

Vespa

DIE ZEITSCHRIFT

FÜR DEN VESPA-FAHRER

TIP





Unser Titelbild:

Ein liebevoller Vater. — Zum Geburtstag eine Vespa. — Schriftsteller Jo Hanns Rösler überreichte seiner Tochter Christine, auf seinem Landsitz bei Feilnbach (Obb.), als Geburtstagsgeschenk eine Vespa 125.

Foto: Bayer. Bild GmbH.

Aus dem Inhalt:

Ein deutsches Städtebild
Nürnberg

Wer zählt die Windmühlen,
Grachten und Brücken

Festival der Vespen

Nur für Damen ...

Jazz

Der Weg zum Gipfel

Foto-Tips für Amateure

Verkehrsunfälle in Italien

Vespa-Sport

„Unser Kennzeichen-Quiz“

Umgang mit Londoner

Kraftfahrer-Reisebüro

Die Lichthupe für die Vespa

Aktuelles im Bild

Ein Tip für das Leben

Weltnachrichten

Dies und Das

Vespa-Reiseberichte

Programm des Bundestreffens

Mitteilungen für unsere Mitglieder

Clubnachrichten

Schmunzel-Tip

★

Besonders für Sie:

Vespa-chic im Vespa Tip

Besonders für Ihn:

Für den Bordmechaniker

★

Letzte Meldung

Die Vespa GmbH. lädt anlässlich der IFMA (Int. Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung) alle Vespa-Clubs als Gäste, besonders jedoch die 10jährigen Clubs, zu einer Zielfahrt, verbunden mit einer Festveranstaltung „10 Jahre Vespa in Deutschland“, am 10. u. 11. Sept. 1960, nach Frankfurt am Main, ein. — Nähere Einzelheiten werden durch den VCVD in Kürze bekanntgegeben.

NÜRNBERG

von Dr. Rudolf Kötter

Nürnberg ist 900 Jahre alt. Ein deutscher König baute in dem waldreichen Gebiet an den Ufern der Pegnitz, dort, wo die Stadt sich dann entwickelte, Burg und Hof, nicht als Residenz, sondern als gesicherten Haltepunkt auf seinen Ritten durchs Land. Dieser Geburtsakt ist symbolisch geblieben für die ganze Geschichte Nürnbergs: von den obersten Machträgern aus wurde die Stadt, ohne ihr Begehren und ihr Zutun, immer wieder in den Strudel der Geschichte gerissen und dann wieder auf lange Strecken der eigenen zähen Lebenskraft überlassen. Die Burggrafen, die auf der Veste über der Stadt als kaiserliche Beauftragte saßen, wurden brandenburgische Kurfürsten, preußische Könige, deutsche Kaiser. Wallenstein und Gustav Adolf standen sich bei Nürnberg gegenüber, das Ende des Dreißigjährigen Krieges sah einen der größten diplomatischen Kongresse in den Mauern der Stadt. Als das Heilige Römische Reich zerbrach, erregte Nürnberg die Aufmerksam-



Der Weinstadel
mit Henkersteg
(Pegnitz-Partie)



Frauentor mit
Königstorturm
(Partie an der
Stadtmauer,
gegenüber dem
Hauptbahnhof)



keit des Kaisers Napoleon: Er schenkte der Stadt anlässlich der Hochzeit seines Stiefsohnes Eugen mit einer bayerischen Königstochter 1806 dem Königreich Bayern als Morgengabe.

Was Nürnberg im Mittelalter auszeichnete — die Stadt hatte in ihrer mittelalterlichen Glanzzeit und hatte auch 1806 nur 25 000 Einwohner — war die vielfältige, erfindungsreiche, gründliche und zuverlässige Arbeit eines in sich reich abgestuften Handwerks und die bemerkenswerte händlerische Fähigkeit mit der die Kaufmannsfamilien ihre Söhne und Agenten, ihre Waren und Ballen strahlenförmig in die Welt sandten. Der Niedergang Nürnbergs im 17. und 18. Jahrhundert und das kleinstädtische Einschrumpfen des nürnbergischen Charakters in diesen beiden Jahrhunderten hängen damit zusammen, daß Nürnberg in der größer gewordenen Weltwirtschaft als Verkehrsschnittpunkt seine Bedeutung verloren hatte.

Seltsam ist die Einschmelzungskraft des nürnbergischen Charakters: Nüchternheit, Fleiß, Sparsamkeit, bürgerliche Lebenshaltung, aufgelockert durch sportliche und volkstümliche Vergnügungen, haben auch die industrielle Arbeiterschaft durchdrungen. Die Freude, industriell und handwerklich immer Neues auszutüfteln, ist geblieben, der Wille, Handelswege in die ganze Welt zu erschließen, setzt sich wie in den besten Zeiten des Mittelalters durch, auch die Anerkennung, die die Zuverlässigkeit nürnbergischer Arbeit rings um den Erdball findet, ob es nun Maschinen sind, Triebwagen, elektrische Instrumente, Elektroden, Spielwaren oder Lebkuchen, ist die gleiche geblieben.

Das kulturelle Antlitz und Wirken der Stadt hängt eng mit dem Charakter ihrer Einwohner und ihren jeweiligen wirtschaftlichen Erfolgszeiten zusammen. Die wunderbare Ringmauer, die das Herz Nürnbergs heute noch umschließt, ist eine der drei Umwallungen, die sich eine vorsichtige, ihre Unabhängigkeit liebende Bevölkerung nacheinander selber bauten: auch diese Umwallungen sind ein Zeugnis dafür, daß man in seiner Arbeit und in seinem geordneten Dasein von Macht und Krieg nicht gestört sein wollte. Innerhalb dieser Mauern sind wohl viele der alten schmalen Häuser (mit der berühmten Dachluke, in die man bis 1945, von der Straße her, Holz und Kohlen und Waren aller Art hochzog) vernichtet worden. Aber die ursprünglichen Straßenzüge, die Plätze und Brücken sind so sinnvoll und fest gewachsen, daß sich das erneuerte Stadtbild mit seinen schlichten Hausfassaden, seinen schönen Fensterfronten und seinen ererbten Dachgiebeln wieder den Zauber geschaffen hat, der eh und je Besucher aus aller Welt anzog.

Der Magnetismus der Stadt wirkt aber wieder in voller Stärke: aus der ganzen Welt kommen Gäste, die in gleicher Weise angezogen sind von dem wirtschaftlichen Herzschlag der Stadt, dem erfinderischen Geist, dem tätigen Geschäftsleben der Hauptstraßen, dem jahrhundertlangen inneren Zusammenhang des Werdens dieser Stadt und den vielfältigen Zeugnissen eines Jahrtausends europäischer Stadtgeschichte und demokratischen Bürgersinns.

Wer zählt die Windmühlen, Grachten und Brücken

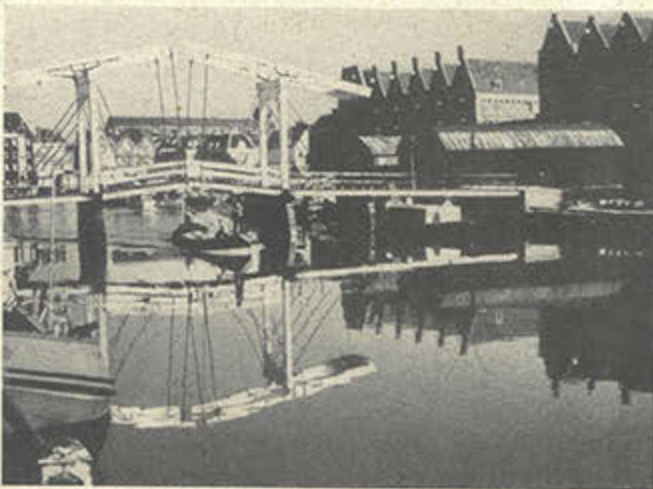
Eine 1000-km-Reise nach Holland — Das Mittagessen gibt es abends — Gutes Straßennetz

Lange war ich unschlüssig, wohin meine Urlaubsreise diesmal gehen sollte. Schließlich entschloß ich mich, Holland zu besuchen, das ich bisher nur auf kurzen Ausflügen über die Grenze kennengelernt hatte. Ich packte also meinen Campingbeutel mit den notwendigen Reiseutensilien voll und steckte den Personalausweis und die grüne Versicherungskarte ein. Eines Sonntags zurrte ich dann meinen prallen Seesack auf meiner VESPA 125 fest und verließ Düsseldorf in Richtung Venlo. Meine VESPA, mit sechs Jahren kein ganz junges Fahrzeug mehr, hatte zum Startzeitpunkt bereits 45 198 Kilometer Straße unter den Rädern gehabt.

Eineinhalb Stunden nach dem Start in Düsseldorf passierte ich bereits die deutsch-holländische Grenze. Den ersten Eindruck, den mir Holland vermittelte, war der, vorzüglicher Straßen. Das Fahren machte richtig Freude. Mit dem „zweiten Blick“ nahm ich die brettebene, kaum durch ein paar Bäume unterbrochene Landschaft in mich auf. Dieses Bild war so ganz anders, als das gewohnte aus dem Bergischen Land.

Für meine Reiseetappen hatte ich mir vorgenommen, in den niederländischen Jugendherbergen Quartier zu nehmen. Die Herbergen sind für ihre vorzügliche Führung bekannt. Außerdem bekommt man als junger Mensch hier am schnellsten Kontakt mit dem Land und seinen Leuten. Außerdem kommt man in dieser Gegend mit der deutschen Sprache noch vor-

züglich durch. Dieses Verständnis nimmt ab, je weiter man Kurs nach Westen nimmt. Absolute Sprachinseln bilden natürlich die bekannten deutschen Ferienkolonien Zandvoort und Noordwijk.



Amsterdam: Alte Zugbrücke in der Nähe des Holzhafens



Den ersten Abend verbrachte ich in der Jugendherberge „De Mulpaal“ bei S' Hertogenbosch. Ich kam gerade rechtzeitig zur Hauptmahlzeit. Man nimmt in Holland das eigentliche Mittagessen erst gegen 18 Uhr zu sich. Mittags begnügt man sich mit Brot. Das Frühstück wird allgemein sehr süß gehalten: Weißbrot mit verschiedenen Marmeladen und Gelees, Zuckerwerk, geriebener Schokolade und anderes mehr. Nach verrichteter Hausarbeit — die in holländischen Jugendherbergen Pflicht ist — fuhr ich wieder weiter Richtung Rotterdam. Ich machte Bekanntschaft mit den vorzüglich angelegten und gewarteten holländischen Fern- und Schnellverkehrsstraßen und Autobahnen. Mopeds und Fahrräder verkehren auf eigenen parallel laufenden Pisten. Rotterdam erreichte ich durch den bekannten mehrere Kilometer langen Tunnel, der in die City mündet. Ursprünglich hatte ich etwas Angst vor den Abgasen, aber ich überzeugte mich schnell von der gut funktionierenden Lüftung. Frische Luft umwehte mich. Eine wahre Wohltat nach stundenlangem Fahrt in flimmernder Sonnenglut, in der sogar die Asphaltdecke der Autobahn weich wurde. Rotterdam ist sehr modern wieder aufgebaut. Hochhäuser, Glaspaläste und gepflegte Grünanlagen wechseln einander ab. Ich liebe allerdings solche Städte nicht sehr, weil ich sie kalt, „antiseptisch“ und wenig romantisch finde. In Arkel bei Gorinchem fand ich meine nächste Bleibe. Inzwischen hatte ich meine ersten Farbfilme verknipst. Motive dazu boten sich reichlich an: herrliche Seen mit Segelbooten vor dem Wind, seltsame Brücken mit geheimnisvollen Mechanismen, alte Bauernhäuser inmitten von Schilf, Moor und Windmühlen ... und Windmühlen soweit das Auge reichte.

Nach beschaulichen Stunden in Arkel und einem ausgedehnten Besuch der Stadt Hilversum erreichte ich am nächsten Nachmittag Amsterdam, die alte, ehrwürdige Hauptstadt des

◀ Fischereihafen von Amsterdam

Königreiches der Niederlande. Ich fand schnell jemanden, der mich durch die Stadt lotste. Die Häuser und Straßen waren prächtig beflaggt, weil Königin Juliane gerade zu Besuch weilte. Am nächsten Morgen wanderte ich schon früh zu Fuß durch die engen Gäßchen und über die vielen alten Zug-, Dreh- und Hängebrücken, die sich über die Grachten spannen. Fotomotive boten sich wieder eine Menge. Eine Rundfahrt durch die Kanäle und den Hafen vermittelte einmalige Eindrücke. Unvergeßlich blieb mir das Bild, wie nach Büro-schluß riesenhafte Kolonnen von Radfahrern durch die Straßen flitzten.

Nächste Station war Harlem. Hier mußte ich den VESPA-Service in Anspruch nehmen, ein Gaszug war gerissen. Ich hatte mich vor Antritt meiner 1000-Kilometer-Fahrt nicht gründlich genug überzeugt. Mit 5 Gulden jedoch war der Schaden wieder behoben. Über Alkmar erreichte ich den 29 Kilometer langen großen Deich. Die Holländer nennen ihn „Afsluitdijk“. Er trennt das IJsselmeer von der offenen See. Auf seinem ersten Drittel steht ein Aussichtsturm, der die Stelle des Dammbruchs markiert, der sich vor einigen Jahren ereignete und die gewaltige Flutkatastrophe heraufbeschwor, die in der ganzen Welt ein hilfreiches Echo fand. Unter gleißender Sonne erreichte ich schließlich auf dem schnurgerade verlaufenden Damm mein Tagesziel Harlingen.

Dort herrschte lustiges Treiben. Alle Häuser waren prächtig mit Flaggen, Fahnen, Wimpeln und Girlanden geziert. Ein gewaltiger Schiffskonvoi großer und kleiner Schlepper mit Frachtkähnen und Fischerbooten, alle geschmückt und mit singenden, schunkelnden Menschen besetzt, tuckerte langsam auf den Kanälen durch das kleine romantische Städtchen. Harlingen feierte sein 825jähriges Bestehen. Den Abend bestimmten Fackelzüge und farbenprächtig uniformierte Musikkapellen. Trotz der vielen Besucher erhielt ich noch ein gutes Hotelzimmer.

Der nächste Morgen sah mich bereits wieder unterwegs. Durch typisch niederländische Gegend ging es nach Leeuwarden. Zu gerne hätte ich hier einen der größten europäischen Düsenjägerstützpunkte der NATO besucht, leider war keine Besichtigungserlaubnis zu bekommen. In Grouw, am Pikmeer, kam ich gerade zum Abschlußfest der Segelschule zurecht. Es wurde getanzt, außerdem waren jede Art von Gesellschafts-



Die berühmten Grachten. Im Hintergrund das Rathaus v. Amsterdam

spielen hoch im Kurs. Nach nochmaliger Übernachtung in Gronau erreichte ich nach einer Woche Urlaubsfahrt wieder Düsseldorf. Ich hatte genau 1002 Kilometer zurückgelegt. Ich hatte so viele Eindrücke gewonnen, daß ich glaubte, ich sei einen Monat unterwegs gewesen.

Horst Hinzmann

Sammelmappe für VESPA TIP

Viele warten schon lange darauf, auf die Sammelmappe für den „VESPA TIP“. Alle Ausgaben des Vespa Tip, von der „historischen Nummer 1“ bis zu diesem Exemplar können Sie jetzt in der praktisch-schönen Sammelmappe einheften und jederzeit griffbereit aufbewahren.

