

Vespa

DIE ZEITSCHRIFT
FÜR DEN VESPA-FAHRER

TIP



Aus dem Inhalt:

Lebendige Vespa-Clubs in USA
Aid Mohammed Iraninejad auf Weltreise
Dumbos Abenteuer 2. Teil
Unser Reisetip: Schröcken
Dies und Das
Ausbildung in Erster Hilfe
Reisenachrichten
Für Sie gelesen
Aktuelles Bild
Wenn kostbare Kraftfahrzeugpapiere verloren gehen
Auch Zweiräder haben zwei Bremsen
Fahrschule für die Kleinen
Jazz
Vespa-Sport
Garantiefall
Paragrafen
Clubnachrichten
Schmunzeltip

*

Besonders für Sie
Vespa-chic im Vespa Tip

Besonders für Ihn
Für den Bordmechaniker

*

Unser Titelbild:

Schon zum Frühlingsanfang gibt es schöne Tage, die zu einer kleinen Ausfahrt verlocken.

Foto: Bayr. Bild-GmbH.

*

Letzte Meldung

Hans Stuck, der Präsident des VCVD unterzeichnete am 23. 2. 1961 in Bonn mit dem Präsidenten des Deutschen Roten Kreuzes ein Abkommen über die Ausbildung aller Mitglieder des Vespa-Clubs von Deutschland in Erster Hilfe.

Am darauffolgenden Tag nahm Altmeister Hans Stuck aus der Hand des Bundespräsidenten das silberne Lorbeerblatt für hervorragende Leistungen im Motorsport entgegen.



Dem Betrachter eröffnet der Damensitz erfreuliche Perspektiven



Mitglieder des New Yorker Vespa-Clubs bringen 80 Vespa-Vertreter vor ihrem Abflug nach Europa zum Flughafen

Von unserem New Yorker Korrespondenten

Lebendige Vespa-Clubs in den USA



Vor kurzem hat der „American Motor Scooter Club“ aufgehört zu existieren, und damit ist einer der allgemeinen Motorroller-Klubs aus der Öffentlichkeit verschwunden.

Dieses Ereignis weist darauf hin, daß allgemeine Motorroller-Klubs, in denen also Scooters aller Fabrikationsmarken vertreten sind, in den Vereinigten Staaten relativ selten sind. Das hängt mit einer Reihe von Gründen zusammen. Einer ist der, daß die Anzahl der Motorscooters in den USA, verglichen mit europäischen Ländern nicht hoch ist. Sie nehmen zwar immer zu, aber es ist kaum anzunehmen, daß viel mehr als 350 000 Motorscooters auf den amerikanischen Straßen in Betrieb sind. Es scheint weiter, daß das Streben der Motorroller-Fahrer, einem speziellen Klub beizutreten, nicht allzu groß ist. Und schließlich bemühen sich einzelne Marken von Motorscooters im wesentlichen darum, die Besitzer und Fahrer ihrer eigenen Marken zu Klubs zusammenzuschließen, und damit haben sie offenbar auch besseren Erfolg.

Dreißig Vespa-Clubs

Auch von den über 80 000 amerikanischen Vespa-Besitzern ist erst ein verhältnismäßig kleiner Bruchteil in den Klubs zusammengeschlossen. Sie nehmen zwar ständig an Teilnehmerzahl zu, aber insgesamt dürfte die Zahl Tausend nicht wesentlich überschritten sein. Es gibt jetzt etwa dreißig örtliche Vespa-Clubs und sie ziehen sich von der Atlantikküste des Ostens bis zur Pazifikküste des Westens hin.

Der größte dieser Klubs ist der „Vespa Club of the United States, Inc.“, dessen offizieller Sitz in Long Island City in New York sich befindet. Gerade seine Mitgliederschaft hat im vergangenen Jahr erheblich zugenommen. Der Klub gibt eine Vierteljahreszeitschrift heraus, die auch von Nicht-Klubmitgliedern eifrig gelesen wird. Sie enthält Artikel über aktuelle Probleme des Scooterfahrens, örtliche Klubberichte und Korrespondenzen aus vielen Ländern.

Der Vespa-Club der Vereinigten Staaten fühlt eine gewisse Verantwortlichkeit nicht nur für Vespa-Fahrer, sondern auch für Fahrer anderer Scootermarken. Ihre Versammlungen und Ausflüge stehen in der Regel auch für Fahrer anderer Marken offen. In New York ist das um so wichtiger als keine anderen Klubs in der Umgebung bestehen. Andere Unternehmungen des Vespa-Clubs sind aber nur auf Vespa-Fahrer beschränkt, so die nationalen Versammlungen der Vespa-Clubs und die Monatsausflüge der einzelnen Vespa-Clubs.

