt, von dort zurück die Westküste Nordamerikas entlang, dann durch Mexiko, Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panama, Columbien, Ekuador, Peru, Bolivien, Chile, Argentinien, Patagonien nach Feuerland und schließlich über Uruguay nach Brasilien, von wo die Rückreise zu Schiff nach Bordeaux erfolgt. Wie die Spritztour selbst, so steht auch das ganze Buch unter dem Zeichen „Tempo! Tempo!“, denn unnötige Worte machen die Verfasser nicht. Beide sind keine Romantiker, sondern Sportler von reinstem Wasser, die in erster Linie die Fahrt als solche, der Zustand der Straßen und die Frage, ob die oft fürchterlich strapazierten Roller durchhalten, interessiert.

Knapp, klar, präzise werden Pannen, Unfälle, unerhörte Anstrengungen und Strapazen geschildert, ohne daß der Ton je prahlerisch oder überheblich klingt. Nur gelegentlich wird bei besonders interessanten Erlebnissen und Eindrücken länger verweilt. Alles in allem ein Buch, das jeden wagemutigen Motorfahrer aller Kategorien von der ersten Seite an fesseln wird, denn es zeigt den Jungen jeden Alters, daß das große Abenteuer keineswegs ausgestorben ist, daß die Möglichkeit, rauszukommen, immer noch besteht, daß der Wunsch, fremde Länder zu sehen, kein Traum bleiben muß, selbst wenn man nur über bescheidene Mittel verfügt. Selbstvertrauen und Wagemut haben diese Spritztourzustande gebracht. Jeder, der diese Eigenschaften besitzt, findet hier den Ansporn zu einer gleichwertigen Leistung.

David Dodge, Vater und sein Vogel. Zwei glückliche Jahre in Peru und den peruanischen Anden. - 1956, Albert Müller Verlag, AG., Rüslikon bei Zürich. 246 Seiten mit 35 Federzeichnungen von Irv Koons. - Geb. Fr. 11,20, DM 10,80.

„Der Vogel war der Art nach wahrscheinlich ein Specht, also ein Holzpicker; aber er war übergeschnappt; jedenfalls hätte er einer psychiatrischen Behandlung bedurft. Vielleicht hing sein Zustand mit der Höhenlage unseres Wohnorts zusammen; doch meiner Meinung nach hatte er einen Trunkenbold zum Vater und lernte den Anblick einer Flasche fürchten, als er noch ein Ei war. Später begann er alles, was Glas war, zu hassen. Als wir ihn kennenlernten, war er vollständig aus dem Häuschen und verbrachte sein Leben mit dem Versuch, Löcher in Fensterscheiben zu picken, so daß wir ihn Glaspicker nannten.“

Mit diesem vermutlich einzigartigen Tier bekommen es David Dodge, seine Frau Elva und sein Töchterchen Kendal zu tun, als sie, ein Spielball des unergründlichen Schicksals,

auf ihrer Reise durch Lateinamerika in Arequipa, der 2540 Meter über dem Meere liegenden zweitgrößten Stadt Perus, ein Haus beziehen. Wer Dodges Schilderungen Mexikos — in „So grün war mein Vater“ — sowie seine Erlebnisse in Guatemala und Honduras — aus seinem Buche „Vater fliegt ins Blaue“ — kennt, weiß, daß er diesmal Gelegenheit hat, im Geist eine Reise durch Peru zu machen, die ebenso originell, unterhaltend und einzigartig ist wie der komplexbehaftete „Glaspicker“. Mit dem humor-sprudelnden David Dodge ein Erzbergwerk in den Hoch-Anden zu besuchen, Inka- und Kolonialkultur und gar die sagenhafte Stadt Machu Picchu kennenzulernen, über den Titicaca-See nach La Paz zu reisen und den vierhundertjährigen Geburtstag dieser bolivianischen Stadt mitzuerleben, den Vulkan Misti zu besteigen, Erdbeben mitzumachen, sich im peruanischen Karneval zu tummeln, all das ist so vergnüglich und kurzweilig, wie es eine wirkliche Reise kaum sein könnte. Denn um selbst noch an all den damit verbundenen Schwierigkeiten Spaß zu haben und über die ärgsten Nöte Lachtränen zu vergießen, dazu ist man nur imstande, wenn man in der Begleitung dieses Weltenbummlers ist, dem kein anderer Reiseschriftsteller unserer Zeit im Hinblick auf treffsicheres Urteil, Sarkasmus und Scharfblick gleichkommt. Die Lektüre seines neuen Buches ist aber nicht nur vergnüglich und kurzweilig, denn gleichzeitig lernt man Land und Leute von Grund auf kennen, wird anschaulich über alle Eigenheiten des Lebens in Peru unterrichtet und genießt dazu den Vorteil, bestimmt nicht die gleichen Fehler wie Dodge zu machen, wenn es einem beschieden sein sollte, das Land auch in Wirklichkeit zu bereisen. „Vater und sein Vogel“ ist ein köstliches Geschenk-buch, das überall das gleiche begeisterte Echo auslösen wird, das die anderen Reisebücher des Autors schon gefunden haben.