Steckbrief:

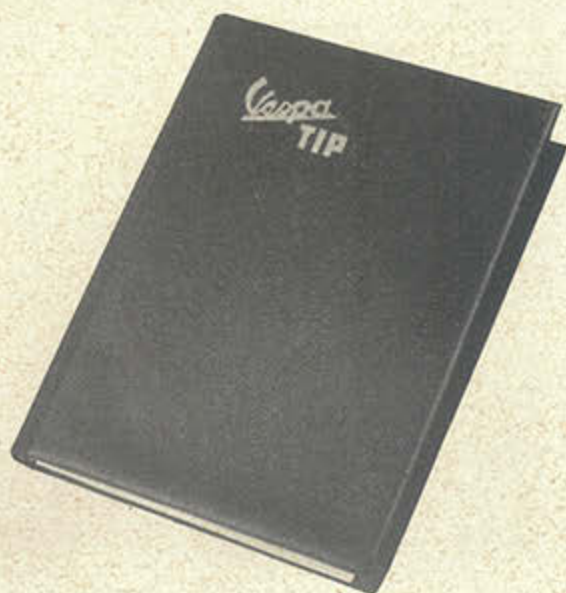
VESPA-TIP-Sammelmappe aus Plastik System „stema“ passend für 12 Ausgaben des VESPA TIP mit PVC-Band und 24 Klammern, außen blau Saffian, innen blau Taft, steif gearbeitet 2/4, randlos nach dem iba-plastik Stabilus-Verfahren, geschweißt, mit Silberprägung „VESPA TIP“ auf der Vorderseite oben links.

Preis:

DM 4,90 pro Mappe im Einzelversand inklusive Porto, Verpackung und Nachnahmegebühr.

Bestellung nur an: **iba-plastik Musshake & Co**
Augsburg, Schließfach 310

Bestellen Sie noch heute die Sammelmappe des „VESPA TIP“!





Willy Berking und sein Orchester spielten zum Tanz im großen Saal des Zoo-Gesellschaftshauses



Der VC Mainz war auch in Frankfurt beim Corso wieder ganz große Klasse

Festival der Vespen

1200 Vesparoller beim Deutschen Internationalen Vespa-Treffen vom 28.-30. Mai in Frankfurt am Main

Aus ganz Deutschland und den Nachbarländern von der Schweiz bis Schweden und von Holland bis Österreich trafen sich am Wochenende vom 28. bis 30. Mai 1960 1600 VESPA-Freunde auf 1200 VESPAs zum Deutschen Internationalen VESPA-Treffen in Frankfurt am Main. Die weiteste Reise hatte ein Boy vom VESPA-Club Californien hinter sich, der seinen Trip durch die alte Welt zeitgerecht über Frankfurt geplant hatte. Die meisten Blicke vereinigten naturgemäß die teilnehmenden Damen auf sich. Hier wiederum standen ca. 50 VESPA-Amazonen im Mittelpunkt, die ihre Roller selbst steuerten.

Sport, Verkehrssicherheit und Geselligkeit waren die Leit-motive der mehrtägigen Veranstaltung. Und ein Wochenende lang beherrschten die in allen Farben der modernen Palette aufgemachten VESPAs das Straßenbild der alten Handelsstadt. Wenn wir beherrschen sagen, meinen wir, wie es auch die ganze Tagespresse hervorhob, das Gros der VESPA-Fahrer fiel auf durch Disziplin — und man kann fast sagen — durch Takt im Straßenverkehr.

Ungefähr zu der Zeit, als der Vorstand des VC Frankfurt, Fred Wagebach, sich von seinen Helfern nach Erledigung der letzten Vorbereitungen für das große Treffen mit „alsdann bis morgen“ verabschiedete, mischte sich vielerorts ein helles Summen mit den wenigen Geräuschen der Nacht. Der beginnende Tag entdeckte schemenhaft verummte Gruppen mit ein- und zweiköpfigen Silhouetten, die aus allen Richtungen der Windrose einem zentralen Punkt zustrebten. „Schauen Sie nur, in Frankfurt muß etwas besonderes los sein“, stellten auch die Passagiere der Vormittagsmaschine der Lufthansa fest — die von München kommend den Rhein-Main-Flughafen ansteuerte — und zeigten sich die Rollerfahrer, die tief unter ihnen sternförmig auf Frankfurt zufuhren. „Das müssen diese VESPA-Clubs sein, die zu einem Treffen fahren!“ „Sehr

richtig“, bestätigte lächelnd Hans Stuck, der von Monza kommend mit in der Maschine saß. Er mußte es wissen.

An der Stadtgrenze von Frankfurt und an den Autobahnausfahrten wurden die Gruppen — es war inzwischen ein strahlender Tag geworden — von „weißen Männern“ erwartet und pulkweise in die Stadt zum Stelldichein am Römerberg gelotst. Hier begab sich neben den Zielformalitäten das große Wiedersehen, die ersten Fotoverschlüsse klappten und irgendwo summt eine Filmkamera. Der erste Eindruck bei allen



Die Recklinghauser Spitzmäuse waren ein Heiterkeitserfolg des Vespa-Korsos, nahe der Frankfurter Hauptwache

war: „Frankfurt wird sicher ein Fest.“ Wir begrüßen den VESPA-Club Dijon (Frankreich)“, meldete ein Lautsprecher über den Platz zwischen Dom und Nikolaikirche, der einem bunten Heerlager glich. Zwischen 14 und 18 Uhr kamen ständig neue Clubs an. Gruppenweise wurden die Maschinen sauberlich geparkt. Die Clubbänder, Wimpel und Fahnen zeugten von der Herkunft von Fahrern und VESPAs: Berlin, Heidelberg, Brüssel, Schweden, Holland, Frankreich usw. Dort waren neue Chromarrangements zu bewundern und bekannte Rolleraufschriften (natürlich auch in Chrom), wie „Bobby“, „Micky mouse“, „Pinguin“ und „Donald Duck“ erinnerten an andere Treffen. Der Californier hatte seine Maschine auf „Langstrecke“ eingerichtet und mit drei Zusatz-tanks versehen, die insgesamt 45 Liter faßten. In der Zwischenzeit wurden die einzelnen Clubs, von denen jeder einen festen Betreuer hatte, zu den Quartieren geleitet.

150 Teilnehmer hatten sich für Camping entschieden. Und wieder meldete sich der Lautsprecher dazwischen: „Suchen Sie sich aus Ihrem Gepäck die schönste Krawatte und das frischeste Hemd heraus, und kommen Sie bitte pünktlich um halb acht zum Zoo-Gesellschaftshaus!“ Und damit begannen sich nach bewährter Weise die PS-Ritter zu verwandeln.

Die Fassade des Zoo-Gesellschaftshauses und die Auffahrt zum Portal waren lichtüberflutet. Exakt zusammengestellt



Erich Miller, Pressechef der Vespa GmbH., gibt dem Aufnahmestab unter der Leitung von Gerd Helm, gute Ratschläge für die erste Einstellung des Vespa-Club-Films 1960

Hans Stuck, konnten ein volles Haus begrüßen und darunter zahlreichen Ehrengästen einen frohen Abend im Kreise der VESPA-Freunde wünschen. Das Programm bestritten u. a. Solisten aus den Clubs und Willy Berking und sein Orchester begeisterten mit ihrer Musik. Im Verlauf des Abends wurde das VESPA-Lied „Wir sind junge Leute von heute“ unter Beifall uraufgeführt.



Hochbetrieb herrschte an der Zielkontrolle. Sehr genau wurden die Startpapiere geprüft und doch klappte die Abfertigung vorzüglich

Am nächsten Tag besuchten die Teilnehmer Sachsenhausen, bekannt durch seine Frankfurter Spezialität Rippchen, Sauerkraut und Äpfelwoi. Anschließend gingen buchstäblich die Ampeln aus. Denn über zwei Kilometer lang rollte der große VESPA-Korso vom Römerberg über den Main zum Bahnhof durch die Friedrich-Ebert-Anlage über den Opernplatz und die Hauptwache zum Zoo. Die Frankfurter hielten in ihrem Spaziergang inne und klatschten den sich diszipliniert verhaltenden Fahrern in den verschiedensten Kostümen begeistert zu. Die Stuttgarter antworteten im Fahren mit Fanfarensignalen, die Düsseldorf riefen „Helau“, die Mainzer waren als „Mainzer Narrenkappen“ verkleidet, die Recklinghauser als Spitzmäuse und die Erbacher kamen in ihrer blau-weißen Tracht. Großes Hupkonzert und Händewinken gab es auf dem Bahnhofplatz, wo die VESPA-Fahrer ihren Präsidenten, Hans Stuck, und den Generalsekretär, Wolfgang Schramm, auf den Balkon des Café Schwarte entdeckten.

Abends traf man sich wieder im Zoo-Gesellschaftshaus, um mit einer italienischen Nacht mit Bill Ramsey und der Jazz-Sängerin Inge Brandenburg nochmals das Tanzbein zu schwingen. Im Verlauf des Abends wurden auch die Preise für Zielfahrt, Korso und Sonderwertungen verteilt.

In den Abschlusssprachen fanden die Disziplin der Teilnehmer, die große Mühe des gastgebenden VESPA-Clubs Frankfurt und die Unterstützung durch einige Behörden, namentlich der Frankfurter Polizei, ihre besondere Würdigung. In den frühen Morgenstunden traten die meisten Teilnehmer die Rückfahrt an. Ein kleiner Rest von rund dreißig VESPA-Freunden besichtigte am Montag noch den Rhein-Main-Flughafen; und das war nochmals ein rundes Erlebnis. Ein noch größeres Erlebnis war es jedoch für die Ober des Restaurants, als die o. e. 30 an Stelle der ca. 100 insgesamt noch erwarteten Teilnehmer die 100 bereitgestellten Schnitzel samt Beilagen verzehrten. Frankfurt war wirklich ein Fest!

mi -



Ein Amerikaner in Frankfurt. Das Mitglied des VC Californien, war als Zielfahrt-Teilnehmer die Sensation des Frankfurter Treffens



Der Vespa-Club Paris rollt ein und schon ist die Dolmetscherin (im Bild rechts zur Stelle)

● NUR FÜR DAMEN....

von Margaret Farquhar, deutsch von Walter Lips, Zürich

In der offiziellen Vespa-Zeitung von Großbritannien, den Vespa News, gibt die sympathische Engländerin den jungen Vespa-Fahrerinnen folgende Zeilen mit auf den Weg:

„Bestimmt werden sich auch dieses Jahr wieder viele junge Vespa-Fahrerinnen in einen Vespa-Club aufnehmen lassen. Ich erachte es deshalb für angebracht, sie auf verschiedene Typen, die sie in diesen Clubs antreffen wird, aufmerksam zu machen.“

1. Der Club-Mensch

Jeder Club hat Einen. Er unterbricht seriöse Verhandlungen mit faulen Witzen, er kommt selbst im strömenden Regen im blauen Jackett und in Flanellhosen, ist selten ernsthaft oder gefühlvoll, er meint es wohl gut, handelt aber wie ein Idiot. Meistens ist er an einer verlotterten, alten Vespa erkennbar.

2. Der Langweiler

Mag sein, daß er früher ein eifriges Mitglied des Radfahrvereins war, vielleicht sammelt er Schmetterlinge, vielleicht ist er Spiritist — — — auf jeden Fall kann er es nie und nimmer unterlassen, jedermann mit seinen Steckenpferden bekanntmachen zu wollen. Zu jedem Anlaß erscheint er in der gleichen Kleidung, hat meistens eine alte Stoffmütze auf dem Kopf und ist vielfach auch kurzsichtig. Er sitzt aufrecht auf seiner Vespa, als hätte er einen Stock im Rücken und sein Soziussitz ist ewig leer.

3. Der GS-Freund

Mit diesem gehen Sie sicher. Er denkt immer in Durchschnittsgeschwindigkeiten, an kreischende Bremsen und heulende Motoren. Zu jeder Clubversammlung erscheint er mit einer neuen haarsträubenden Geschichte über das letzte Duell das er mit einem anderen Verkehrsteilnehmer hatte. Er trägt eine unverschlossene Lederjacke und ein GS-Abzeichen auf seinem Helm, hat einen dreckigen Ausweis und eine lumpige Mitgliedskarte.

4. Der Frauenbetörer

Er sticht wie eine Biene geradewegs auf neue, weibliche Clubmitglieder los, flirtet mit ihnen und läßt sie atemlos und hoffend zurück. Vor diesem müssen Sie sich hüten, es wird nicht lange gehen und er wird Ihnen vorschlagen, auf seinem Soziussitz Platz zu nehmen und wenn Sie allein zu einer Wochenend-Rally fahren wollen, so wird er versuchen, Sie zu begleiten. Hat er ein weibliches Wesen auf seinem Hintersitz, so wird er auf der Rückfahrt von einer Clubausfahrt irgendeine Panne erfinden, um den Club zu verlieren.

5. Der Rally-Enthusiast

Wenn Sie nicht gewillt sind, tagelang auf dem Sozius zu sitzen, über Berge und Täler zu fahren vom frühen Morgen bis tief in die Nacht, wenn Sie keine Landkarte lesen können, — dann wird er keine Verwendung haben für Sie. Er hat immer etwas zu bemängeln an den Rally-Reglementen, er spezialisiert sich auf eine einzige Sportart, nach der Rally schreibt er lange Kritiken und will sich mit jedem und jederzeit herumschlagen.

Er wird leicht erkannt an seiner tadellosen Ausrüstung, gekleidet wie ein Raummensch, behängt mit Landkarten, Kompassen, Chronometern, Stoppuhren und zwei bis drei Armbändern.

6. Der Abzeichen- und Flaggensammler

Unwählerisch sammelt er jedes Abzeichen und er bezahlt gerne jeden Preis für jede Größe. Ständig schreibt er und bittet um Plaketten und eine Rally kommt für ihn nur in Frage, wenn es ein neues Abzeichen zu ergattern gibt. Wenn Sie ein schön gesticktes Vespa-Club-Abzeichen an Ihrer Maschine haben, passen Sie auf, sonst flattert es in kurzer Zeit

an seinem langen, bewimpelten Fahnenmast. Sie können diesen Typ nicht übersehen, er ist eine wandelnde Plakettensäule und seine Vespa ist dasselbe ...

7. Der Jäger

Dieser stille, mysteriöse Typ sitzt da und starrt vor sich hin. Er ändert indessen seine Taktik bei jedem Treffen und er denkt „es muß doch eine ansprechende Frau in diesem Club sein ...“ Hat er keinen Erfolg, dann wechselt er den Club. Er ist ein geschmacklos aussehender Mensch und er wird das Mädchen, das mit ihm ausgeht, zu einem Denkmal oder in eine Kunstsammlung führen, vielleicht macht er mit ihr einen 15-Kilometermarsch zu einem Felsen oder zu einem Aussichtspunkt.

8. Der Club-Mechaniker

Er weiß alles über Vespas. Ständig hört er Geräusche im Motor und dann forscht er ihnen nach. Lassen Sie ihn unter gar keinen Umständen Ihre Vespa berühren! Macht der Club aber eine Ausfahrt, so ist es immer seine Vespa, die Störungen hat. So, meine Freundinnen, dies wäre eine kleine Sammlung von Menschentypen, die Ihnen in Ihrem Vespa-Club begegnen werden. Ich werde dieses Jahr auf meinen Reisen Ausschau nach weiteren Exemplaren halten, um dann meine Erkenntnisse in einem kleinen Büchlein niederschreiben zu können.“ Wir haben Ihnen diese Übersetzung nicht vorenthalten wollen, da wir überzeugt sind, daß sich die beschriebenen Menschentypen auch in den Clubs des Kontinents finden lassen. Der Übersetzer fragt sich aber, wie wohl eine einzige Frau so viele Erfahrungen sammeln konnte und er wünscht sich ein Foto von dieser mäherrsammlenden, englischen Vespa-Fahrerin ...

Werden auch Sie Abonnent des VESPA TIP

Bei Ihrem zuständigen Briefträger oder Postamt können Sie jederzeit den Vespa Tip abonnieren. Der Briefträger kassiert dann bei Ihnen für das erste oder zweite Halbjahr 0,99 DM. Bereits erschienene Ausgaben des Vespa Tips können nachgeliefert werden. Ihr Briefträger nimmt auch dafür gerne einen Auftrag entgegen. Der Vespa Tip erscheint alle zwei Monate, insgesamt sechsmal jährlich. Bei Bestellchwierigkeiten bitten wir den Verlag zu benachrichtigen.