Aufgenommen können in die Vespa-Clubs werden alle Besitzer oder Fahrer von Vespa-Scooters. Die Mitgliedsgebühr beträgt 5 Dollar im ersten Jahr und 3 Dollar für jedes folgende Jahr. Die hauptsächlich aktiven Vespa-Clubs sind zur Zeit, abgesehen von dem zentralen Vespa Club of the United States, die folgenden: Der Vespa-Club of California in San Francisco, mit Unterabteilungen in San Jose, Oakland, Stockton, Sacramento und El Verano; der Vespa-Club of the Northwest in Portland, Oregon, mit Unterabteilungen in Corvallis und Salem im Staat Oregon, und in Walla Walla und Yakima im Staat Washington; der Vespa-Club of New Jersey in Little Ferry, New Jersey; der Vespa-Club of Florida in Miami; der Vespa-Club Sarasota in Sarasota, Florida; der Vespa-Club Orlando in Orlando, Florida; der Vespa-Club of New York in Long Island City, New York; der Vespa-Club of Colorado in Denver; der Gulf Coast Vespa-Club in Biloxi, Mississippi; der Vespa-Club of Wyoming in Riverton; der Vespa-Club of Arizona in Tempe; der Vespa-Club of Massachusetts in Dorchester; der Vespa-Club of Texas in Houston; der Vespa-Club of Ohio in Cleveland; und der Vespa-Club of Columbus in Columbus, Ohio.

Präsident des Vespa-Clubs USA

Der Präsident des Vespa-Clubs USA ist eine Frau: Miss Elinor C. Ayers. Sie ist von Beruf Lehrerin, erhielt ihr Diplom von



Miss Ayers, die Präsidentin des Vespa-Clubs of United States

der Columbia Universität in New York. Zur Zeit ist sie „Freshman Guidance Counselor“ an der Danbury Public High School (entsprechend einem mitteleuropäischen Gymnasium) in Connecticut.

Miss Ayers ist ein höchst aktiver Präsident und außerdem eine Vespa-Fahrerin von Rang und Ausdauer. Sie fährt Tausende von Meilen im Jahr und ist die Seele der Wochenendausflüge des New Yorker Vespa-Clubs. Sie begann eine Vespa im Jahr 1956 in Rom zu fahren, und im Vorjahr kehrte sie nach Italien zurück, um sich eine neue Maschine zu holen. Sechs Monate lang fuhr sie kreuz und quer durch Europa, mehr als 8500 Meilen insgesamt durch die italienische Tiefebene, über Alpenpässe und entlang den Fjorden Norwegens, wobei sie mitten im Juni in einen heftigen Schneesturm geriet, den aber ihre neue Vespa-Maschine gut überstand.

Auf ihrer Europafahrt kam Miss Ayers durch zwölf Länder und überall trat sie mit den örtlichen Vespa-Clubs in Verbindung und auf allen Straßen traf sie auch viele Vespa-Club-Mitglieder. Ihre Maschine führte sie durch Italien, Schweiz, Deutschland, Österreich, durch die Benelux- und die skandinavischen Länder. Am besten gefiel es ihr in Europa in Österreich — in Wien und Salzburg und auf den herrlichen Alpenstraßen. Als Grund für diese Vorliebe gibt sie an, daß sie eine besondere Freundin ist „von Bergen, gutem Bier und heiterer Stimmung“.

Nach Deutschland kam sie von Rom über den Brenner nach München und fuhr dann Rhein und Mosel entlang nach Trier. Die römischen Ruinen in dieser alten deutschen Stadt fanden ihre besondere Bewunderung. Überall kam sie mit ihrem Englisch gut durch, nur in Schweden hatte sie Schwierigkeiten; dort konnte man sie nicht verstehen, und sie hatte sogar Schwierigkeiten, ein richtiges Mahl zusammengestellt zu bekommen. Das skandinavische Nordlicht im hohen Sommer machte auf sie großen Eindruck.

Zur Zeit ist Miss Ayers großer Ehrgeiz: erstens eine offizielle Europatour des Vespa-Clubs USA zu leiten, und zweitens, ein internationales Vespa-Treffen anlässlich der für 1964 geplanten Weltausstellung in New York in die Wege zu leiten!

Motorrollers oder Motorräder?

Im Gegensatz zu europäischen Ländern werden in den USA verhältnismäßig wenig Motorräder gefahren. Einige „Vespisti“ besprachen mit mir das Problem, ob sie Scooters oder Motorräder vorziehen würden, wenn nicht der Preis eine Rolle spielen würde. Sie bezeichneten als einen wesentlichen Vorzug des Motor Scooters gegenüber dem Motorrad, daß er auch bequem von Frauen mit Röcken benützt werden kann. Der Motor ist ganz verschalt, ebenso ist das Hinterrad „karrossiert“, und die Kleidung wird dabei beim Befahren auch nasser Straßen nicht beschmutzt.