Finanzamtliches

Das Thema „Steuern“ ist zwar nicht geeignet, großen Beifall hervorzurufen, es ist jedoch wichtig genug, einmal angeschnitten zu werden. Jeder von uns bekommt — bewußt oder unbewußt — täglich die kräftige Hand des Fiskus zu spüren. Was liegt nun näher, als diesen Druck möglichst zu verringern?

Wer sich keinen Steuerberater leisten kann — und das ist wohl die Mehrzahl aller Staatsbürger — braucht jedoch nicht zu verzagen. Man muß sich nur ein bißchen selbst bemühen, denn das Finanzamt hat nichts zu verschenken. Aber, Hand aufs Herz, wer freut sich nicht über jede Mark, die er mehr in der Tasche hat?

Die überwiegende Mehrzahl der Steuerzahler, also diejenigen Mitbürger, welche Arbeitseinkommen in Form von Lohn oder Gehalt (steuerlich ist dies ein einheitlicher Begriff) beziehen, ist sich oft nicht aller Möglichkeiten zur Ersparnis von Steuern bewußt, welche das Gesetz bietet. Deshalb wollen wir uns heute zunächst mit dieser Einkommensart befassen. Als Besitzer eines Fahrzeuges, mit Ihrer Vespa, haben Sie beispielsweise besondere Chancen, einen Teil Ihrer Kosten durch Steuereinsparungen wieder herauszubekommen. Das „Wie und Was“ werden wir Ihnen im folgenden zeigen. Und noch eines: Lassen Sie sich nicht durch die amtlichen Begriffe stören! Es ist alles halb so schlimm.

I. Die abzugsfähigen Ausgaben der Lohn- und Gehaltsbezieher
Die Finanzämter unterscheiden drei Gruppen von abzugsfähigen Ausgaben:

1. Werbungskosten
2. Sonderausgaben
3. Außergewöhnliche Belastungen

Zu 1. Werbungskosten. Unter diesen Begriff fallen alle diejenigen Ausgaben, welche „zur Erwerbung, Sicherung und Erhaltung des Arbeitslohns“ dienen. Hierzu gehören also alle Ausgaben, die mit der Ausübung des Berufes zusammenhängen und „nicht durch die allgemeine Lebensführung bedingt sind“.

Wesentlich für Sie ist es, zu wissen, daß diese Ausgaben nachzuweisen sind. Sammeln Sie also Belege aller Art und bewahren Sie diese in einem Ordner oder Zigarrenkistchen auf, ganz nach Belieben. Ausgaben können mangels Belegen auch glaubhaft gemacht werden, aber es ist nicht sicher, ob Ihnen der Sachbearbeiter bei der Lohnsteuerstelle Ihres Finanzamtes alles glaubt. Machen Sie sich daher lieber die kleine Mühe des Belegensammelns. Sie ersparen sich bestimmt Zeit und Enttäuschungen.

Zu den Werbungskosten zählen im einzelnen: Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte, Beiträge zu Berufsständen (z. B. Gewerkschaftsbeiträge) Ausgaben für Arbeitsmittel, wie Berufskleidung und eigene Werkzeuge, Fachzeitschriften, Bücher usw., ferner Mehrkosten für getrennten Haushalt, Mehrkosten für Mahlzeiten am Arbeitsort bis zu 1,50 DM täglich, wenn Sie mehr als 12 Stunden von Ihrer Wohnung abwesend sind.

Wenn Sie sehr teure eigene Arbeitsmittel verwenden (Anschaffungspreis über 600,— DM) und diese eine längere Lebensdauer als ein Jahr haben, dann können Sie zwar nicht den Anschaffungspreis auf einmal abziehen, Sie dürfen jedoch Abschreibungen (das Finanzamt sagt hierzu AfA) vornehmen. Zu den Werbungskosten gehören auch die unverzinslichen Wohnungsbaudarlehen. Hier sind aber besondere Vorschriften zu beachten, die an dieser Stelle nicht behandelt werden

Wenn Sie nun sicher sind, daß Sie jährlich mehr als 562,— DM der vorgenannten Ausgaben haben werden, dann lohnt es sich, das Finanzamt anzuschreiben. (Vgl. Teil II.) Kommen Sie nicht auf diesen Betrag (diese 562,— DM jährlich sind als sogenannter Pauschalbetrag bereits bei der Lohnsteuerrechnung berücksichtigt), dann haben Sie vielleicht Sonderausgaben oder Ausgaben, die als außergewöhnliche Belastung bezeichnet werden, geltend zu machen. Alle diese Ausgaben können Sie gleichzeitig zwecks Steuerersparnis aufführen.