FERDINAND HOFFSTÄTTER

SEIT 1818 IM FAMILIENBESITZ

Orden · Abzeichen · Medaillen
Plaketten · Werbeartikel aller Art
Langjähriger Lieferant der Plaketten für
den Vespa-Club von Deutschland sowie
der Plaketten Vespa-Club d'Europe.

Ferner der Club- und Veranstaltungs-
plaketten nebst Abzeichen des VCVD.

BONN, WERKANSCHRIFT BEUEL-LIMPERICH

TELEFON: BONN 41335/41005 · FERNSCHREIBER 0886558

Jazz

Liebe Jazz-Freunde

Heute möchte ich euch einige Neuerscheinungen vom Schallplattenmarkt vorstellen. Wir wissen alle selber, daß das A und O des „Jazzliebhabers“ seine Plattensammlung ist. Daß er diese immer wieder um einige wertvolle Titel bereichern will, ist selbstverständlich. — Zuerst haben wir da eine ausgezeichnete Gospelsplatte, die uns Ernestine Washington präsentiert. Sie singt hier mit dem Pfarrer und dem Chor der Washington-Temple-Church. Es ist eine wertvolle Platte, die in die Reihe einer Mahalia Jackson oder Clara Ward hineinpaßt. Jeder Liebhaber von amerikanischen Spirituals sollte diese Platte besitzen. (Heliodor 46 3022, DM 7,50).

Auf dem Gebiet des „Dixieland-Revivals“ hat die Electrola eine Scheibe herausgebracht, auf die schon viele von uns gewartet haben. Diese Platte bringt uns elf Titel aus dem Jahre 1937 mit Musikern wie S. Bechet, T. Ladnier, M. Mezzrow und T. Bunn. Zusammengestellt von dem berühmten französischen Jazzkritiker Hughes Panassié, spielten diese Musiker

Titel wie „Royal Garden Blues“, „Jada“ und „Everybody loves my baby“ ein. (Electrola E 83 045, DM 17,—).

In die gleiche Epoche fallen die Original-Aufnahmen von „Red Nichols and his five pennies“. Diese Platte bringt uns Musiker wie Miff Mole (tb), Gene Krupa (dr), Dave Tough (dr), Jack Tegen (tb), Benny Goodman (cl) und Vic Berton (dr). Es ist erstaunlich zu hören, mit welcher Brillanz und Freude am Spiel diese Titel aufgenommen wurden. Red Nichols, der leader der Gruppe, auf den sich auch der Film „Die 5 Pennies“ bezieht (mit L. Armstrong und Danny Kaye), erinnert mit seinem Stil sehr an BIX, den ungekrönten König der 20er Jahre. Diese Platte mit „I want to be happy“, „China boy“, „Avalon“ und „Indiana“ füllt eine absolute Lücke bei jedem „New-York-style-Sammler“ — oder soll ich „Swing-fan“ sagen? (Coral 96 016, DM 16,—).

Die Firma Coral hat sich die Mühe gemacht und vier Titel (King Porter stomp, Pearls, Frog-I-more rag, Fat meat and greens) mit Pianolis von Jelly Roll Morton herausgebracht. Die Aufnahmen, alle aus dem Jahre 1926, stecken voll von der Wucht des Meisters, der es wie kein anderer verstand, Chorus an Chorus zu einem Stomp aufzureihen. Wer die 30 cm LP von RCA kennt und liebt (J. R. Morton and his Red Hot Peppers), der sollte sich diese EP nicht vorenthalten. (Coral 94 163, DM 7,50).

Auf dem amerikanischen Label „Atlantic“, welches in Deutschland durch „Metronome“ vertrieben wird, erschienen bei uns in Deutschland je eine EP von Champion Jack Dupree und T-Bone Walker. Es handelt sich hierbei um Bluesaufnahmen, die im modernen Stil dargebracht werden. Dupree wie Walker mit wuchtigem Blues-vocal und voll Beat steckender Rhythmusbegleitung. Beide LPs können auch über den Auslandsdienst der „Metronome“ bezogen werden. Die EP kostet DM 7,50 — die LP, da im Auslandsdienst, DM 24,—.

Außerdem wäre noch eine LP von Champion Jack Dupree auf „Storyville“ besonders zu empfehlen.

Ich hoffe, euch mit dieser kleinen Schallplattenbesprechung einen Gefallen erwiesen zu haben; das nächste Mal etwas über den „Modernen Jazz“.

Euer Heinz

Kennen Sie so ein Verkehrszeichen?

Nein? Ehrlich gesagt: Wir auch nicht.

Aber — Hand aufs Herz — kann es nicht jedem von uns einmal passieren, daß er im Ausland einem Verkehrsschild verständnislos gegenübersteht? Denn wer kann ruhigen Gewissens behaupten, die Verkehrsgesetze ganz Europas genau zu kennen?

Und wenn es einmal kracht? Kämpfen Sie mal um Ihr Recht — in fremder Sprache, nach fremden Gesetzen, vor einem fremden Richter! Ihre Brieftasche hält das selten aus — von Ihrer Urlaubsstimmung ganz zu schweigen.

Was tun? Ganz einfach: Werden Sie Mitglied der D.A.S. Sie ist die größte Rechtsschutz-Organisation in Europa. Mit der D.A.S.-Police in der Tasche können Sie unbesorgt reisen. Die Dienststellen des ADAC stellen sie Ihnen aus.



DEUTSCHER AUTOMOBIL SCHUTZ ALLGEMEINE RECHTSSCHUTZ VERSICHERUNGS-AG.

Freundschaftsvertrag mit dem ADAC

Der Weg zum Gipfel

Nicht von der gescheiterten Gipfelkonferenz soll hier die Rede sein. Dieses Problem wird von den Politikern gelöst werden können.

Mit der ganzjährig betriebenen Bahn von Brig — Visp — Zermatt fahren wir ins Nikolaital ein. Für unsere motorisierten Freunde ist Sankt Niklaus letzte Station. Denn ab Sankt Niklaus steht uns nur die Bahn zur Verfügung. Visp ist bekannt mit seinen alten, wappengeschmückten Häusern aus dem Mittelalter. Etwas höher gelegen erkennen wir die Martinskirche (1651), eine alte Burgruine mit romanischem Turm, nebenbei zerfallene Burganlagen, und im Hintergrund der schneebedeckte Belbin. Die Bahn überquert bergaufwärts einmal die Visp durch ein Felsentor. Es geht weiter nach Stalden — Saas, der Gabelung des Nikolai — und des Saastales. Hier begegnen wir bereits typischen Walliser Häusern und Kirchen. Immer an der Matter-Visp entlang biegt die Bahn in das 33 km lange Nikolaital ein. Weiche grüne Talböden und enge wilde Schluchten darunter stürzende Wasser-



Rothorn-Hütte 3200 m

fälle über Felshänge. Auf hohen Terrassen stehen weiße Kapellen und dunkle Alphütten. Durch Tunnels erreichen wir mit der Bahn Sankt Niklaus. Hauptort und Sommerfrische des Tales, talaufwärts durch Schuttbauten — hoch über dem Wildwasser — den Talabschluß mit dem Endpunkt der Bahnverbindung Zermatt.

Zermatt, weltbekannte Touristenstation und Wintersportplatz im Kanton Wallis liegt bereits 1620 m hoch. Ein Verbleiben in diesem von der Natur reich ausgestatteten Ort gehen persönliche Wünsche über Zeitpunkt und dergleichen voraus. Bei Wanderungen in den näheren Gefilden ist das Matterhorn 4477 m und die umliegende Gletscherpracht stets Ihr Begleiter. Bäche stürzen von allen Seiten herunter.

Über 4000 Meter hohe Gebirgszüge umschließen das weitbekannte Zermatt, welches mit vielen Sehenswürdigkeiten ausgestattet ist. Die nähere Umgebung von Zermatt schmücken viele Kapellen, die tiefe Glaubensbereitschaft der Bevölkerung ist bewundernswürdig. Die Besteigung des Matterhorns geht auf das Jahr 1865 zurück. Seit diesem Tage sind schon zahlreiche Opfer zu beklagen. Ein im Ort vorhandenes Museum zeigt Bildnisse und Gegenstände von verunglückten Bergsteigern. Die verunglückten englischen Hochtouristen — die Erstbesteiger — sind hier zur letzten Ruhe beigesetzt.



Auf dem Kleinen Matterhorn 3883 m gegen Breithorn 4160 m



Dent d'Herens 4171 m, im Hintergrund Mont Blanc 4807 m vom Matterhorn aus gesehen

Für Touren zum Theodulgletscher und Paß wird mit sechsstündiger Dauer gerechnet. Die Besteigung vom Matterhorn dauert 12 Stunden. Die weitaus beliebteste Tour ist die mit der Zahnradbahn zum Gornergrat, 3136 m. Diese Zahnradbahn ist die höchste der unter freiem Himmel fahrenden Bergbahnen.

Bis zur Bahnendstation Gornergrat, 3093 m, werden 9 km in 1 1/4 Stunde gefahren. Die Steigung beträgt bis zu 20 Prozent. Ein von der Endstation auf dem Gipfel des Gornergrates führender begehrter Weg führt Sie in 5 Minuten in 3136 m Höhe. Hier bietet sich Ihnen ein phantastischer Ausblick. Dutzende von Gipfeln und Gletschern von mehr als 3500 m

und höher bieten sich Ihnen an. Die bekanntesten sind: Monte Rosa, Lyskamm, Zwillinge, Breithorn, Matterhorn, Dent Blanche, Zinal-Rothorn, Weißhorn u. viele andere mehr. Die Fahrt mit der Gornergratbahn hinterläßt überwältigende Eindrücke und immer herrscht i. Mittelpunkt des Blickfeldes die Pyramide des Matterhorns vor. GüSch.



Zwischen ital. u. schweiz. Gipfel des Matterhorns, anläßl. des Marianischen Jahres 1954 aufgestellte Figur der hl. Maria

Foto-Tips für Amateure

„Wer fotografiert hat mehr vom Leben“ — „Ein Bild sagt mehr als tausend Worte“ — „Kein Erlebnis verlieren, fotografieren“. Alles recht und schön, sagt sich der mit diesen bekannten Werbesätzen angesprochene Fotosäugling, das Fotografieren ist aber auch teuer. Richtig! Fotografieren kann, muß aber nicht teuer sein! Wie verläuft bei den meisten Fotoamateuren ein Jahr? Im Frühjahr wird die Kamera die Winterschlaf hielt, ausgegraben und der Vorsatz gefaßt, heuer mehr, viel mehr zu fotografieren, selbst wenn festgestellt wurde, daß ein Film des letzten Jahres sich noch im Apparat befindet und gar nicht mehr bekannt ist, bei welchem Anlaß die erste Hälfte des Filmes verknipst wurde. All diesen Fotojüngern ist zu raten, ihre Kamera zum bestmöglichen Preis zu verkaufen und sich ein anderes Hobby zu suchen. Für alle aber, die trotz dieses Rates ihre Kamera behalten wollen, sind die folgenden Zeilen geschrieben.

Was wissen wir von unserem Apparat? Vorn ist der Verschluss mit verschiedenen Belichtungszeiten. In diesen hineingeklemmt haben die Konstrukteure ein Objektiv. Viele Zahlen stehen ringsherum, die die Entfernungseinstellung, die Tiefenschärfenbereiche und verschiedene andere angeben. Mitten in das Linsensystem ist eine Blende eingebaut und außen an dem Kasten hängen Sucher, die je nach dem Kamertyp verschieden sind. Das ganze sieht recht kompliziert aus. Betrachten wir Blende und Verschluss näher. So ein Objektiv ist wie das Auge des Menschen: Die Blende können wir mit der Pupille vergleichen, die sich bei hellem Licht schließt und im Halbdunkel ganz weit öffnet. Der Verschluss entspricht dem Augenlid. Er kann lange geöffnet bleiben, kann aber auch nur für einen ganz kurzen Moment offen sein. An der Fotografiemaschine ist das alles mit Zahlen ausgedrückt. Da gibt es einen Standardtip, nach dem unter normalen Voraussetzungen alle Aufnahmen annähernd richtig belichtet werden.

Er heißt Blende 8 und 1/50 Sekunde. Dazu gilt allerdings noch, daß die Aufnahmen in den „hellen Monaten“, April bis August, und in den mittleren Stunden des Tages, also von 10 bis 17 Uhr, gemacht werden. Als Beleuchtung gilt dabei direkte Sonne oder Sonne hinter hellen Wolken. Der Film wird mit 17/10 Din gewählt und dann kann nichts mehr schief gehen. „Der tut sich leicht, verspricht einen Standardtip und nennt tiefgründige Formeln“, höre ich sagen. Es ist wirklich nicht so schlimm, dieses fotografische Einmaleins.

Also, das Vorstehende nochmals durchlesen, dann ist es schon einfacher. Allgemein wird man mit der berühmten Blende 8 und einer 1/50 Sekunde auskommen. Box-Amateure sind von vornherein dieser Sorge enthoben, da sie nur eine Belichtungszeit auf der Kamera haben. Besitzer besserer Apparate, die heute schon für etwa 40 DM zu haben sind, können unter verschiedenen Belichtungszeiten und Blenden wählen. Da rennt Klein-Inge dem Kater Murr nach. Das soll festgehalten werden. Mit 1/50 Sekunde würde Ingelein reichlich verwischt auf den Film kommen, denn die Bewegung ist für diese Zeit zu schnell. Es wird also 1/100 oder 1/200 Sekunde belichtet werden müssen. Behalten wir dazu aber die Blende 8 bei, dann gibt das eine unterbelichtete Aufnahme, ein dunkles Bild ohne Kontrast. Vor der Blendenzahl 8 liegt die Blende 5,6 und vor dieser wiederum die Blende 4,5. Wird geraten, bei kürzerer Belichtungszeit eine größere Blende zu wählen, liegt es nahe, die nächst höhere Zahl auf der Skala als statt Blende 8 Blende 11 einzustellen. Das aber ist falsch. Mit nächst größerer Blende ist nämlich die nächst größere Öffnung gemeint und das wäre in unserem Falle Blende 5,6. Je größer die Zahlen, desto kleiner die Öffnung und umgekehrt! Also für die Aufnahmen für Klein-Inge ist Blende 5,6 und 1/100 Sekunde einzustellen. Klein-Inge wird trotz ihrer schnellen Bewegung nicht verwackelt sein. Ein gleich gutes Bild wäre bei 1/200 Sekunde und Blende 4,5 zu erhalten. Ist es schwer zu ergründen, warum das so ist? Der Lichteinfall bei nächst größerer Blende verdoppelt sich, darum kann dann auch die halbe Belichtungszeit genommen werden. Die Hälfte von 50 ist 25, also stellt man auf 1/25 Sekunde. — Großalarm — Sie begingen eben einen der häufigsten Fehler. Es handelt sich um Bruchteile von Sekunden, so daß die Hälfte von 1/50 eine 1/100 Sekunde ist.

17/10 Din war einer der nächsten Punkte im Standardtip. Was bedeutet diese geheimnisvolle Zahl? Sie gibt die Lichtempfindlichkeit des Aufnahmematerials an und dabei ist 17/10 Din ein Film mittlerer Empfindlichkeit. Die Industrie bringt von dieser Sorte, um einige zu nennen, Agfa Isopan F, 21/10 Filme und seit kurzer Zeit haben wir auch einen 23/10 Din Film. Zwischen den 17/10 Din und den empfindlichen 21/10 Din ist wie auch zwischen Blenden und Belichtungszeiten doppelter Abstand. Ein 21/10 Film verträgt also die halbe Belichtungszeit wie ein 17/10 Din Film und gibt dabei das gleiche Aufnahmeergebnis. 21/10 Din Filme werden in Box-Kameras, die wegen ihrer geringen Lichtstärke bekannt sind, oder bei Sport- bzw. schnellen Bewegungsaufnahmen, bei Aufnahmen in Innenräumen oder bei schlechtem Wetter verwendet. Für unseren Standardtip ist der in den „dunklen Monaten“ oder in den Stunden vor 10 Uhr und nach 17 Uhr zu empfehlen. Als Regel kann gelten: Wenn keine besonders starken Vergrößerungen geplant sind, empfiehlt es sich, bei 6 x 9 Kameras „sicherheitshalber“ den 21/10 Film zu wählen, da erfahrungsgemäß etwa 40 Prozent der mißratenen Aufnahmen Unterbelichtung als Fehlerquelle zeigen. Kleinbildfreunde sollten, wenn es geht jedoch den Film mittlerer Empfindlichkeit vorziehen. Diese kleine Belichtungstabelle wird Ihnen in Zweifelsfällen auf den rechten Weg helfen.