Das Motorrad ist natürlich kraftvoller und rascher. Aber für viele Menschen ist es zu schwer, allzu sportlich und zu „waghalsig“. Umgekehrt ist ein Kleinwagen, die in den letzten Jahren sehr zugenommen haben, für viele Personen zu kostspielig, deren Transportbedürfnisse durch einen Motorscooter zu hundertprozentiger Zufriedenheit gedeckt werden. Der Motorroller fügt sich gut und natürlich in den Verkehr auf den amerikanischen Straßen ein.

Die meisten Vespas und auch andere Motorscooters sind stark genug, um auf dem normalen Highwayverkehr keinen Schwierigkeiten zu begegnen. Man trifft sie sogar auf den Thruways und Turnpikes an, den Super-Speedways, soweit nicht ihre Benützung in den betreffenden Staaten lediglich für Automobile gestattet ist.

Vorläufig dürfen Scooterfahrer die Parkways in der Umgebung von New York nicht benutzen. Der Vespa-Club USA wie andere Scooterfahrer bemühen sich aufs eifrigste, diese Verkehrsgesetzgebung zu ändern und das Recht der Parkwaybenützung zu erhalten. Sie betonen, daß sie prinzipiell etwas anderes sind als die Benutzer der kraftvollen, lärmenden Motorcycles. So hoffen sie, allmählich das gleiche Recht der Parkwaybenützung zu erhalten, das den Personenwagen als selbstverständlich zusteht.

Dr. W. Sch.



Amerikanische Vespisten machen ihre Maschinen zum Start für ein Vespa-Rennen fertig



Miss Ayers, Präsidentin des Vespa-Clubs of the United States, gibt letzte Anweisungen vor dem Aufbruch zum Klubausflug

Aid Mohammed Iraninejad auf Weltreise

Reporter der Zeitung „Kayhan“
Pfadfinder, Englischlehrer und Mitglied
des Vespa-Clubs Teheran

Anfang März 1960, als ich wieder die vielen ausländischen Touristen in meiner Heimatstadt Mesched sah, dachte ich mir, wenn alle reisen können, dann kannst du es auch. So faßte ich den Plan, eine Weltreise zu machen. Da mir aber nur 100 Dollar zur Verfügung standen, konnte ich diese Reise nur mit dem Roller unternehmen. Jedermann riet mir davon ab. Aber mein Plan stand fest, und ich ließ mich nicht beirren. In einer Woche — ich wollte noch die Party meiner Schule mitmachen — sollte es losgehen.

Ich schrieb an das VESPA-Werk in Genua und bat, mir bei meiner Weltreise behilflich zu sein. Ich erhielt ein Buch mit den Adressen sämtlicher VESPA-Werkstätten der Welt und einen Ausweis, der mich berechtigte, meinen Roller (Baujahr 1958) kostenlos nachsehen und reparieren zu lassen. Mit einem Herrn des VC Teheran besprach ich mein Vorhaben und er empfahl mir, diese Fahrt zu unternehmen, denn die Straßen seien überall so gut, um mit dem Roller fahren zu können. Kostenlos erhielt ich viele Ersatzteile für meine Vespa. Als diese und mein Paß dann in Ordnung waren, startete ich.

Von Teheran aus ging es nach Tabris und dann weiter in die Türkei. Die Grenze konnte ich am 25. April 1960 ohne Aufenthalt passieren. In der Türkei gibt es keine Vespa-Clubs, sondern nur eine Verkaufsstelle in Istanbul. Die erste türkische Stadt, in die ich kam, war Agri, wo ich ein sehr nettes Erlebnis hatte. Als einige junge uniformierte Mädchen und Männer auf mich zukamen, bekam ich Angst, weil ich dachte, es seien Polizisten. In Wirklichkeit aber waren es nur Schülerinnen und Schüler, was mich dann sehr beruhigte.

Die Reise ging weiter nach Erzurum, Bybut und Trabozan. Hier ereignete sich der erste Zwischenfall. Während ich auf der Landstraße fuhr, wickelte sich die Schnur eines Drachens um meinen Hals. Ich bremste schnell, da mir dieser Strick sonst womöglich den Hals zugezogen hätte. Alle Autos hinter mir mußten natürlich ebenfalls schnell stoppen, wobei dann Gottseidank nichts passierte.

In dem Hotel, in dem ich übernachtete, traf ich zwei Engländer, die mit einem uralten Auto unterwegs waren. Ich schloß mit den beiden sofort Freundschaft und wir nahmen uns vor, die Fahrt nach England gemeinsam zurückzulegen.

Unsere nächste Station war Grilli, wo uns ein freundlicher Herr erlaubte, unser Zelt in seinem Garten aufzuschlagen. Wir waren froh darüber, denn unser Geld war sehr knapp. Der Eigentümer kam nachts zu uns und fragte, ob wir eine Pistole bei uns hätten. Dabei zeigte er uns sein Gewehr, und es wurde uns ein bißchen unheimlich zumute. Die Engländer hatten ebenso wie ich keine Waffe bei sich, da wir aber vor dem Türken ein bißchen Angst hatten, antwortete ich, meine Reisegefährten würden eine Pistole bei sich tragen. In dieser Nacht machte ich aus Angst vor unserem „Gastgeber“ kein Auge zu, und ich glaube, daß auch dieser nicht schlief, weil er ja der Meinung war, wir seien bewaffnet.