Zu 2. **Sonderausgaben.** Hierzu rechnen:

- Schuldzinsen, Renten, Teile der Lastenausgleichs-abgaben usw.
- bezahlte Kirchen- und Vermögensteuer
- Versicherungsbeiträge (Kranken-, Unfall-, Haftpflicht-, Angestellten-, Invaliden- und Erwerbslosen-, Lebens- und Todesfallversicherungen)
- Beiträge zu Bausparkassen
- Kapitalansammlungsverträge bestimmter Art
- Ausgaben zur Förderung gemeinnütziger, mildtätiger, kirchlicher, religiöser Zwecke (Spenden) bis zu 5% vom Arbeitslohn, für wissenschaftliche und staatspolitische Zwecke bis zu 10% vom Arbeitslohn (Spendenquittung mit Gemeinnützigkeitsvermerk erforderlich).

Ausgaben dieser Art sind bis zu 624,— DM jährlich als Pauschalbetrag in der Lohnsteuertabelle berücksichtigt.

Wir müssen uns mit dieser Aufzählung begnügen. Für Rückfragen steht der Vespa-Tip zur Verfügung.

Zu 3. **Außergewöhnliche Belastung.** Diese Ausgabengruppe können wir ebenfalls nur ganz kurz streifen. Es handelt sich hier um Ausgaben, denen sich der Steuerzahler „aus rechtlichen, tatsächlichen oder sittlichen Gründen nicht entziehen kann“. Die Ausgaben müssen „den Umständen nach notwendig und angemessen“ sein.

In Betracht kommen u. a. Kosten der Berufsausbildung für Kinder, Unterhaltsbeiträge, Krankheits- und Unfallkosten, Kosten für Hausgehilfinnen, wenn Sie mindestens drei minderjährige Kinder haben. Besondere Vergünstigungen erhalten auch Vertriebene, Flüchtlinge, Spätheimkehrer und körperbeschädigte Personen.

II. Was Sie tun sollten!

Da Sie nun wissen, welche Ausgaben Sie als Lohn- oder Gehaltsbezieher abziehen können, müssen Sie jetzt erfahren, wie Sie diese Ausgaben zusammenzustellen und dem Finanzamt vorzutragen haben.

Es gibt grundsätzlich zwei Möglichkeiten:

- Sie wollen die Steuerersparnis für das laufende Jahr und damit sofort bewirken. Dann müssen Sie einen „Antrag auf Ergänzung der Lohnsteuerkarte“ stellen. (Siehe Abb. 1.) Fristen sind hierbei nicht zu beachten, d. h. Sie können den Antrag auch noch im Dezember stellen.
- Sie machen Ihre Ausgaben für einen zurückliegenden Zeitraum im Lohnsteuerjahresausgleich geltend. Für das Jahr 1956 ist dies nicht mehr möglich, weil die Frist zur Einreichung des Antrages mit dem 30. April 1957 abgelaufen war.

Bitte setzen Sie sich nun auf Ihre Vespa und rollen Sie zu Ihrem Finanzamt. Wenn Sie keine Zeit dazu haben, dann schreiben Sie an das Finanzamt und bitten um Zusendung solcher Antragsformulare. Vielleicht hat auch die Personalabteilung Ihres Betriebes die Formulare vorrätig.

Welches Finanzamt zuständig ist, ersehen Sie aus Ihrer Lohnsteuerkarte. Dort gehen Sie zur Lohnsteuerstelle und erbitten sich zwei Formulare wie Abb. 1. Eines davon ist für Ihre Akten bestimmt.

Diesen Antrag füllen Sie nun auf der Vorderseite aus. Die erforderlichen Angaben zur Person sind unumgänglich.

Im Beispiel haben wir unterstellt, daß keine Angaben zu Ziff. I. (Änderung der Steuerklasse), Ziff. II. (besondere Freibeträge) und Ziff. III. (außergewöhnliche Belastung) aufzuführen sind.