Nun noch ein Wort über die Entfernungseinstellung der Kamera, weil oft unscharfe Bilder wegen ungenauer Einstellung entstehen. Apparate mit eingebautem Entfernungsmesser schließen diesen Fehler fast aus, für die restlichen gilt es entweder die Entfernung möglichst genau zu schätzen oder diese mit einem der handelsüblichen Entfernungsmesser festzustellen und dann auf die Einstellungsskala an der Kamera zu übertragen. Kleine Ungenauigkeiten werden bei Entfernungen über 4—5 Meter nicht übelgenommen. Je kürzer aber der Abstand Objekt — Apparat wird, um so genauer muß dieser festgestellt werden. Natürlich ist bei jeder Einstellung nicht nur ein Punkt scharf, die Schärfe geht vielmehr etwas in die Tiefe des Raumes (Tiefenschärfe). Dabei gilt wieder grundsätzlich: je kleiner die Blende, desto größer die Tiefenschärfe.

Einige kleine Winke noch für Erinnerungsfotos: Beachte immer die drei Grundeinstellungen: Entfernung, Zeit, Blende. Wähle lieber die nächst längere Belichtungszeit, wenn du im Zweifel bist. — Fotografiere nur, wenn du vorher überlegt hast, ob es Sinn hat und ob Aussicht auf Erfolg besteht — Nimm Personen in einer Landschaft nie in die Mitte, du schneidest damit das Bild in zwei Teile. — Versuche immer Vordergrund in ein reines Landschaftsbild zu bringen, er deutet die dritte Dimension an. — Und als letztes: Denke daran, daß eine Box keine Leica ist und versuche nicht mehr, als deine Kamera zu geben im Stande ist.



Roller- und Kleinwagen-Reifen

... werden auch GM-rundern! Das heißt: REIFENKOSTEN SENKEN - SICHERHEIT ERHÖHEN!

GM
GUMMI **Mayer** KG LANAU/PR
FABRIK FÜR REIFENERNEUERUNG
DEUTSCHLANDS GRÖSSTES REIFENHAUS

Verkehrsunfälle in Italien

Der Strom der deutschen Kraftfahrer in die Reiseländer wird auch in diesem Jahr wieder zunehmen. Dies dürfte insbesondere für Italien wegen der im Sommer dort stattfindenden Olympischen Spiele zutreffen. Leider wird damit auch die Zahl der Verkehrsunfälle erheblich ansteigen. Auch der beste Kraftfahrer kann bekanntlich in einen Verkehrsunfall verwickelt werden, sei es durch das ausschließliche Verschulden eines anderen oder durch eigenes Teilverschulden.

Das im Vorjahr in Kraft getretene neue italienische Straßenverkehrsgesetz hat neben der Angleichung an die internationalen Verkehrsbestimmungen auch eine Erhöhung der Strafen bei Verkehrsübertretungen gebracht. Soweit eine Übertretung lediglich mit Geldstrafe bedroht ist, kann die Angelegenheit von der Polizei an Ort und Stelle erledigt werden. Vielfach ist jedoch neben der Geldstrafe auch schon bei Übertretung der Straßenverkehrsvorschriften eine Gefängnisstrafe vorgesehen. In solchen Fällen hat der Beschuldigte immer mit einem gerichtlichen Verfahren zu rechnen. Bei Überschreiten der in geschlossenen Ortschaften festgelegten Geschwindigkeitsbeschränkung um mehr als 5 km/Std., muß der Kraftfahrer bereits mit einer Gefängnisstrafe bis zu 2 Monaten oder mit einer Geldstrafe von 10 000 bis 40 000 Lire (67,— DM bis ca. 270,— DM) rechnen. In Italien ist das Überholen in Kurven, an Straßenkuppen und anderen unübersichtlichen Stellen verboten. Eine Mißachtung dieser Bestimmung wird mit Gefängnis bis zu 3 Monaten oder einer Geldstrafe von 20 000 bis 50 000 Lire bestraft. Wer im betrunkenen Zustand ein Fahrzeug lenkt, muß mit einer Gefängnisstrafe bis zu 6 Monaten und einer Geldstrafe von 25 000 bis 100 000 Lire rechnen. Mit Gefängnis kann auch schon derjenige bestraft werden, welcher der Aufforderung eines Polizisten nicht Folge leistet.

Das italienische Strafgesetzbuch sieht bei schuldhafter Körperverletzung Gefängnisstrafen von 3 Monaten bis 2 Jahren vor. Bei fahrlässiger Tötung mehrerer Personen beträgt die Höchststrafe 12 Jahre Gefängnis. Diese Beispiele zeigen, daß jedem Kraftfahrer bei einem Unfall in Italien sowie selbstverständlich auch im übrigen Ausland recht große Schwierigkeiten entstehen können.

Um eine Verurteilung zu vermeiden, falls die Beschuldigung zu Unrecht erfolgte, oder das Strafmaß möglichst gering zu halten, ist es erforderlich, daß der Angeschuldigte von einem Anwalt verteidigt wird. Die Inanspruchnahme eines Rechtsanwaltes ist jedoch mit recht erheblichen Kosten verbunden, wobei noch zu berücksichtigen ist, daß der italienische Anwalt sein Honorar nach jeder Einzelleistung bemißt. Die Praxis hat gezeigt, daß eine Verteidigung wegen fahrlässiger Körperverletzung oder fahrlässiger Tötung zwischen 700,— DM und etwa 1600,— DM kostet. Die Kosten liegen damit erheblich über den in Deutschland üblichen Sätzen.

Wenn nun der Angeklagte freigesprochen wird oder das Gericht ein Mitverschulden seines Gegners feststellt, wird er selbstverständlich seinen Schaden wenigstens teilweise vom Gegner ersetzt verlangen. Es ist allgemein bekannt, daß gerade die Durchsetzung von Schadenersatzansprüchen im Ausland mitunter auf recht erhebliche Schwierigkeiten stößt, weil vielleicht der Gegner, wie es heute in Italien noch möglich sein kann, nicht haftpflichtversichert und nicht bereit ist, Schadenersatz zu leisten. U. U. muß daher ein Zivilprozeß ge-

führt werden. Auch in diesem Falle steht der deutsche Kraftfahrer wieder vor nahezu unüberwindbaren Schwierigkeiten, nachdem auch das Kostenrisiko eines Zivilprozesses in Italien nicht voraussehbar ist. Der Anwalt wird wiederum nach Einzelleistungen honoriert. Bei einem Streitwert von 10 000,— DM können Anwaltskosten zwischen 480,— und 5000,— DM anfallen. Dringt der Kläger zum Beispiel lediglich mit der Hälfte seines Schadenersatzanspruches durch und hat daher jede Partei ihre Anwaltskosten selbst zu tragen, so ist es durchaus möglich, daß die zugesprochene Summe durch das Anwaltshonorar aufgebraucht wird. Der Prozeß ist zwar zum Teil gewonnen, wurde aber ohne sichtbaren finanziellen Erfolg geführt.

Tausende von Kraftfahrern haben deshalb schon lange erkannt, daß es insbesondere bei Reisen ins Ausland nicht genügt haftpflicht- und kaskoversichert zu sein, sondern daß es vielmehr unbedingt erforderlich ist eine Versicherung abzuschließen, die ihnen das vorgenannte Kostenrisiko abnimmt. Sie haben deshalb beizeiten vorgesorgt und eine Rechtsschutzversicherung abgeschlossen. Bekanntlich befaßt sich die Haftpflichtversicherung nur mit den Forderungen, die der Gegner stellt, die Kaskoversicherung deckt ausschließlich die Schäden am eigenen Fahrzeug. Die Rechtsschutzversicherung dagegen übernimmt, selbstverständlich auch im Ausland, die Gerichts- und Anwaltskosten sowohl im Straf- als auch im Zivilprozeß zur Durchsetzung der Schadenersatzansprüche ihrer Versicherten und die in diesem Verfahren anfallenden Sachverständigenkosten. Damit hat der rechtsschutzversicherte Kraftfahrer die Möglichkeit ohne eigenes Kostenrisiko alle Maßnahmen zu ergreifen, die geeignet sind, ihm zu seinem Recht zu verhelfen. Er kann ferner die Gewißheit haben, daß er auch im Ausland von Anwälten vertreten wird, die sich auf Grund jahrelanger Praxis in ähnlichen Fällen auf das Beste bewährt haben.

VEITH® B.F. Goodrich

Motorroller-Reifen

für raschen Start
hohe Dauergeschwindigkeit
rutschsichere Kurvenfahrt
forsches Bremsen





Vespa-Sport

Über Stock und Stein gegen scharfe Konkurrenz

Die bei Unterschönmatenweg im Odenwald durchgeführte Veranstaltung war bisher ausschließlich für Motorräder zugelassen; erstmals sollten in diesem Jahr versuchsweise auch einige Heinkel-Roller starten. Die Nennung von Herrn Gerhard Jörger vom Vespa-Club Mannheim wurde zunächst wieder zurückgewiesen, da man einer Touren-Vespa die Bewältigung der gestellten Anforderungen einfach nicht zu trauen wollte. Es bedurfte erst einer persönlichen energischen Intervention, daß die Vespa doch noch teilnehmen durfte.

Die Strecke war ein Rundkurs von 35 km Länge, der sechsmal zu durchfahren war und bestand aus unbefestigten Feld- und Waldwegen, Steilhängen, Geröllstrecken, Wasser- und Schlammdurchfahrten, somit also eine reine Geländestrecke.

In der Klasse für Motorroller bis 175 ccm starteten 11 Heinkel, darunter eine Werksmannschaft aus Stuttgart sowie als völliger Außenseiter unsere Vespa. Gerhard Jörger, für den diese Fahrt die erste Teilnahme an einer Sportveranstaltung überhaupt bedeutete, konnte als einziger Roller-Ausweiser die Fahrt beenden und begeisterte durch seine sportliche Leistung nicht nur die zahlreichen Zuschauer, sondern überzeugte auch die vorher so restlos skeptisch gewesenen Experten. Außer ihm kamen nur noch 6 Heinkel, jedoch ausschließlich Lizenzfahrer, ins Ziel.

Die errungene Goldplakette war für unseren jungen Fahrer der verdiente Lohn für eine großartige fahrerische Leistung und ein erneuter Beweis für die einmalige Zuverlässigkeit der Vespa-Roller.

VC Mannheim

Vespa-Steherrennen in Zürich

Auf der offenen Rennbahn von Zürich kamen zum ersten Mal in der Schweiz Steherrennen hinter Vespa-Motoren zur Austragung. Der Grand Prix Vespa wurde vom bekannten Rennfahrer Louison Bobet aus Frankreich überlegen gewonnen.

In vier Läufen fuhren die Fahrer ein Stundenmittel von mehr als 61 km/h und sie äußerten sich sehr lobend über die große Laufruhe der Vespa GS. Auch die Schrittmacher und das Publikum waren den Lobes voll und es ist leicht abzusehen, daß solche Steherrennen bald wieder durchgeführt werden. Bei den Maschinen handelt es sich um normale neue Vespa GS 1960 mit dem neuen „Wunder-Zylinderkopf“. Es wurde lediglich die Übersetzung des Gasdrehgriffes verkleinert und hinten eine Laufrolle angebracht. Selbstredend wurde die Vorderradbremse demontiert, da eine Betätigung derselben den Steher unweigerlich zu Fall gebracht hätte.



In der Schweizer Rennbahn, Steherrennen hinter Vespa-Motoren

In der Pause präsentierten sich 10 Vespa-400-Automobile dem staunenden Zürcher Publikum. Im 80-km-Tempo drehten sie verschiedene Runden auf der stark überhöhten Betonpiste. Wir zweifeln nicht, daß diese sportliche Veranstaltung der Vespa wieder viele neue Freunde gebracht hat.

Lips



Immer wieder schwierig: Ein Fahrer des VC Any, Belgien auf der Wippe des Geschicklichkeitsparcours des VC Neuf

Bronze auf dem Nürburgring

Für die Sportfahrer des Westens begann am 12. und 13. 3. die Saison mit der 8. nordwestfälischen Zuverlässigkeitsfahrt, veranstaltet vom ADAC, Gau Westfalen-West und gewertet als 1. Lauf für die Gaumeisterschaft. Nach dem Start in Dülmen (Westf.) begann die Veranstaltung mit einer Gleichmäßigkeitsfahrt über ca. 70 km mit geheimen Zeit- und Durchfahrtskontrollen. Danach folgte eine Zuverlässigkeitsfahrt über ca. 300 km zum Nürburgring über Straßen 1. und 2. Ordnung.

Nachdem der letzte Motorradfahrer gegen 5 Uhr auf dem Nürburgring eingetroffen war, (der Start war um 17.30 Uhr in Dülmen erfolgt) wurde nach einstündiger Pause die Gleichmäßigkeitsprüfung über 7 Runden von je 28,26 km = 197,86 km auf der Nord- und Südschleife des Nürburgrings, gestartet. Für die Rollerklasse betrug die Fahrzeit pro Runde 32 Minuten bei einer Karenzzeit von plus/minus 10 Sekunden.

Diese Prüfung war beileibe keine Kaffeeahrt, denn die Straßenglätte, entstanden durch den am frühen Morgen sich bildenden Rauhfrost, machte es sehr schwer, die geforderte Zeit einzuhalten.

Unter diesen erschwerenden Umständen sind die drei Bronzemedailles, die die Fahrer des VC Ruhrtaal Kl.-D. Heinz, H. Scheffran und F. Haak als einzige Vespa-Fahrer in der sehr stark besetzten Rollerklasse erringen konnten, zu beachten. Besonders hoch zu bewerten ist dieser Erfolg, zumal in der gesamten Motorradklasse, einschließlich Roller, nur drei Goldmedaillen zur Verteilung kamen.

Sportliche Prüfungsfahrt Solitude 1960

Zum vierten Male veranstaltete der MSC Leonberg die Prüfungsfahrt Solitude, und zum vierten Male waren zahlreiche Vespas am Start und ebenso zum vierten Male fiel der Klassensieg an einen Vespa-Fahrer. Die Fahrt war heuer besonders anstrengend, denn diesmal waren gegenüber den anderen Jahren nicht 18, sondern 30 Runden zu fahren, dazu die Hälfte bei Nacht. Die drei Sonderprüfungen (Brems- und Beschleunigungsprüfung, Bergprüfung, Mindestgeschwindigkeitsprüfung) waren genau wie in den vergangenen zu fahren. Was heuer für uns Sportfahrer ein ganz seltenes Erlebnis war, ist die Tatsache, man höre und staune, am Tag schien die Sonne und bei Nacht leuchteten uns die Sterne.

Der Vespa-Club Augsburg meldete eine Mannschaft und zwei Einzelfahrer. Das Vorhaben der Augsburger Mannschaft mit den Fahrern Müller, Husel jun. und Hascher war, zu zeigen, daß sie nicht nur in Augsburg siegen können, was sie mit dem goldenen Mannschaftsschild und 0 Strafpunkten unter Beweis stellten. Außerdem holte Heinz Husel jun. den Klassensieg, womit zum dritten Mal der Name Husel als Klassensieger auf der Ergebnisliste stand. Auch die beiden Einzelfahrer Pretsch und Holderried zeigten mit ihren Goldplaketten, daß sie nicht unberechtigt zum Meisterschaftslauf des VCVD auf den Hockenheimring fahren. Aber auch die anderen Vespa-Fahrer aus dem ganzen Bundesgebiet stellten ihr Können unter Beweis und freuen sich sicher mit mir auf die fünfte sportliche Prüfungsfahrt 1961.