Am nächsten Morgen fuhren wir dann weiter nach Ankara. Hier verabschiedete ich mich von den beiden Engländern und setzte meine Reise alleine fort, weil das alte englische Vehikel ständig repariert werden mußte. In Istanbul blieb ich einen Monat, um mir die Stadt und deren Umgebung genau anzusehen. Es war hier sehr interessant und ich konnte überall neue Eindrücke sammeln.



Mohammed in Reiseausrüstung



Die Sitzposition auf dem Kamel und der Vespa ist in etwa die gleiche



Vespa-Club Mesched (Iran)

Nun ging die Reise weiter nach Edirne und dann über die Grenze nach Bulgarien. Bevor ich aber bulgarischen Boden betreten durfte, mußte ich zurück ins türkische Konsulat und mir dort in den Paß eintragen lassen, daß ich mit dem Roller unterwegs bin.

Als ich nun mein Geld umtauschen wollte, sagte man mir, daß die Banken geschlossen seien. Nun stand ich da, ohne Benzin und ohne bulgarisches Geld. Zum guten Glück traf ich einen Rollerfahrer, dem ich mein Mißgeschick erzählte, und der mich dann mit nach Hause nahm. Er sorgte für mein leibliches Wohl und schlafen konnte ich in seinem Garten. In seinem Haus durfte ich nicht übernachten, weil dies dort verboten ist und die Polizei die betreffenden Anordnungen streng überwacht. Die Haustüre ließ der Bulgare offen, damit ich hineingehen könnte, wenn es kalt werden oder gar regnen sollte. Mein Gepäck und meinen Roller band ich mir wieder — wie beim ersten Male in der Türkei — mit einem Strick um mein Handgelenk, damit ich gleich merke, wenn mir jemand etwas stehlen will. Aber es passierte nichts, und ich konnte ruhig schlafen.

Als ich morgens aufwachte, kamen viele Leute hier vorbei, die alle zur Arbeit gingen. Da ich doch nun dringend Geld für Benzin benötigte, verkaufte ich einem Arbeiter meine Armbanduhr für 100 Lew (1 Lew = 0,62 DM) und glaubte, ein gutes Geschäft gemacht zu haben. An der Tankstelle merkte ich aber, daß ich hereingefallen war, denn ich bekam nur 8 l Benzin für 100 Lew.



Auch die Tauben auf dem Markusplatz in Venedig mögen den weltreisenden Perser

Meinen nächsten Aufenthalt machte ich in Sofia und dann ging weiter nach Jugoslawien. Dort fuhr ich zuerst nach Nis und dann nach Beograd, wo ich abends um 7 Uhr ankam. Mein Bremszug war gerissen, und ich stand hilflos auf der Straße. Da kam eine Frau mit ihrem Kind und fragte mich, ob ich ein Quartier suche. Sie nahm mich mit nach Hause, und ihr Mann war sehr freundlich zu mir. Diese Familie stellte mir das Zimmer des Sohnes, der zu dieser Zeit in Frankreich war, zur Verfügung, und ich blieb dort 3 Tage.

Die Reise ging weiter nach Zagreb, wo ich meinen Roller reparierte, und dann nach Postania Adelsberg. Hier besichtigte ich eine Tropfsteinhöhle, was ein sehr schönes Erlebnis für mich war. Mein Weg führte mich nun nach Italien, und zwar zuerst nach Triest. In einer Vespa-Werkstatt zeigte ich meinen Ausweis vor, und mein Roller wurde wieder einmal genauestens untersucht. Das nächste Reiseziel war Venedig. Hier blieb ich 4 Tage und sah mir die Stadt und die Umgebung an. Danach ging weiter nach Genua. Im Vespa-Werk gab ich dann meinen fahrbaren Untersatz zur Inspektion und bekam dabei noch einige Geschenke, die ich unterwegs gut gebrauchen konnte. Die letzte italienische Stadt, die ich besuchte, war Aosta, und dann passierte ich die Grenze nach Frankreich.

In Grenoble fiel mein Roller aus, weil die Batterie leer war. Ich suchte den dortigen Vespa-Club auf und wurde herzlich aufgenommen. Ich kam gerade zur rechten Zeit nach Grenoble, denn damals fand das europäische Vespa-Treffen dort statt, wozu ich vom Vespa-Club eingeladen wurde. Bei der Korfahrt nahmen einige 100 Fahrer teil. In der Zeitung LE PROGRESS erschienen ein Artikel und Fotografien.