Zu Ziff. IV. kommen nun die Werbungskosten an die Reihe:

Herr Müller macht geltend (siehe Beispiel rechts):	DM
a) Beiträge zu Berufsständen und Berufsverbänden	61,—
b) Fahrten z. Arbeitsstätte mit eigenem Kraftfahrzeug, Typ Vespa, vom 1. Jan. bis 31. Dez. 1957	792,—
c) Wohnungsbaudarlehen	—,—
d) Sonstige Werbungskosten	DM
Fachliteratur	84,50
Berufskleidung	232,—
Eigene Werkzeuge	235,30
Werbungskosten insgesamt	551,80
	<u>1404,80</u>

Die Angaben zu a), c) und d) hat Herr Müller auf Grund von Quittungen belegt. Die Fahrten zur Arbeitsstätte sind aber errechnet: Herr Müller benützt seine Vespa das ganze Jahr hindurch; er arbeitet 5 Tage in der Woche (ca. 240 Arbeitstage im Jahr; seine Wohnung ist genau 15 km von der Arbeitsstätte entfernt.

Für Motorroller, in diesem Falle die Vespa, werden derzeit je (Doppel-)Kilometer 0,22 DM als Pauschalbetrag anerkannt, d. h. nur die einfache (nicht Hin- und Rückweg), kürzeste Straßenverbindung wird zur Berechnungsgrundlage.

Herr Müller berechnet nun:

$$240 \times 15 \times 0,22 \text{ DM} = 792,— \text{ DM}$$

und setzt diesen Betrag in das Formular ein. Es ist zweckmäßig, die Berechnungsgrundlage zur Vermeidung von Rückfragen dem Finanzamt miteinzureichen.

Der ermittelte Werbungskostenbetrag von 1404,80 DM wird geprüft und für richtig befunden. Nun setzt der Lohnsteuer-sachbearbeiter den Pauschalbetrag von 562,— DM ab. Der verbleibende Betrag von 842,80 DM wird als steuerfreier Betrag in die Lohnsteuerkarte eingesetzt, d. h. monatlich werden 70,23 DM vor der Berechnung der Steuer vom Bruttolohn oder Gehalt abgezogen.

III. Sonstige Einzelheiten

Der **N a c h w e i s** über die Benutzung einer Vespa wird durch die Besitzpapiere (Kraftfahrzeugbrief, Kaufvertrag usw.) geführt.

Die Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsstätte wird je Arbeitstag nur **e i n m a l** berücksichtigt.

Wenn bei **E h e p a a r e n** Mann und Frau in einem Dienstverhältnis stehen und beide mit der Vespa zur selben Arbeitsstätte fahren, dann werden die Pauschalbeträge von 0,22 DM je km nur bei dem Ehegatten berücksichtigt, der Eigentümer der Vespa ist. Arbeiten jedoch die Ehegatten an verschiedenen Orten und fährt der eine Ehegatte den anderen zur Arbeitsstätte, dann erhält der **E i g e n t ü m e r** der Vespa die Pauschalbeträge für die direkte Entfernung zwischen Wohnung und seiner Arbeitsstätte. Der **m i t f a h r e n d e** **E h e g a t t e** erhält den Pauschalbetrag für den Umweg, jedoch im Höchstfalle für die direkte Entfernung zwischen Wohnung und seiner Arbeitsstätte (Rechtspraxis in Nordrhein-Westfalen).

Bei ständigem Wechsel der Arbeitsstätte (z. B. bei Bauarbeitern) wird die durchschnittliche Entfernung zu Grunde gelegt. Im übrigen sind bei Änderung der Verhältnisse (also auch bei Wohnungswechsel) Berichtigungen der Lohnsteuerkarte erforderlich. (Anzeigepflicht!) Insbesondere dann, wenn Sie Ihre Vespa verkaufen, stilllegen usw.

Wenn Sie Ihre Vespa außer zur täglichen Fahrt zu Ihrer Arbeitsstätte auch noch regelmäßig und überwiegend für berufliche Fahrten und Dienstreisen benützen, dann können Sie die tatsächlichen Aufwendungen als Werbungskosten abziehen, wenn Ihnen der Arbeitgeber die Kosten nicht erstattet. Allerdings wird Ihnen für Privatfahrten ein Teil der Gesamtkosten angerechnet.

Für **k ö r p e r b e s c h ä d i g t e** Personen mit Erwerbsminderung von mindestens 45% können ebenfalls die tatsächlichen Aufwendungen geltend gemacht werden, wenn diese wegen ihrer Beschädigung ein Fahrzeug benützen müssen.

Wenn Sie zu diesem Thema noch Fragen stellen wollen, dann wenden Sie sich bitte an die Redaktion des Vespa-Tip. Und nun wünschen wir Ihnen viel Erfolg beim Finanzamt.



*Diese beiden jungen Damen wollen bestimmt nicht nur Fotografieren!
Nein, sehen Sie genau hin, sie führen ihre neue Vespa vor.
Sämtliche Kabel sind jetzt im Lenker verschwunden und der Rahmen ist etwas stärker geworden.
Chic, nicht?*