Fred Hascher



3... 2... 1... los. Start zur 1000-m-Gleichmäßigkeitsprüfung der 2. Vespa-Zuverlässigkeitsfahrt des VC Augsburg am 8. Mai in Augsburg-Wellenburg. 40 Teilnehmer waren am Start dieser sportlichen Prüfungsfahrt, die ohne nennenswerten Unfall verlief und große Anforderungen an Fahrer und Maschine stellte



Vor dem Start zur Prüfungsfahrt auf der Solitude 1960. Heinz Husel (114), Fred Hascher (113) und H. Holderried (112), alle VC Augsburg



Alles wartete auf das Startzeichen zur Orientierungsfahrt des VC Höchst

Sportnachrichten

Beim Meisterschaftslauf zur hessischen DMV-Geländemeisterschaft am 1. Mai 1960, der in der Klasse für Motorroller in drei Runden mit je 1,8 km ausgetragen wurde, platzierten sich folgende Vespa-Sportfahrer:

1. Hans Krüger, VC Frankfurt, Goldplakette
2. Dieter Mootz, VC Gießen, Goldplakette
3. Horst Valentin, VC Gießen, Goldplakette
4. Norbert Heidecker, VC Darmstadt, Goldplakette
5. Günther Schardt, VC Gießen, Silberplakette
6. Werner Balser, VC Gießen, Silberplakette

Bei der am 24. April ausgefahrenen 3. Bildersuchfahrt des MSTC Erbach im DMV, holte der Vespa-Club Erbach von insgesamt zehn ausgesetzten Preisen allein vier. Erfolgreichste Teilnehmerin war die GS-Fahrerin Brigitte Schmucker mit einem 1. Platz und einem 3. Platz.

Am 12. Juni wurde in Graz die 9. Österreichische Wertungsfahrt ausgetragen. Der Vespa-Club Graz konnte wieder ausgezeichnete Erfolge buchen. In der Kategorie Sportwagen bis 400 ccm waren vier Vespa 400 am Start und vier am Ziel. Die Ergebnisse: Maltz Franz — Goldplakette, Pammer Josef — Goldplakette und goldener Lorbeer, Fröhlich Erwin — Goldplakette.

In der Kategorie Roller erhielt bei dieser Sportfahrt der GS-Fahrer Heinz Dillinger eine Goldplakette, den goldenen Lorbeer und den Berg-Pokal.

Bei der 2. Vespa-Zuverlässigkeitsfahrt am 8. Mai in Augsburg, die als Ausscheidungslauf zur Sportmeisterschaft 1960 des VCVD gewertet wird, nahmen 40 Fahrer aus dem süddeutschen Raum teil. Insgesamt wurden 28 Goldplaketten, 7 Silber- und 3 Bronzeplaketten vergeben. Mit null Fehlern siegten Hans Müller und Heinz Husel, beide VC Augsburg.

Die Vespa-Sportfahrer, die sich für den Meisterschaftslauf des VCVD am 28. August auf dem Hockenheimring qualifiziert haben, erhalten ihre Ausschreibungen und Nennformulare über ihren örtlichen Vespa-Club. Diesen werden die Unterlagen in Kürze zugesandt. Die Clubvorstände werden gebeten, die Papiere sofort an die angegebenen Sportfahrer weiterzuleiten.

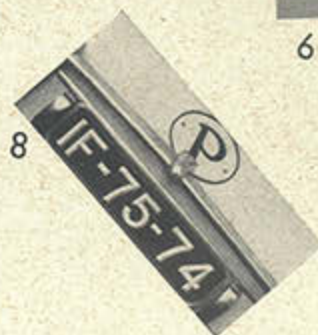


Eine bemerkenswerte Eigenkonstruktion: Ein Chronometer mit Vergrößerungsglas, montiert auf ein Spezialgestell, um den Sekundenzeiger ständig im Blickfeld zu haben

„Unser Kennzeichen-Quiz“

An den Nationalitätszeichen sollten Sie die Fahrzeuge erkennen, denen Sie täglich auf den Autobahnen, Landstraßen und Parkplätzen begegnen.

Versuchen Sie es bitte einmal (aber ohne nachzuschlagen), die internationalen Kennzeichen richtig festzustellen. Unten auf den Kopf gestellt, ist die Auflösung.



1 Tunis, 2 Tunesien, 3 Japan, 4 Saudi-Arabien, 5 Israel, 6 Liechtenstein, 7 Cyprien, 8 Portugal, 9 Gibraltar, 10 Canada

Umgang mit Londons Kraftfahrer-Reisebüro

Zur Erleichterung des Autofahrverkehrs über den Ärmelkanal ist im letzten Jahresdrittel 1959 am Victoria-Bahnhof in London ein „Continental-Auto-Reise-Büro“ eröffnet worden, das alle Buchungsangelegenheiten für Kraftfahrer übernimmt. Das Büro hat sich am 52, Grosvenor Gardens etabliert und ist vornehmlich auf telefonische Auskünfte eingestellt, die über die Rufnummer SLOane 34 40 erteilt werden. Berater der britischen, der belgischen und der französischen Eisenbahnen sowie der Schiffahrtsgesellschaften und der britischen Automobilclubs stehen zur Verfügung. Das auch mit einem Wartezimmer ausgestattete Büro ist telefonisch

werktätlich von 7.30 bis 21 Uhr und sonntags von 9 bis 17 Uhr zu erreichen. Für Besuche wird es an Werktagen von 8.30 bis 20 Uhr und an Sonntagen von 9 bis 17 Uhr offen gehalten. Es bucht für die Fahr-Routen Dover—Boulogne, Dover—Calais und Dover—Dünkirchen der britischen und französischen Eisenbahnen, für die Strecke Dover—Ostende belgischer Schiffahrtslinien, für die Verbindung Newhaven—Dieppe der britischen oder französischen Eisenbahnen, für die Verbindung Southampton—Le Havre der britischen Eisenbahnen und für die Schlafwagenzüge Boulogne—Lyon, Paris—Avignon, Ostende—München und Ostende—Mailand. rb

TOP
SNELL-FLICK
MIT VERZÄHNUNG

GROSSTE SICHERHEIT

VULKANISIERT OHNE GERÄT!
Erhältlich beim Fachhandel
Hersteller: STANIGRUBER
München & Regensburg

Zur IFMA Frankfurt/M., vom 7. bis 11. 9. 1960, Halle 3, Stand Nr. 106

11. Lektion

Der Fallstromvergaser der neuen Vespa Touren 150

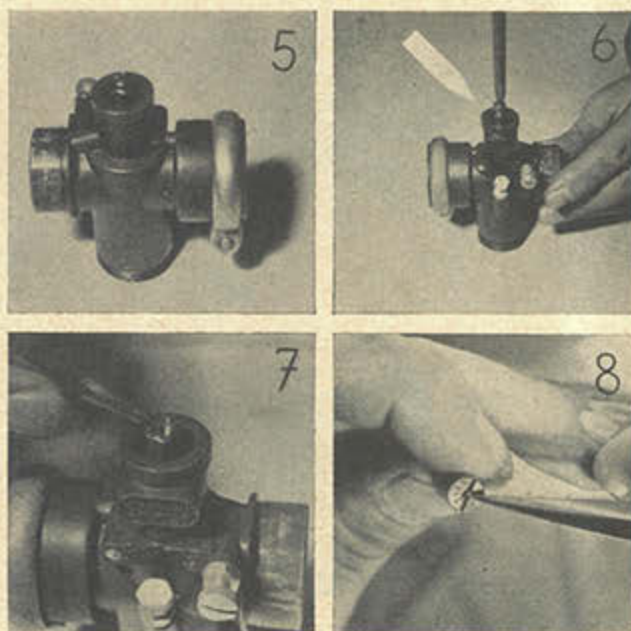
Auch bei diesem Tip ist das wichtigste Aggregat des Verbrennungsmotors der Vergaser. Seine Funktionen regeln die Laufbedingungen eines jeden Motors. Darum soll Sie diese Lektion mit dem neuen Vergaser Ihrer Vespa T 150/4 bekanntmachen. Wir erläutern Ihnen in dieser Lektion für den Bordmechaniker den Ausbau, das Zerlegen, die Reinigung und die Montage des Vergasers. Diese Arbeiten verlangen Ihre unbedingte Sorgfalt. Wir ersuchen Sie deshalb, die nachstehenden Erklärungen zusammen mit den dazugehörigen Abbildungen genau zu beachten.

Das benötigte Werkzeug: 1 Schraubenzieher Größe 1
1 Schraubenzieher Größe 3
1 Gabelschlüssel Größe 10
1 Gabelschlüssel Größe 14
außerdem: 1/4 Ltr. reines Benzin
1/2 Ltr. 30er Benzin-Ölgemisch
1 Pinsel
1 kleiner Blech- oder Plastikbehälter

Der Ausbau des Vergasers

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

Durch die Luft trocknet der Filter von selbst ab. Nun lösen Sie bitte mit dem Schraubenzieher Nr. 3 die Klemmschraube am Vergaseransaugflansch, und ziehen dann den Vergaser durch links- und rechtsdrehen ab. Die Benzinleitung muß mit Gabelschlüssel Größe 14 abgeklemmt werden und anschließend die Überwurfmutter (Abb. 3) mit der Hand abgenommen werden. Jetzt können Sie den Gasschieber herausnehmen (Abb. 4). Nun haben Sie den Vergaserstock in der Hand. Als nächstes muß der Vergaserstock vom Schwimmergehäuse getrennt werden. Im Fortgang dieser Arbeiten müssen Sie mit dem Schraubenzieher die beiden Schrauben am Schwimmergehäuse lösen und abnehmen. Um den Schwimmer herausnehmen zu können, spreizen Sie mit dem Schraubenzieher der Größe 1 die Haltefeder auseinander und ziehen den Schwimmer heraus. Jetzt haben Sie auch die Schwimmernadel frei. Die einzelnen Teile können Sie auf der Abb. 9 erkennen.



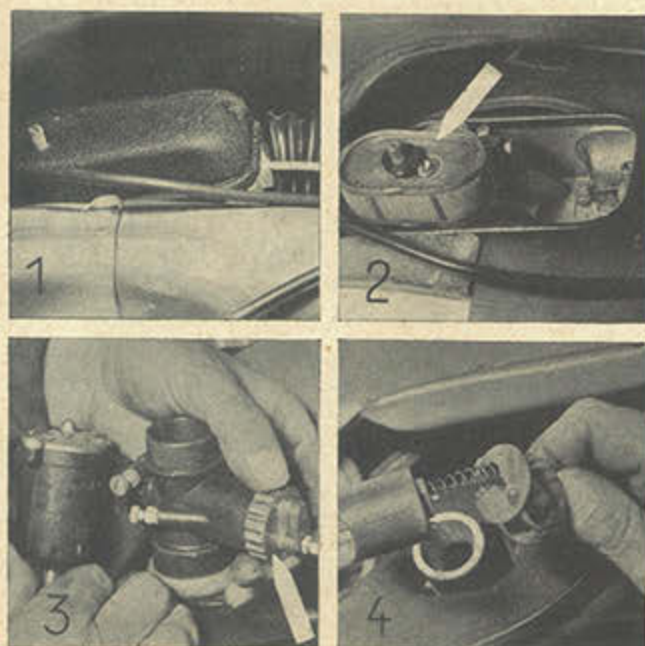
Reinigung des Vergasers

Als bestes Reinigungsmittel verwenden Sie reines Benzin. Sicher besitzen Sie eine alte Konservendose oder ein Plastikgefäß und dazu noch einen Pinsel von mittlerer Größe. In diesem Blech- oder Plastikgefäß müssen Sie die zerlegten Teile in einem halben Ltr. reinem Benzin reinigen. Dabei ist zu empfehlen, jedes Teil einzeln mit dem Pinsel zu reinigen und anschließend auf ein sauberes Tuch oder Papier zu legen. Diese Teile trocknen sehr schnell an der Luft. Der Düsenstock soll möglichst mit Preßluft, wenn die fehlt, eben mit der eigenen Puste durchgeblasen werden (Abb. 7). Dasselbe machen Sie bitte mit der Hauptdüse (Abb. 8).

Anmerkung: Die Hauptdüse darf auf keinen Fall mit einem scharfen Gegenstand (Nadel oder ähnliches) bearbeitet werden, sonst stimmt die Einstellung des Vergasers und damit gleichzeitig der Benzinverbrauch nicht mehr.

Zusammenbau des Vergasers

Sie beginnen bei diesem Arbeitsvorgang mit dem Einsetzen der Schwimmernadel in das Gehäuse (Abb. 9), und stecken den Schwimmer auf die Nadel, bis die Kerbe in die Spannfeder des Schwimmers einrastet. Anschließend wieder den Schwimmerdeckel aufschrauben. Bitte auf die Dichtung achten. Der er-



ste Teil des Arbeitsvorganges wäre damit fertig. Jetzt schrauben Sie die Hauptdüse wieder (Abb. 6) auf den Düsenstock, setzen das Schwimmergehäuse wieder darauf und schrauben die beiden Gehäuse fest zusammen. Anschließend verbinden Sie die Benzinleitung an der Maschine (Abb. 2) mit dem Vergaser. Darauf wird der Gasschieber in das Gehäuse eingeführt und mit der Hand die Überwurfmutter festziehen (Abb. 3).

Einbau des Vergasers

Der Vergaser wird mit der Hand auf den Ansaugstutzen des Zylinders aufgedreht und die Klemmschraube mit dem Schraubenzieher festgezogen. In der Zwischenzeit ist bereits der Luftfilter abgetrocknet. Denselben mit ein paar Tropfen Öl überziehen und auf den Vergaser aufsetzen. Die Klemmschraube des Luftfilters ist ebenfalls wieder festzuziehen. Zum Abschluß ist noch der Luftfilterdeckel aufzuschrauben (Abb. 1).

Starten und Einstellen des Vergasers

Als erstes öffnen Sie den Benzinhahn Ihrer Vespa, warten etwas ab, bis das Benzin das Schwimmergehäuse füllt. Evtl. können Sie den Schock ziehen, dann bitte den Zündschlüssel eindrücken und starten. Läuft der Motor normal, so soll am Vergaser keine Änderung vorgenommen werden. Sollte aber das Standgas zu niedrig oder zu hoch sein, so nehmen Sie den Schraubenzieher der Größe 3 und stellen die Einstellschraube (Abb. 2 obere linke Schraube) nach innen bei zu wenig Standgas oder eben nach außen bei zu hohem Standgas. Dagegen darf die rechte Schraube (Abb. 2) auf keinen Fall verstellt werden.

Wir hoffen, daß Ihnen unsere Lektion einen Einblick in den Arbeitsvorgang für den Ausbau, das Zerlegen, die Reinigung und die Montage des Vergasers gegeben hat. Es muß jedem Kraftfahrer doch ein sicheres Gefühl mit auf die Reise geben, wenn er nicht wegen jeder Kleinigkeit eine Reparaturwerkstätte aufsuchen muß, sondern sich selbst und damit auch anderen helfen kann. Bis zur nächsten Lektion wünsche ich allen Vespa-Freunden eine gute Fahrt. Ihr Walter

Die Lichthupe für die Vespa

Unser Leser A. W. Mertens präsentiert seine Eigenkonstruktion

Ich habe diese Lichthupe jetzt schon mehrere Monate in Betrieb und konnte nur Vorzüge kennenlernen. Beim Überholen oder Warnen, vor allem auf der Autobahn, möchte ich sie nicht mehr missen. Die Kosten sind für jeden erschwinglich. Der Drucktaster kostet DM 2,60 und evtl. das Durchbohren der Schraube in einer mechanischen Werkstatt 40 Pfennig.

Folgende Gesichtspunkte mußten bei Anlage der Lichthupe berücksichtigt werden:

Leichte Montage, geringe Kosten, keine großen Umbauten am Roller.