In Grenoble (Frankreich) erlebte Mohammed zum erstmal ein internationales Vespa-Treffen

Die Fahrt ging nun weiter nach Paris. Ich wandte mich an den VC Paris und verbrachte einen ganzen Monat in dieser herrlichen Stadt, um auch alle Sehenswürdigkeiten besuchen zu können. Auf der Fahrt von Paris nach Metz nahm ich trotz meiner 70 kg Gepäck noch eine Anhalterin mit. In Metz sagte sie mir dann auf Wiedersehen, und ich wußte nicht, ob nun ich oder mein Roller ihr nicht zusagte.

Am 17. Juni 1960 kam ich in Mannheim an, wo ich auch heute noch bin. Ich hatte die Adresse eines jungen Mannheimers, Berndt Schmidt, den ich in Genua kennenlernte. Ich suchte ihn auf, und er besorgte mir eine Arbeitsstelle, da ich vorhatte, den Winter in Mannheim zu verbringen. Am 27. Juli blieb mitten in der Stadt mein Roller stehen, weil wieder einmal die Batterie leer war. Die Hilfe kam diesmal in Person von zwei Fahrern des VC Mannheim, die mich zur Vespa-Werkstatt, der Firma Islinger, abschleppten. So kam ich zum VC Mannheim, wo ich herzlich aufgenommen wurde. Von dieser Zeit an besuchte ich jeden Mittwoch den Club-Abend, weil es hier sehr unterhaltsam ist und es mir gut gefällt. Am 1. November bekam ich Urlaub und fuhr mit einem Club-Kameraden nach Augsburg. Am 2. November kamen wir mit unseren Rollern dort an und besuchten das Büro des Vespa-Clubs von Deutschland. Vom Generalsekretär Wolfgang Schramm wurden wir herzlich empfangen und bewirtet. Er schenkte uns noch einige Souvenirs, über die wir uns sehr freuten. Unsere Reise ging weiter nach Zürich. Hier trafen wir zwei nette Mädels, die uns nach Bern — Lausanne und wieder zurück begleiteten. Auf dem Heimweg machten wir noch in Basel Halt und besuchten den Präsidenten vom VC Basel, der uns ebenfalls einige Souvenirs mitgab. Am 11. November waren wir dann wieder zu Hause in Mannheim.

Ich bleibe nun noch einige Monate hier, bis ich das Geld für die Überfahrt von England nach Amerika verdient habe, denn meine Reise soll über Belgien, Holland, England, Amerika, Japan, Indien und dann heim nach Persien führen. Bis jetzt hat es mir überall gut gefallen, und ich habe noch nicht bereut, daß ich diese große Fahrt angetreten habe. Hoffentlich helfen mir die Werkstätten und andere Vespa-Fahrer in gleicher Weise wie bisher, damit ich meine Weltreise gut beenden kann.



Mohammed im Kreise der Mannheimer Clubkameraden



Dumbos Abenteuer

Zimmer mit Frühstück und Hühnerstiege = DM 4.— ● Eine Burgbesichtigung ● Beinahe für den Rundfunk entdeckt
Die „Schwarze Lilo“ ist verschwunden!

Nach einer wortreichen und tücherschwenkenden Verabschiedung seitens der netten „Wolfshöhlen-Wirtin“, eingangs Bacherachs am Rhein, erreichte „Dumbo“ mit mir, auf guter Uferstraße dahinrollend: BOPPARD, die Perle am Rhein! Es war früher Nachmittag. Zu unserem würdigen Empfang hatte sich eitel Sonnenschein eingestellt. In einem kleinen Seitengäßchen fand ich in einer Privatpension Unterkunft. Die Adresse war mir von einer Blumenverkäuferin an der Ecke empfohlen worden.

Ein hübscher Weinlaubengang führte zu dem weißgetünchten Haus. Hinter einer grügestrichenen „Privat“-Tür führte eine steile Hühnerstiege zu einem winzigen Zimmerchen hinauf.

Ein zu kurzes Bett, ein schmaler Schrank, ein durchgesessener Stuhl und ein eiserner Waschtisch (aus Großmutterzeiten) bildeten den „Komfort“ dieses Raumes. — Ich aber fühlte mich hier wohler, als in irgendeinem noblen Hotel.

Jeder Morgen begann mit einem enormen Frühstück, und alles zusammengekommen, einschließlich „Tür mit Herz!“ auf dem Hof (!) machte gerade DM 4.— pro Tag! — „Dumbo“ stand derweil unter dichten Weinranken und träumte von weiteren Fahrten und Abenteuern.

Ich aber hatte mich mit „Lilo“, der schwarzen Schönen, getroffen. Sie nahm mich abends mit in ein feudales Bopparder Weinlokal, an der Uferpromenade gelegen. „Lilo“ war hier wohl schon gut bekannt, denn der Wirt begrüßte uns wie alte Stammgäste und bemühte sich persönlich um unser Wohlergehen. Allerdings nicht umsonst, wie ich feststellen mußte. Vor unserem späten Aufbruch legte er mir mit einer devoten Bewegung eine „gepfeferte“ Rechnung vor! Als sei ich solches gewohnt, griff ich, ohne mit der Wimper zu zucken oder gar rot zu werden, zur Brieftasche. Innerlich aber gedachte ich mit Wehmut der schönen Scheine, die gar so schnell ihren Besitzer wechselten!