Das Licht wird nicht aus der Batterie sondern aus der Lichtmaschine gespeist. Die Lichtmaschine leistet nicht so viel, daß Auf- und Abblendlicht (25 W + 25 W) gemeinsam brennen können.

Das Rücklicht darf am Tage nicht angehen bzw. bei Dunkelheit durch das Betätigen der Lichthupe nicht ausgehen.

Die Lichthupe muß auch bei nicht eingeschaltetem Licht (Autobahn, Dämmerung) funktionieren.

Betätigt wird die Lichthupe bzw. der Lichthupenknopf mit dem kleinen Finger der rechten Hand. Man meint da zunächst zwar, das sei unpraktisch, aber ein Versuch lehrt, daß es ohne Handakrobatik geht. Der Drucktaster geht sehr leicht, und ein kleiner Tip mit dem Finger blendet schon das Licht auf.

Elektrische Beschreibung zum Schaltbild:

Von der Lichtmaschine liegt die 6-V-Spannung direkt am Hauptlichtschalter und am offenen Kontakt des Lichthupen-Schalters. Bei Betätigung des Lichthupen-Schalters schließt der Kontakt, und die Bilux-Birne brennt mit Aufblendlicht, unabhängig von der Stellung der anderen Lichtschalter.

Ist bei Dunkelheit das Licht eingeschaltet, bekommt das Abblendlicht über den Abblendschalter und den Lichthupen-Schalter die Spannung. Wird jetzt die Lichthupe betätigt, wird das Abblendlicht unterbrochen und das Aufblendlicht direkt aus der Lichtmaschine gespeist. Daher kein Brennen beider Lampen. Bei aufgeblendetem Licht liegt der Lichthupen-Schalter leer.

Mechanische Beschreibung:

Zunächst bohrt oder feilt man ein Loch in der Größe des Lichthupen-Schalters (ca. 16 mm ϕ) in Lenkerrichtung in den rechten Gummidrehgriff. Ebenso muß bei den Vespa-Modellen ab T3 die Schraube, die das Rohr zur Gasbetätigung im Lampen-

kopf abschließt, mit 3,2 mm ϕ max. durchbohrt werden. (Nicht größer, damit bei normalem Festziehen die Festigkeit noch ausreicht). Durch diese Schraube zieht man vier verdillte Telefonlitzen, führt sie durch das Gas-Drehrohr und verbindet die Enden, die jetzt aus dem Gummigriff herausragen, mit dem Drucktaster. Dieser ist rot und gelb gezeichnet. Der



Drucktaster wird dann mit Uhu-Kleber, nachdem vorher die Enden gekennzeichnet sind, in den Gummigriff eingeklebt und die Schraube im Lampenkopf leicht angezogen.

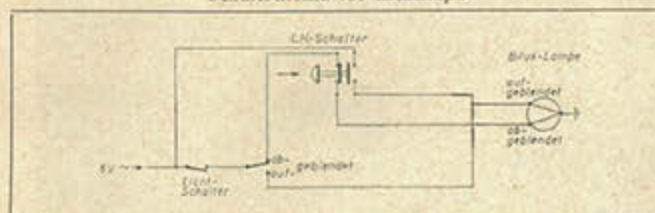
Die Leitung, die an das Abblendlicht der Bilux-Birne geht und vom Abblendschalter kommt, wird am Lampensockel gelöst und mit der einen roten Seite des Lichthupen-Schalters verbunden. Die andere rote Seite des Lichthupen-Schalters geht nun an das Abblendlicht (Lampensockel).

Wo am Hauptlichtschalter von der Lichtmaschine immer die direkte 6-V-Spannung anliegt, schließt man die eine gelbe Seite des Lichthupen-Schalters an. Die andere gelbe Seite wird mit an den Lampensockel (Aufblendlicht) angeklemt.

Materialien:

- 1 RAFI Drucktaster L. Nr. 1101 S1 / R-A DM 2,60
- 4 Telefonlitzen je ca. 40 cm lang DM 0,00
- Isolierband

Schaltbild für Lichthupe



Aktuelles im Bild



▲ Die Einbahnstraße in den Himmel. — Oh du schöner, deutscher Schilderwald!



▲ Der Wespenschwarm auf der Motorrad-Lenkstange

◀ Dr. Enrico Piaggio unterhielt sich vor seinem Abflug nach Italien, im Restaurant des Flughafens München-Riem, mit dem Präsident des VCVD, Altmeister Hans Stuck, über das Leben und Treiben im Vespa Club von Deutschland

Links unten: Beim Frühjahrs-Aschenbahnrennen in Bremen zeigte der Vespa-Club Schauvorführungen mit Vespas auf zwei, drei und vier Rädern.

Ein Amerikaner, der ein leidenschaftlicher Vespa-Fahrer ist, hat seinen Roller vor dem Wagen-Kühler auf die Weltreise mitgenommen. Am Tagesziel mit dem schweren Wagen angekommen, schnallt er seine Vespa ab und findet selbst im dicksten Stadtverkehr einen Parkplatz.



Ein Tip für das Leben

Kurzgeschichte von Fritz Müller, Neuenburg

Jupp Behrends, seines Zeichens Maschinenbaustudent im letzten Semester, ist jedenfalls zu beneiden. Man sieht in nämlich oft mit seiner bildhübschen Freundin, die er ebenso sicher heiraten wird, wie er jetzt seine Vespa fährt. Jupp und Heidi wollen heute hinaus ins Grüne, wie oft am Wochenende wenn es nicht regnet. Heute aber schimmert die Sonne in der klaren Frühlingsluft und das wollen Heidi und Jupp mit ihrer Vespa nicht verpassen, weil der Frühling, die Vespa und Verliebte nun einmal füreinander bestimmt sind.

Mit beharrlicher Kraft und selbstverständlicher Eleganz summt der Roller ihrem Ziel entgegen, einem wirklich romantischen Fleckchen Erde, am Ufer eines Moorweihers, weit über der Stadt und allem ihrem Lärm. Dort waren sie schon oft, haben sich ausgeruht, die Stille genossen, den Wildenten zugeschaut und im Sommer auch manchmal in dem dunklen Moorsee geschwommen.

Heute ist es aber noch zu kühl zum Baden, denn die Frühlingssonne hat gerade die ersten Blätter aus den Knospen gelockt und ihr Licht flutet auch noch ungehindert durch die Baumwipfel auf den Waldpfad herab, der sich vor ihnen aufgetan hat.

Übermütig hat Jupp die Fußbremse getreten, so daß Heidi noch enger an seinen breiten Rücken gepreßt wird und sie nützt diese Gelegenheit und beißt ihn ins linke Ohr, was genau seinem heimlichen Wunsch entspricht. Langsam küßt sie sich über seinen Nacken zum rechten Ohr hinüber und dann — sieht sie die andere Vespa, die ziemlich vom Buschwerk verdeckt an einer stämmigen Buche lehnt. Heidi und Jupp sind also nicht allein hier und richten sich danach. Jupp zieht den Roller auf den Ständer, zieht den Schlüssel ab und saust seiner Heidi nach, die mit gespielter Hochnäsigkeit den Waldweg entlang stakt. Doch unwillkürlich wird auch Jupps Gangart wieder seriöser, als er das fremde Paar auf der Moosbank am Seeufer sieht. Dezent wollen Heidi und Jupp vorbeigehen, doch der Mann hat ihnen schon ein Weilchen erwartungsvoll entgegengesehen, steht langsam auf und wendet sich grüßend an Jupp. Verzeihen sie, aber vielleicht können sie mir mit einem Streichholz aushelfen? Übrigens mein Name ist Sönnner!

Behrends — erwiderte Jupp mit knapper Verbeugung. Die beiden Männer musterten sich wohlwollend. Jupp reicht Herrn Sönnner Feuer und die Frauen nicken sich freundlich zu. Dann, mit der Gebärde des Weltmannes, macht Herr Sönnner die beiden Frauen miteinander bekannt. Jupp gefallen diese Leute. Im Stillen vergleicht er Frau Sönnner mit seiner Heidi und gesteht sich, daß er Heidi immer noch unvermindert lieben würde, wenn er mit ihr mal so lange verheiratet sein wird, wie Sönnners. Dann wendet er sich mit einem Augenzwinkern an Herrn Sönnner: Wie mir scheint, sind wir ein bißchen verwandt miteinander! Sönnner blickt fragend in die Runde und Jupp erklärt lachend: Na ja doch, wenn ich nicht irre, fahren sie auch eine Vespa, oder gehört ihnen nicht die GS, die da vorn am Baume lehnt? Herr Sönnner versteht sofort und wendet sich triumphierend an seine Frau: Hab' ich's nicht gleich gesagt, Fanny? Es war also doch eine Vespa! Man hat sie ja kaum gehört!

Natürlich, entgegnet Frau Sönnner, für deine Ohren ist nichts leise genug! Ich dachte vorhin, es wäre ein verfrühter Maikäfer!

Typische Frauenlogik, entschuldigt Herr Sönnner seine Frau bei Jupp. Einen Vespa-Motor für einen Maikäfer zu halten, na sowas! Heidi findet aber den Vergleich ganz passend, soweit er sich auf das Motorengeräusch bezieht und schon entspinnt sich eine dieser interessanten Unterhaltungen, wie sie Vespa-Freunde gern führen. Es ist auch ganz natürlich, daß sich die Frauen bei den Fachsimpelungen der Männer nicht langweilen, denn sie wissen auf ihre Art viel Angenehmes über die Vespa zu berichten.

Das ist alles garnichts, gegen den Spaß, den wir an unserer Vespa haben, beschließt Herr Sönnner den technischen Teil des Gesprächs. Wir freuen uns jedesmal wenn wir losfahren

über die dummen Gesichter unserer Nachbarn. Sie können nämlich nicht verstehen, daß wir gerne unseren Wagen im Stall lassen und lieber mit dem Roller fahren.

Sie müssen nämlich wissen, schaltet sich Frau Sönnner ein, wir wohnen in der Pappelallee, wo der Mensch bekanntlich erst beim Diplomingenieur beginnt und unter dreitausend Kubik tut es dort keiner! Aber wie sollen unsere Nachbarn unsere Vorliebe für die Vespa auch verstehen, fährt Herr Sönnner fort, die waren ja auch nicht dabei, als wir uns und die Vespa lieben gelernt haben, uns die Welt per Vespa anschauen und wie wir mit ihr die Zeit überlistet und die schönen Tage verlängert haben! Damals war's noch eine Hundert-fünfundzwanziger, jetzt ist es eine GS in Anbetracht unserer gemeinsamen Gewichtszunahmen, sagt Herr Sönnner mit Augenzwinkern. Nach einem tüchtigen Zug an seiner Zigarre nimmt Herr Sönnner den Faden wieder auf: Ja — und mit der GS frischen wir unsere Jugenderlebnisse immer wieder auf und bleiben jung dabei. Jupp und Heidi hören aufmerksam zu, und Frau Sönnner ist das nicht entgangen, deshalb möchte sie den jungen Leuten etwas sagen, worüber sie sonst mit Fremden nicht zu sprechen pflegt: Sie müssen aber auch wissen, sagt sie mit leiser, schwingender Stimme, daß wir glücklich geblieben sind, in jeder Beziehung, auch in der Ehe, verstehen sie? Weil wir uns immer wieder aufs Neue ineinander verlieben — und die Vespa spielt dabei eine große Rolle!

Nun war's heraus, sagt Herr Sönnner schmunzelnd und nach einem Blick auf die Uhr, mit überraschter Miene: Aber was halten wir sie hier mit unserem Geschwätz auf! Komm, Fanny, für uns wird's Zeit, wir haben ja schließlich noch Kinder zu Hause!

Sönnners verabschieden sich herzlich, nicht ohne Jupp und Heidi zu einer gemeinsamen Vespa-Tour einzuladen. Herr Sönnner winkt den beiden zu und ruft: Seien sie froh über ihre Vespa und bleiben sie glücklich mit ihr, so wie wir!

Jupp und Heidi hatten schon manchen guten Rat bekommen, doch als sie das rasch verklingende Motorengeräusch von Sönnners Maschine vernahmen, empfanden sie es als herzlichen Gruß und freundliche Aufforderung, einen der besten Ratschläge einzuhalten, denn dies war ein richtiger Tip fürs Leben, ein echter Vespa-Tip.



Vespa-chic im Vespa-Tip

Bunter Reigen der Natur, bunter Reigen der Mode, das sind die beiden Blickpunkte, die uns im Sommer besonders reizen. Vieles hat sich bei dem diesjährigen Auftakt der Sommermode gewandelt. Das engbeheste Rock'n-Roll-Bein hat sich müde getanzt. Den Auftakt hierfür gaben an sich schon die Petticoats, mit den weiten, wippenden Dessous. Damit fanden die Damen wieder zu weiblicher Koketterie und auch verspielter Grazie zurück.

Nun aber zeigt sich der Beginn einer neuen sympathischen Entwicklung, die besonders in der Teenager-Mode des Sommers deutlich Ausdruck gewinnt. Es ist eine Mode der Romantik, mit Zärtlichkeit und mädchenhaftem Liebreiz.

Zarte Baumwollbatiste, pastellfarbige Streifen und auch Hohl-saumeffekte schmeicheln in den verschiedenartigsten Variationen und lassen die Kleider adrett und piekfein zu Gesicht stehen. Man möchte beinahe sagen, daß die zierliche Machart, mit ihren graziösen Einfällen und schmückenden Details, Reminiszenzen an Großmutter's Backfischzeit erweckt. Auch da gab es schon Biesen, Schleifchen, Rüschen, Spitzchen, Volants und Blütenbordüren. Puff- und Flügelärmel bringt die neue Mode ebenfalls wieder zu Ehren. Freilich bleibt der weite, beschwingte Rock nach wie vor obligatorisch — zeigt sich aber nur noch in gemäßigter Fülle und etwas gerundeter Kuppelform. Im ganzen gesehen kann man erfreut feststellen, daß ein schöner Erfolg der Mode in der Jungmädchenwelt sich zu neuem Lebensstil kreieren wird.

Dagegen könnte man die modischen Extravaganzen der neuen Badesaison als beinahe verrückt bezeichnen, und Sie werden es nicht für möglich halten, wenn ich Ihnen verrate, daß der Clou auf dem Tummelplatz des Strandes ein Pelzcape ist.

Freilich wird den Fellen für ihre Escapaden am blauen Meer das stilgerechte Make up verpaßt, so daß ihre Herkunft kaum mehr erkennbar ist.

So wie flimmernde und schillernde Extravaganzen das neueste Faible der Mode sind, trägt, oder besser gesagt kann man so ein „Glanzstück“ auch im Bett tragen. Also, wer auch im



„Duo“ der jugendliche Badeanzug mit sehr tiefem, spitzem Rücken-ausschnitt und angeschnittenen Trägern. Ein modischer Gag: Einsatz aus zweifarbig geringeltem Strickstoff. Mein Vorschlag: Darüber ein Rock und der festsche Badeanzug wird zum chicen „Pulli“!

Modell: Vetric-Bleyle — Foto: Lautenbacher, Stuttgart

Bett nicht auf funkeln „glamour“ verzichten will, wählt die von einer englischen Firma propagierten Nachthemden aus Glitzernylon. Der faszinierende Effekt beruht auf dem dreieckig gesponnenen Faden, in dem sich das Licht zu diamantähnlich funkeln dem Glanz bricht.

Das ist das neueste Modestonogramm. Bis zum nächsten Mal wünscht Ihnen einen sonnigen Urlaub

Ihre

Gisela



Sehr vielseitig ist speziell in der Urlaubszeit dieser elegante Strandanzug verwendbar. Die Hose mit einer andersfarbigen Bluse oder die Jacke zu einem bunten Rock getragen, bietet Ihnen zwei Möglichkeiten auf einen Schlag.

Modell: Vetric-Bleyle
Foto:
Lautenbacher, Stuttgart

Voll mädchenhaftem Charme, natürlich, adrett und ein bißchen romantisch verspielt, zeigt sich die Teenagermode in diesem hübschen, zitronengelben Modell. Ein keckes Schleifchen-Trio und große aufgenähte Biedermeierärmel bestimmen das Gesicht des jugendlichen, schlichten Sommerkleides.