Wenn mich „Lilo“ noch des öfteren so „ausführen“ würde, dann konnte ich es mir jetzt schon an den Fingern abzählen, wann wohl mein Gastspiel in Boppard beendet sein würde!

Am folgenden Tage erkundete ich „zu Fuß“ die alten Sehenswürdigkeiten der Stadt. Kirchen, winklige Gassen, wohl kaum, daß ein Auto sie durchfahren könnte, so eng. Alte Stadttore inmitten von Häuserfronten und im Stadtkern: sehr viel alte, windschiefe und niedrige Häuschen. Auf der Rheinufersperrpromenade beobachtete ich das bunte Treiben der zahlreichen Urlaubsgäste und Ausflügler. Die Kioske machten in dieser Zeit sicherlich erstaunlich gute Umsätze mit ihren, oft so kitschigen Reiseandenken, mit Ansichtskarten und Filmen.

Der Rhein bot mit den vielen, gemächlich vorüberziehenden Lastkähnen, Schleppern und schneeweißen Raddampfern ein abwechslungsreiches Bild. An den schwimmenden Anlegestellen herrschte meist reger Betrieb. Überall ein internationales Völkergemisch und Sprachengewirr.

Der Bopparder Sessellift schwebte mit mir zu einem wunderbaren Aussichtspunkt empor. Ich gewann einen herrlichen Rundblick auf die Umgebung Boppards, auf die große Rhein-Schleife mit den terrassenförmigen Weinbergen am jenseitigen Ufer. Ich gewahrte manche Burg oder Ruine, teils in Wäldern halb versteckt, teils auf schroffen Felsen hoch hinausragend. Eisenbahn, Autos und Schiffe dort unten aber wirkten wie Kinderspielzeug. Der Mensch selbst schien nur ein winziger Punkt zu sein.

„Lilo“ hatte nur sehr wenig Zeit für mich. Wir sahen uns

immer erst abends. So kam es denn, daß mich ihre Freundin, „das blonde Gretchen“ genannt, auf meinen Rollerfahrten in die weitere Umgebung Boppards begleitete.

Eines Tages setzten wir mit der Rheinfähre über, und „Dumbo“ kletterte bald darauf mit uns einen steilen Pfad hinan. Dieser Pfad führte zu der mächtigen, gut erhaltenen „Marksburg“, oberhalb Braubachs gelegen. „Gretchen“ und ich besichtigten das Burginnere. Wir schritten durch Kemenaten, Waffen- und Vorratskammern, gelangten in düstere, kalte Verließe und landeten in einem Saal. Hier war eine Besucherschar versammelt, die den erklärenden Worten eines Burgführers zu lauschen schien. Um nun Näheres über die Burg, ihren Werdegang und über das Schicksal ihrer damaligen Bewohner zu hören, schlossen wir uns dieser „Führung“ an. Doch, oh weh! Der vermeintliche Burgführer zückte plötzlich eine kleine Stimmgabel und schlug mehrmals einen Ton an... Ping Pinnng...

Die Besucherschar nahm Aufstellung; das allgemein übliche Volksgemurmel war inzwischen verstummt und jemand rief laut: „Ruuhheee... Ruhe — bitte! Achtung! — Aufnahme!!! — — —“

Der „Burgführer“ erhob einen Taktstock und gab den Einsatz zu einem mehrstimmigen, alten Volkslied. Hoppla! Wir befanden uns inmitten einer Choraufnahme für den Rundfunk! — Na, so etwas!

Und um jetzt nicht aufzufallen, blieb uns nichts anderes übrig, als lautlos mitzusingen; d. h. Mund auf — Mund zu, immer wieder. Eine halbe Stunde dauerte das Theater. Ich hatte bereits einen trockenen Gaumen. — Ehe jedoch das Aufnahme-Team und der Chorleiter bemerken konnten, daß sich zwei „blinde Passagiere an Bord“ befanden, verschwanden wir auf leisen Sohlen, schwangen uns auf unseren „fahrbaren Untersatz“ und brausten mit „Dumbo“ talwärts. —

Wieder in Boppard angekommen, erwartete uns gleich eine neue Überraschung: Bei den Eltern vom „blonden Gretchen“ wollten wir mit „Lilo“ zusammentreffen, doch siehe da... von Lilo war nichts zu sehen. Wir warteten... Gretchens Eltern kamen vom Kino zurück... aber Lilo fehlte immer noch... was konnte wohl geschehen sein?...

Gretchen und ich eilten zu Lilos Wohnung... alles dunkel. Hier war sie also auch nicht. — Ob sie von irgend jemanden eingeladen worden war und vielleicht in einem der zahlreichen Weinlokale Boppards saß?... Weit gefehlt, trotz eifriger Suche: Wir fanden Lilo nicht.