Modell: Betty Barclay
Foto: service-Relang



Weltnachrichten:

NORWEGEN: Wenn die Zahl der Alkohol-Sünder am Steuer weiter wie bisher zunimmt, wird in Norwegen in fünf Jahren keine Gefängniszelle mehr frei sein.

DEUTSCHLAND: Laut der amtlichen Zulassungsstatistik waren von Januar bis April 1960 von 15 410 in der Bundesrepublik zugelassenen Rollern 6131 Vespa. Das sind rund 39,7 % der Gesamtzulassungen. Damit bestätigt sich wieder: Die Vespa ist der meistgefahrte Roller der Welt und der meistgekauft Deutschlands.

BELGIEN: Die geplanten Autobahnen Brüssel - Antwerpen, Brüssel - Löwen, Brüssel - Charleroi und Brüssel - Ardennen sollen mit einem Kostenaufwand von ca. 90 Milliarden sfrs. (7,6 Milliarden DM) teilweise vierbahnig ausgebaut werden.

ITALIEN: Beim diesjährigen Treffen des Vespa-Clubs von Europa, genannt EUROVESPA, in Rom während der olympischen Spiele, wird ein deutsches Filmteam die wesentlichen Ereignisse in einem aktuellen Streifen festhalten.

DIES und DAS

1959: Westdeutsche Sportler in aller Welt

WdS — Bis auf Australien besuchten deutsche Sportler 1959 sämtliche Kontinente der Erde. Die Leichtathleten standen dabei mit Abstand an der Spitze. Sie starteten nicht nur in Moskau und fast allen mittel- und nordeuropäischen Ländern, sondern auch in Japan und Südafrika. Fortuna Düsseldorf spielte in Ghana Fußball, die TSG Haßloch demonstrierte Handball in Brasilien, und die Schwimmer badeten im Nil (Kairo) und in der Irischen See (Blackpool).

Die größten Erfolge wurden in Holland, der Schweiz, Italien und Frankreich erzielt. Die Radsportler sorgten in den Niederlanden für Welttitel, Martin Lauer lief in Zürich seine Hürden-Weltrekorde (13,2 über 110 m und 22,5 über 200 m mit Kurve), die Boxer kamen mit zwei Europameistern aus Luzern zurück, die Ruderer hatten vier Europameister in Frankreich, und der junge Stuttgarter Klaus Zähringer schoß in Italien den wertvollsten Kleinkaliber-Weltrekord, den es gibt: den im internationalen Dreistellungskampf.

Juan Manuel Fangio, mehrfacher Automobil-Weltmeister und repräsentativer Vertreter namhafter deutscher Industrien, hat nun auch den Verkauf von VEITH-Reifen übernommen. Gewiß wird es den dortigen Kraftfahrern ein Anreiz sein, gutes Zubehör von einer so interessanten Persönlichkeit beziehen zu können.

Wie schnell ist der Mensch?

WdS — Es hat im Sport immer Barrieren wie die „Traummeile“ gegeben. Gemeint war damit der erste Lauf über die klassische englische Meile (1609 m) unter vier Minuten. Im Mai schaffte der englische Arzt Dr. Roger Bannister mit 3:59,2 Minuten die „Traummeile“. Andere Grenzen, die 20,0 Sekunden für die 200 m, die 8:00 Minuten für die 3000 m, die 19 m im Kugelstoßen, sind ebenfalls erreicht worden.

Neue Marken sind die 60 m im Diskuswerfen, 28:00 für die 10 000 m, die 45,0 Sekunden für die 400 m, die 70 m im Hammerwerfen oder die 8500 Punkte im Zehnkampf.

Es darf angenommen werden, daß die derzeitigen Weltrekorde der Grenze der menschlichen Leistungsfähigkeit ziemlich nahe gekommen sind. Verbessertes Training und wissenschaftliche Arbeiten über Kreislauf- und Muskelleistungen lassen dennoch weitere Steigerungen erwarten. Was beispielsweise die Langstreckler betrifft, so sollte es eines Tages einen Menschen geben, der neben einer gehörigen Grundschwindigkeit die Fähigkeit besitzt, ein schnelles Tempo bis ins Ziel durchzusetzen.

Bohrplattform „Seashell“

Die in Holland gebaute neue schwimmende Bohrplattform „Seashell“ wird vor der Küste von Qatar die Suchtätigkeit für die Shell Company of Qatar fortsetzen, deren erste Bohrplattform vor mehr als zwei Jahren durch einen Sturm zerstört wurde. Die neue, mit allen notwendigen Anlagen ausgerüstete Plattform, die nicht mehr auf Hilfsfahrzeuge angewiesen ist, kann in Meerestiefen bis zu 27,5 m eingesetzt

werden und soll imstande sein, Windstärken bis zu 160 km pro Stunde und einen Wellengang bis zu 9 m Höhe auszuhalten. Die Bohranlage ist auf der Plattform auf einem auf Gleitschienen aufzufahrenen Bohrturm montiert, die Plattform selbst wird auf dem Meeresgrund auf acht einrammbaren Stützbeinen ruhen und von einem Standort aus können mehrere Bohrungen bis in Tiefen von mehr als 4500 m durchgeführt werden. In den Mannschaftsquartieren der Plattform lassen sich bis zu 70 Mann unterbringen.

Zöllner lernen „alles finden“. In besonderen technischen Kursen werden die Zollbeamten jetzt ausgebildet, damit sie auch hintergründigste Verstecke in Kraftwagen ausmachen können. Das hat die Oberfinanzdirektion Freiburg im Breisgau mitgeteilt. rb

Verkehrssünder „brummen“ gesondert. Um dem schlechten Einfluß Schwerkrimineller entzogen zu sein, sollen Verkehrssünder und erstmalig wegen kleinerer Delikte Verurteilte künftig in einer besonderen Strafanstalt untergebracht werden. Das plant die österreichische Justizverwaltung. kb

Auch wenn nichts passiert: Härtere Strafen. In der ersten öffentlichen Ausschußsitzung des Bundestages, die der Suche nach neuen Wegen im Kampf gegen den Verkehrstod gewidmet war, sprachen sich die Experten für eine schnellere und härtere Bestrafung auch der „kleinen“ Verkehrssünder aus. Als wirksamstes Gegenmittel bei wiederholten Verstößen gegen die Verkehrsvorschriften wurde der Führerscheinentzug anerkannt. kb

Lieber längeren Urlaub als kürzere Arbeitszeit. Bei einer Umfrage des deutschen Handels- und Industrieangestellten-Verbandes unter rund 200 000 Angestellten entschieden sich 76,9 Prozent für längere Ferien. 20,4 Prozent sprachen sich für eine weitere Verkürzung der Arbeitszeit aus. rb

Erste bayerische Raffinerie Anfang 1963. Anfang 1963, möglicherweise aber früher, werde die erste aus einer Pipeline gespeiste Ölraffinerie in Bayern zu arbeiten beginnen. Das gab der bayerische Wirtschaftsminister Dr. Schedl vor dem Wirtschaftsausschuß des Landtags bekannt. kb

Studenten als Tankwarte. Um Studenten die Möglichkeit zu geben, Geld zu verdienen, wird eine große deutsche Mineralölgesellschaft in Kürze eine Groß-Tankstelle in Erlangen eröffnen, deren gesamtes Personal aus Studenten zusammengesetzt ist. kb

Im Aufzug zum Helgoländer Oberland. Der vom Unter- zum Oberland der Insel Helgoland führende Personen-Aufzug ist wieder errichtet und in Betrieb genommen worden. Jede der beiden Kabinen faßt 16 Personen. rb

Verbesserte Camping-Führer. Seinen Camping-Führer „Campingplätze in Deutschland“ mit 215 überprüften Plätzen bringt der Allgemeine Deutsche Automobil-Club in weiter verbesserter 7. Auflage jetzt heraus. Ein Sonderdruck „Zwischen Main und Mittelmeer“ enthält über 2100 Plätze in süddeutschen und südeuropäischen Reiseländern, während ein Camping-Führer „Zwischen Main und Eismeer“ rund 800 Plätze nennt. Für die Schriften wird Schutzgebühr erhoben. rb



Denfeld

Die Sitzbank für Ihre Maschine

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



Liebe Clubkameraden!

Als erstes bitte ich im Namen der Redaktion um Entschuldigung wenn die Nummer 31 des „Vespa Tip“ mit erheblicher Verspätung bei Ihnen eingetroffen ist.

Vertriebstechnische Umstellungen für unseren Vespa Tip waren die Ursache für diese Verspätung. Zu allem Überfluß mußten diese Änderungen zu einer Zeit vorgenommen werden, als uns allen im Büro des VCVD die Arbeit buchstäblich über den Kopf wuchs. Trotz vieler Nachschichten konnte die Verzögerung in der Auslieferung dieses Vespa Tips nicht mehr verhindert werden. Unmögliches erledigen wir sofort, Wunder dauern etwas länger. Wir bitten um Entschuldigung.

Das Bundestreffen in Nürnberg steht nun auch vor der Tür. Arthur Eichner, 1. Vorsitzender des VC Nürnberg ist mit seinen Männern schon seit Wochen intensiv mit der Vorbereitung dieses Treffens beschäftigt. So wie ich ihn kenne, wird er alles tun, um das Bundestreffen zu einem Erlebnis werden zu lassen, das sich mit den vorangegangenen Treffen messen kann. Nachdem das Bundestreffen mit Absicht in die Urlaubszeit gelegt wurde, hoffe ich, daß viele Clubkameraden das traditionelle Familienfest des Vespa Clubs von Deutschland ansteuern werden.

Am 28. August wird auf dem Hockenheimring die Startflagge zum diesjährigen Meisterschaftslauf des VCVD gesenkt. Nach Beendigung des Meisterschaftslaufes werden an Hand der Ergebnisse die 10 besten Fahrer ermittelt, die Anfang September nach London fahren, um als Vertretung des VCVD für die Europameisterschaft zu kämpfen. In diesem Zusammenhang kann ich allen Sportfahrern im VCVD eine erfreuliche Mitteilung machen:

Die Firma DUNLOP A.G., eine international bekannte Reifenfabrik stiftete für die VCVD-Sportmeisterschaft für die beste Mannschaft einen Wanderpokal aus echt Silber, verbunden mit einer Barprämie von DM 300,—, und für den Bundesieger ebenfalls einen Wanderpokal in Silber verbunden mit einer Barprämie von DM 200,—. Die Wanderpokale, die jährlich von der Firma DUNLOP mit DM 300,— und DM 200,— Barprämie ausgestattet werden, müssen dreimal hintereinander gewonnen werden bevor sie in den endgültigen Besitz der Mannschaft bzw. des Einzelfahrers übergehen.

Das ist wirklich eine freudige Überraschung für unsere Sportfahrer, die gerade in diesem Jahr schon viele Siege mit nach Hause bringen konnten. Ich möchte mich für diesmal mit dem Hinweis verabschieden, daß allen Vespa-Clubs Anfang September noch eine große Überraschung bevorsteht. Mehr kann ich darüber noch nicht verraten. Nehmen Sie sich auf jeden Fall am zweiten Wochenende im September nichts vor. In Kürze erfahren Sie mehr über das verspätete Osterei.

Mit herzlichen Grüßen
Ihr Wolfgang Schramm

Programm

**des Bundestreffens
des Vespa Club von Deutschland
vom 13.-15. August in Nürnberg**

Samstag, den 13. August 1960

- 13.00 — 18.00 Uhr Eintreffen der Teilnehmer auf dem Berliner Platz vor der Messehalle. Zielfahrtwertung und Quartierverteilung.
- 18.30 Uhr Gemeinsames Abendessen in der Messehalle.
- 20.00 Uhr Großer Festball in der Nürnberger Messehalle.

Sonntag, den 14. August 1960

- 10.00 — 12.00 Uhr Stadtbesichtigung (Omnibusse).
- 10.00 Uhr Empfang der Clubvorstände durch die Stadt Nürnberg.
- 13.00 Uhr Gemeinsames Mittagessen in der Messehalle.
- 15.00 Uhr Aufstellung zur Korfahrt (Messehalle).
- 15.30 Uhr Korfahrt durch Nürnberg.
- 18.00 Uhr Gemeinsames Abendessen in der Messehalle.
- 20.00 Uhr Festabend m. Variétéprogramm, Tanz, Tombola u. Siegerehrung für die Ziel- und Korfahrt.

Montag, den 15. August 1960

Vormittags evtl. Besichtigung einer Großbrauerei und weit. Sehenswürdigkeiten der Stadt Nürnberg.

Weitere Einzelheiten über das Programm des Bundestreffens in Nürnberg, werden in dem Programmheft des Treffens bekanntgegeben.

Regionale Vespa-Treffen

Lüneburg — 17., 18. September

Sportmeisterschaft des VCVD 1960

Meisterschaftslauf des VCVD, auf dem Hockenheimring — 28. August

London

Europameisterschaft des Vespa-Clubs von Europa — Anfang September

Mitteilungen unserer Mitglieder



Viel Luft brauchen nicht nur die Fußballspieler sondern auch die Luftballons zum „Tag der Vespa“

Luftballonstart und Korsfahrt des VC Lingen

Alles, was sich nur eben frei machen konnte, traf am Morgen des 15. Mai, dem „Tag der Vespa“, beim Clublokal Gaststätte zum Märchenwald ein, um an der Familien-Ausflugsfahrt des Clubs teilzunehmen.

Die Mitglieder waren mehr als erstaunt, als sie beim Treffpunkt 50 Luftballons im Winde wehen sahen. Kleine Kärtchen hingen an den einzelnen Ballons. Die Neugierde war jetzt groß. Was hatte sich der Vorstand dort ausgedacht, was sollten die Ballons? Nun, schnell wurde der Zweck erklärt. Die Ballons sollten aufgelassen werden. Auf den Kärtchen stand der Eindruck „10 Jahre Vespa-Club von Deutschland — Der Vespa-Club Lingen grüßt zum Tag der Vespa —“. Gleichzeitig wird die Bitte an alle Finder ausgesprochen, die Kärtchen ausgefüllt an den Vespa-Club Lingen zurückzusenden, wenn der Ballon mehr als 15 km zurückgelegt hat. — Inzwischen hatte sich eine stattliche Zahl Kinder und auch Erwachsener eingefunden. Alle Kleinen erhielten einen Luftballon, den sie zur großen Freude aufblasen durften. Von guten Wünschen begleitet entschwanden die Ballons bald den Blicken. — Der Club hat nun die Absicht, den Finder der weitesten Karte aufzusuchen, um ihm ein Geschenk zu überreichen. Man darf gespannt sein, welche Strecke die Ballons zurücklegen werden. „Versuchsballons“, am Sonnabend aufgelassen, entschwanden in nordwestlicher Richtung, während die Ballons am Sonntag in südöstlicher Richtung flogen. — Die ersten Karten sind inzwischen eingetroffen. Etwa 40 km flog der weiteste Ballon.

Orientierungsfahrt des VC Moers

Mit Regen fing der Sonntag hier an. Jedoch als die ersten Vespa-Fahrer in Moers eintrafen, hörte es auf zu regnen. Bis 13 Uhr waren bereits über 100 Vespen in Reih und Glied am Startplatz aufgestellt. Aus 11 Vespa-Clubs kamen die Teilnehmer der 1. Orientierungsfahrt des VC Moers. 92 Fahrer haben eine Startkarte. Um 13.30 Uhr fährt der 1. ab. Jede Minute startet ein weiterer. Die Strecke betrug 50 km und war mit einem Schnitt von 24 km zu durchfahren. Auf dem Rundkurs befanden sich 6 Kontrollstellen, davon waren 3 Zeitkontrollen. Weitere Kontrollpunkte mußten von den Teilnehmern in die Startkarte unterwegs eingetragen werden. Die Strecke führte teilweise über Wege und Pfade, die nur mit einem Fahrzeug wie die Vespa bewältigt werden konnten. Gegen 16 Uhr waren die ersten Fahrer wieder am Ziel. Einige Fahrer hatten schon vorher aufgegeben, da ihnen die Strecke zu schwer erschien. Doch die Endauswertung zeigte, daß 69 Maschinen die Strecke gefunden hatten. Am Abend warteten alle

gespannt auf die Siegerehrung. Doch bis dahin konnten die Unentwegten das Tanzbein schwingen. Um 19 Uhr war es dann soweit, daß die Siegerehrung begann:

1. Preis (Siegerkranz mit Pokal)
Herr Himmelbach vom VC Krefeld 56
2. Preis (Pokal)
Herr Jaschik vom VC Dinslaken
3. Preis (Pokal)
Herr Walther vom VC Duisburg-Süd

An die 9 Nächstplatzierten wurden Sachpreise, wie Zubehör usw. verteilt.