Am Sonntagmorgen erschien ich beim „blonden Gretchen“ und wir stellten beunruhigt fest: Lilo war und blieb verschwunden! — Was konnten wir tun? Wer hatte sie zuletzt gesehen?... Sonntagabend: Lage unverändert! — Keine Spur von Lilo! — Die Sache begann langsam unheimlich zu werden. Sollten wir die Polizei benachrichtigen?...

Tja, was soll ich sagen, da tat sich plötzlich, ganz unerwartet, die Tür auf, und... Lilo — ja, Lilo! — schwebte mit unschuldsvollem Engelsgesicht herein, und wir vernahmen aus ihrem Munde, daß sie — „nur eben mal“ zu einer Party in Koblenz gewesen war!

Amerikaner hatten Lilo eingeladen und gleich mitgenommen... So ein leichtgläubiges Mädchen! —

Fährt einfach kurzerhand mit, unternehmungslustig und unbeschwert! —

Na, die Hauptsache war, „Lilo ist wieder da!“



Für den Bordmechaniker

13. Lektion | Der Winterschlaf ist zu Ende

Ob unsere Vespa während des Winters außer Betrieb gesetzt und abgemeldet war, oder ob sie uns jeden Tag von zu Hause zur Arbeit und wieder zurück gebracht hat, oder ob sie noch weniger gefahren wurde, es gibt auf jeden Fall einiges zu beachten, bevor die Vespa wieder in normalen Betrieb genommen wird.

Wurde die Vespa während der Wintermonate abgestellt und abgemeldet, so nehmen wir an, daß der Roller sauber gewaschen und der Motor innen konserviert wurde, die nicht gespritzten Teile eingefettet wurden und die Chromteile einen feinen Überzug von Vaseline erhielten.

Es müssen also zunächst diese Einwinterungsmaßnahmen wieder beseitigt werden. Der Roller wird auf Hochglanz hergerichtet und aus dem Motor muß das Konservierungsmittel wieder entfernt werden. Letzteres macht man so:

1. Die Zündkerze aus ihrem Sitz schrauben.
2. Durch den Zündkerzensitz mit einer Spritze oder einem Meßgefäß 12—15 ccm Gemisch im Verhältnis 1:10 einspritzen oder eingießen.
3. Zündkerze einschrauben, Benzinhahn am Tank auf „zu“ stellen, Zündkabel nicht an Kerze anschließen.
4. Den Kickstarter 10—12 mal kräftig durchtreten. Es werden am Auspuff feuchte Spuren austreten. Die Konservierung wird ausgespült.
Der Vorgang 2, 3 und 4 kann auch wiederholt werden.
5. Zündkerze ausschrauben und mit Stahlbürste oder Benzin reinigen, auf keinen Fall mit Öl.

Elektronenabstand der Kerze auf 0,6 mm einstellen.

Zündkerzen wieder einbauen und kräftig anziehen. Auf Vorhandensein der Zündkerzendichtung achten. Zündkabel anschließen und Motor antreten.

6. Betätigungsorgane überprüfen, das sind beide Bremsen, Kupplung, Schaltung und Gaszug und Gasgriff.
7. Batterie überprüfen und eventuell neu aufladen lassen. Dies geschieht am besten beim gewohnten Vespa-Service. Wurde die Batterie während des Winters nicht besonders gepflegt, also von Zeit zu Zeit der Säurestand überprüft und nachgefüllt, ferner ab und zu nachgeladen, so braucht man sich gar nicht zu wundern, wenn die Batterie größere Funktionsstörungen erlitten hat, oder gar unbrauchbar geworden ist. Ein einfaches Entladen der Batterie schützt diese nicht vor Verschleiß. Es muß auch die in den Zellen vorhandene Säure gründlich ausgespült werden. Dies wird jedoch selten einwandfrei gelingen und ist zudem mehr Arbeit als von Zeit zu Zeit eine kleine Wartung.
8. Batterie einbauen und anschließen, denn diese war ja zur Überwinterung ausgebaut. Beim Einbau Vorsicht, daß **Anschluß richtig erfolgt**. Bei falschem Anschluß Entladung der Batterie und sehr wahrscheinlich Entmagnetisierung der Magnete im Schwungrad.
9. Vorgeschiedenes Gemisch auftanken und Motor zur Probefahrt antreten, vorausgesetzt, daß Wiederzulassungsformalitäten erledigt sind. Achtung! Funktioniert Klappe zur Starterhilfe? Hat der Motor nach der Probefahrt seine Betriebswärme erreicht, in diesem warmen Zustand Öl ablassen, im Gehäuse frisches Motorenöl auffüllen, Motor wieder antreten und Getriebe und Kupplung ca. 5—10 sec. durchspülen. Danach Öl wieder sorgfältig ablassen und frisches offenes Motorenöl SAE 30 auffüllen.