Die Polizei beim VC Heidelberg

Beim letzten Clubabend hatte der Vespa-Club Heidelberg die Polizei zu Gast.

Kommissar Stather und Polizeimeister Stärk hatten sich etwas besonderes ausgedacht und kamen mit einem Testgerät zu uns. Auf dem Bildschirm des Apparates wurden drei Verkehrszeichen projiziert, die nach einer Sekunde wieder verschwanden. In netter Weise startete Herr Stather ein Verkehrsquiz, wobei die Zeichen in einem kurzen Augenblick erkannt werden mußten. Dabei fiel manchem von uns das Herz in die Hosentasche, obwohl der Führerschein nicht auf dem Spiele stand. Die drei Besten, die selbst in 1/10 Sekunde drei Schilder erkennen konnten, wurden von dem „strengen Prüfer“ mit einem netten Buchpreis bedacht. Weiter stellte uns Herr Stather einige knifflige Verkehrsfragen und zeigte uns manche Lücke in unseren Verkehrskenntnissen, z. B.: „Darf ein Radfahrer einen Hund mit sich führen?“ Danach wurde uns ein Film gezeigt und Herr Stather wies auf die steigenden Unfallziffern hin. Er ermahnte uns in unserem eigenen Interesse, vernünftig und rücksichtsvoll zu fahren.

Für die nette Gestaltung des Clubabends dankte Herr Hummel den Herren der Polizei, die uns wertvolle Aufklärung zu unserer eigenen Sicherheit erteilt hatten.

Vespa-Treffen - Ausland

Wir veröffentlichen an dieser Stelle alle Vespa-Treffen im Ausland, die uns von den einzelnen Ländern als international offen gemeldet wurden. Wir bitten jedoch alle Interessenten für diese Treffen sich rechtzeitig noch persönlich um eine Ausschreibung bei den Sekretariaten der einzelnen Länder zu bemühen.

Die Mitteilungen über die Vespa-Treffen im Ausland erfolgen ohne Gewähr.

VC Frankreich: 10., 11. September Nat. Treffen m. int. Beteiligung, VC Rouen, Teilnehmerbegrenzung 31. Okt. bis 2. Nov. Nat. Treffen m. int. Beteiligung, VC Menton

Anschrift: VC Frankreich, Rue Carnot, Paris 17e

VC Holland: 3., 4. September Rallye „Twentse Ros“, VC Hengelo

Anschrift: VC Holland, Ter Hoffsteedeweg 9, Overveen

VC Österreich: Nationale und Grenzlandtreffen 14., 15. August in Kaprun-Tauernkraftwerke und am 3., 4. September in Salzburg. Vespa-Treffen Dornbirn am 11. September in Dornbirn (Vorarlberg)

Adresse: VC Austria, Wien IV, Argentinierstraße 53

VC Spanien: III Rallye „America en Asturias“ vom 21. bis 23. Sept., National. Veranstalter VC Spanien

Adresse: VC Spanien, C/ Lope de Haro Nr. 13, 10, D/Madrid (Spanien)



Till Eulenspiegel im Kreise der Lübecker Vespa-Freundinnen.
Man sieht's ihm an, daß er sich wohl fühlt

Till Eulenspiegel und die Vespa-Freunde

Ein Tag, der in diesem Jahre für unsere Vespa-Freunde zu einem besonderen Ereignis wurde!

Zehn Jahre „Vespa“ — zum zehnten Male „Tag der Vespa“!

Für viele Lübecker Vespa-Fahrer und -rinnen (übrigens ein recht munteres Völkchen) stand der 15. Mai unter dem Zeichen einer zünftigen Blaufahrt.

Das Ziel war bereits nach einigen irreführenden Wegen von den Teilnehmern zu erraten. Einige tippten sogar richtig! „Möln“ hieß des Rätsels Lösung! Die alte, ehrwürdige Ulen-
spegelstadt.

Während der Mittagspause begrüßte der gute, alte Till Eulenspiegel seine überraschten Gäste mit weisen Worten und närrischen Torheiten. Den Schatzmeister des VCL ehrte er darüberhinaus mit einer besonderen Plakette. Anschließend besichtigte Till die Vesparoller und ließ sich im Kreise seiner Freunde „auf die Platte bannen“. Nach dieser humorvollen



VC Friedrichshafen

Einlage verließ die Vespa-Schar die gastliche Ulen-
spegelstadt. In einem frisch-grünen Wiesental vergnügten sich die Teil-
nehmer mit Spiel und Sport oder sonnten sich, faul im Grase
liegend. Eine kleine Preisverteilung im Lübecker Clubheim
beschloß diese „gelungene“ Blaufahrt am Tag der Vespa.

Neue Clubvorstände:

VC Eller bei Düsseldorf: 1. Vors. Rüdiger Bonn, Düsseldorf-
Gerresheim, Grünbergerweg 5, 2. Vors. Robert Esser, Kassier
Arnold Heinz, Schriftführer Edgar Jung, Sportwart Kurt
Nelles, Tourenwart Hans Brünning.

VC Essen-Frintrop: 1. Vors. Gustav Stolte, 2. Vors. Horst Gat-
schengis, Kassierin Irene Stein, Tourenwart Heinz de Kluidt.
Anschrift: Essen-Frintrop, Frintroper Straße 334

VC Mannheim: 1. Vors. Günter Altmann, 2. Vors. Fritz Fail-
meizer, Kassenwart Helmut Vetter, Reisewart Dieter Basche-
negger, Sportwart Manfred Unger, Zeugwart Gerhard Jörger,
Schriftführerin Gisela Köhler, Beirat Gerhard Jörger, Fritz
Koch und Werner Keck. Anschrift: VC Mannheim, Mannheim,
Schwarzwaldstraße 82

VC Erding: Neuer 1. Vors. und Clubanschrift: Wolfgang
Machalke, Klettham bei Erding, Karlstraße 19

VC Frankfurt-Nordwest: 1. Vors. Wolfgang Gauger, 2. Vors.
Wilhelm Kintzel, Schriftführerin Christel Rothe, Kassierer
Erwin Schuchert, Tourenwart Günter Jamin, Sportwart Hans
Krüger, Ehrenausschuß Hans Krüger, Herbert Eberhard und
Peter Schmitt. Clubanschrift: Wolfgang Gauger, Frankfurt am
Main, Luisenstraße 19

VC Gerresheim: 1. Vors. Heinz Bonhoff, Geschäftsführer Man-
fred Krebs, Schriftführer Holgar Klabunde, Kassier Hans
Dieter Hopp, Sport- und Tourenwart Helmut Kemp. Club-
anschrift: D.-dorf-Gerresheim, Märkischestraße 29. Clublokal:
„Im Quadenhof“, D.-dorf-Gerresheim, Gerricusplatz 15

VC Rheydt: 1. Vors. Adolf Brocks, 2. Vors. Walter Pisters,
1. Tourenwart Walter Kamphausen, 2. Tourenwart Rolf Stein,
Schriftführerin Marlies Schürings, Kassier Hans Ruch, Bei-
sitzer Hannelore Hörter und Siegfried Schulz. Anschrift: Adolf
Brocks, Mönchen-Gladbach, Barbarossastraße 33

VC Delmenhorst: 1. Vors. Josef Russ, 2. Vors. Heino Boldt,
Schriftführer Philipp Duna, Kassenwart Heinz Bielefeld,
Tourenwarte Günter Cordes und Manfred Klee. Clubanschrift:
Delmenhorst, Bremer Straße 157. Clublokal: H. Wilkens-Gast-
stätte, Delmenhorst, Bremer Straße 204

VC Clausthal-Zellerfeld: 1. Vors. Dieter Bokuta, 2. Vors.
Klaus Günther, Schriftführer Julius Morteani. Clubanschrift:
Fa. Ing. E. Fuchs, Clausthal-Zellerfeld, Adolf-Römer-Straße 6

VC Berlin e.V.: 1. Vors. Dr. Werner Rottenberg, 2. Vors. Ing.
Willy Schäl, Schatzmeister Werner Schmude, Sportleiter Horst
Wirth, Schriftführer Jürgen Dienst, Rechnungsprüfer Dipl.-
Ing. Horst Martin und Hans Schröder. Anschrift: VC Berlin
e.V., Berlin W 15, Duisburger Straße 12

VC Lüneburg: 1. Vors. Horst Schröter, 2. Vors. Walter Fin-
nern, Kassenwart Helga Kruse, Touren- und Sportwart Gerd
Lüllau, Ehrenrat Adolf Bellmann, Jürgen Knüdel und Oskar-
Philipp Mundinus, Kassenprüfer Erika Lüllau und Hans
Jürg. Voss. Anschrift: VC Lüneburg, Lüneburg, Klostergang 7

VC Ingolstadt: 1. Vors. Hermann Böckl, Schriftführerin Han-
nelore Böckl, Kassier Manfred Netzger, Sportwart Dieter
Wurst. Clubanschrift: VC Ingolstadt, Ingolstadt (Donau),
Provianstraße 22

VC Unna: 1. Vors. Manfred Wandelt, 2. Vors. Wolfgang
Deutsch, Kassier F. K. Schmidt, Sport- und Tourenwart Otto
Probst, Pressewart Siegfried Hagedorn. Clubanschrift: VC
Unna, Unna i. W., Hellweg 21

VC Mülheim (Ruhr): 1. Vors. Toni Neuhaus, 2. Vors. Dieter
Hofmann, Kassierer Rolf Schröder, Schriftführerin Inge Jen-
sen, Sportwart Klaus Breil, 1. Tourenwart Heinz Nebes,
2. Tourenwart Winfried Drubel. Clubanschrift: Mülheim
(Ruhr), Postfach 211

Hinweise für unsere Mitglieder

Italienerin, 20 Jahre, wünscht mit deutschen Vespisten Ansichtskarten- oder Briefwechsel in englisch, französisch oder italienisch. Adresse: Irene Dechesinski, Via Vittorio Loechi 19 — Ragusa — Sicilia, Italia.

Fotos vom Internationalen Vespa-Treffen in Frankfurt a. M. können durch unseren Fotografen, Herrn Erich Schefer, Frankfurt am Main, Heinrich-Seliger-Straße 16, bezogen werden. Versand erfolgt durch Nachnahme.

Clubgründung in Coburg

Nach dem erfolgreichen Abschluß unserer Vorbereitungen für die Gründung eines Vespa-Clubs in Coburg, konnten wir Bamberger Vespisten mit 14 Maschinen, getrost nach Coburg rollern. Am Startplatz drehte unser „Kamerafritze“ Sepp die ersten Szenen für unseren Film „**Vespen rollen für den Club**“. Nach einer reibungslosen Anfahrt trafen wir kurz vor Coburg auch unsere Vespa-Freunde aus Bayreuth. Am Stadtrand wurden wir mit großem Hallo von den Coburgern auf das herzlichste begrüßt. Nach einer kurzen Stadtrundfahrt brummt unsere Maschinen zur Veste Coburg hinauf. In einem festlich dekorierten Saal nahm unser Vorstand Addi die Clubneugründung des VC Coburg vor. Nach überstandenen „handshakes“, das unser Clubpianist Geo am Flügel mit leichten Weisen untermalte, spielte unsere Tonbandkapelle zum Tanztee auf. Punkt 16 Uhr starteten wir unsere Korsofahrt mit buntgeschmückten Vespen quer durch die Innenstadt. Bei dem anschließenden gemütlichen Beisammen-

sein im herrlichen Rosengarten von Coburg, tauschten die alten Hasen Erfahrungen aus, und die Neulinge wurden über sämtliche Fragen des Clublebens aufgeklärt. Schweren Herzens trennten wir uns von unseren Coburger Vespa-Freunden und fuhren im Geleitzug aus Coburg mit den Bayreuthern, die sich in Lichtenfels von uns verabschiedeten, nach Hause.

10 Jahre VC Pforzheim

Im Hotel Martinsbau feierte der Vespa-Club Pforzheim sein zehnjähriges Bestehen. Der 2. Vorsitzende, Jürgen Grube, begrüßte die Gäste, unter ihnen den Generalsekretär des VCVD, Wolfgang Schramm und Gattin, ferner die Gründungsmitglieder, die Pioniere des ältesten deutschen Vespa-Clubs. Vespa-Freunde aus Offenbach, Rheingau, Kornwestheim, Frankfurt und Stuttgart waren zum Jubiläum erschienen. Jürgen Grube gab eine rückschauende Betrachtung der vergangenen zehn Jahre.

Als im Frühjahr 1950 die ersten Vespas aus Italien kamen, fanden sich am 11. April 1950 einige Gleichgesinnte in der Reichsgaststätte zusammen und gründeten unter Vorsitz von Frau Kretschmann den Vespa-Club Pforzheim. Frau Erika Kretschmann nahm sich von 1950 bis 1952 den Freuden und Leiden der Idealisten an und formte daraus einen Club guter Kameradschaft. Im Jahre 1952 trat Frau Lore Kontzi ihre Nachfolge an. Sie wurde 1954 von Siegfried Flitsch abgelöst. Natürlich gab es wie überall viele Klippen und Krisen zu überwinden. 1955 übernahm der damalige 2. Vorsitzende Werner Fischer, die Führung des Clubs und brachte ihn im Laufe der Jahre zu seinem heutigen Ansehen im In- und Ausland.



Clubreporter fotografierten für Sie



Sport- und Tourenwart H. Peters mit Gattin und das Spalier der Remscheider Vespa-Freunde



Polizei-Oberkommissär Stather von der Heidelberger Verkehrspolizei und seine Verkehrsprüflinge vom VC Heidelberg



Auch beim VC Ratheim war eine Vespa-Hochzeit fällig. Das Ehepaar Junga inmitten der Clubkameraden



Vespa-Club Bonn in großer Gala bei der Hochzeit des Clubmitgliedes Franz Josef Schmidt und Frau Rosemarie

Schmunzel-Tip



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

Foto: Hinzmann, Andresen, Mertens, Schefer, service-Foto, Lautenbacher, Richter, Schwarzer, Glässel, Herrmann, Speck, Clubfoto, Archiv.

Die berühmten Geschwister:

Vespa 125

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

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

Große Abb.: „de Luxe“-Modell.
Kleine Abb.: Normalausführung mit abgenommener Motorhaube.



Vespa „GS“

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

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

Große Abb.: Einzige Ausführung VESPA Grand Sport.
Kleine Abb.: Grand Sport mit abgenommener Motorhaube.



Vespa 150

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

Kleiner Steckbrief:
150 ccm, 5,7 PS, neuentwickelter VESPA-Motor für Gemisch 1:50 (!), Leichtmetallbremsen m. Kühlrippen, Normverbrauch 2,2 Ltr., Spitze ca. 80 km/h, 10-Zoll-Räder. Preis:
Normalausführung DM 1425,—
„de Luxe“-Modell DM 1485,—

Große Abb.: „de Luxe“-Modell.
Kleine Abb.: Normalausführung mit abgenommener Motorhaube.



Verlangen Sie die Farbprospektserie B/1 - VESPA GMBH AUGSBURG



der meistgefahrte Roller der Welt



Leider ist diese Kühlerfigur polizeilich verboten!