Sollte sich bei der Probefahrt herausstellen, daß die Kupplung nicht sofort ihre Funktion aufnimmt, nicht mit brutaler Gewalt zu kuppeln versuchen, sondern Kupplung im Vespa-Service gangbar machen lassen. Vielfach sind es

nur Verklebungen, die durch langes außer Betriebsein entstanden sind.

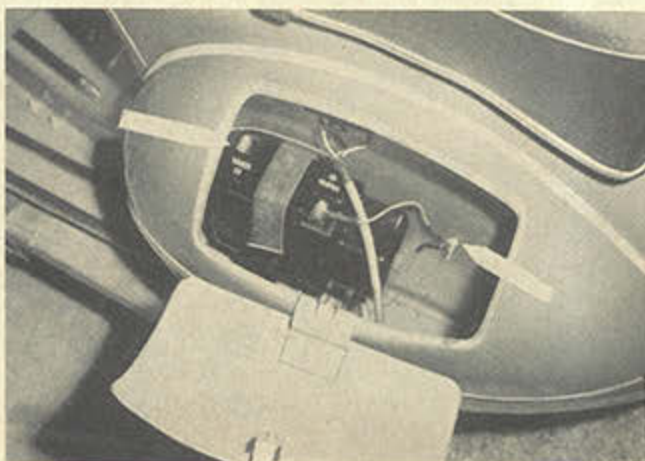
Den Motor nicht im Stand betriebswarm laufen lassen.

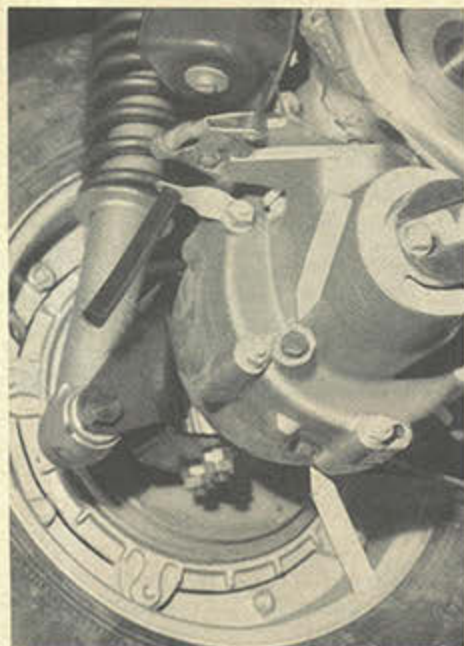
Bei der Wiederinbetriebnahme zeigt es sich, ob das Fahrzeug sorgfältig für den Winterschlaf vorbereitet wurde. Sollte wirklich der Roller mehr oder weniger ungepflegt für einige Monate beiseite gestellt worden sein, sind Korrosionserscheinungen im Motor, Verrostungen in den Zügen, zerstörte Batterien u. a. eine logische Folge. Also nicht erstaunt tun und die Schuld wo anders als bei sich selbst suchen. Hier hilft nur: Schnelligst zum Vespa-Service und eine gründliche Inspektion in Auftrag geben.

War die Vespa den Winter hindurch im Betrieb, so wird dies meist im Kurzstreckenverkehr gewesen sein. Die ohne größere Unterbrechung zurückgelegte Strecke wird zwischen 3 und 15 km betragen haben.

Auf so kurzen Strecken wird der Motor schon im Sommer nicht so warm, daß er den ihm zugeführten Treibstoff möglichst vollkommen verbrennt. Viel weniger im Winter, wo der Start in ca 18°—20° niederen Temperaturen erfolgt. Es wird also immer ein nicht unbedeutender Teil Treibstoff nur mangelhaft verbrannt den Motor verlassen.

Dadurch kommt es im Zylinder zu Verruungen in den Überströmkanälen und im Auspuffkanal. Ebenso im Schall-





Oleinfüll-
schraube

Olablaß-
schraube

dämpfer selbst. Diese Rückstände müssen nun beseitigt werden. Also Zylinderkopf und Zylinder abnehmen. Zylinderkopf und Schlitz im Zylinder vorsichtig entkohlern.

Nach Abnahme des Zylinders liegt der Kolben frei. Man erkennt sofort, daß der Kolbenboden stärker verrußt ist als sonst bei Inspektionen. Ebenso sind die Kolbenringnuten mehr oder weniger stark verrußt, so daß die Kolbenringe nicht mehr das Spiel in den Nuten haben, das diese zur einwandfreien Erfüllung ihrer Aufgaben haben müssen.

Auch diese Nuten müssen entkohlt werden. Hierzu werden die Kolbenringe abgenommen, aber Vorsicht! Kolbenringe brechen leicht! Es lohnt sich, diese Arbeiten vom Fachmann machen zu lassen. Zu den Arbeiten vom Abnehmen des Zylinders bis zum Ausbau der Kolbenringe und zum Zusammenbau der ausgebauten Teile sind Werkzeuge notwendig, die weit über das Bordwerkzeug hinausgehen und auch schon ein Stück handwerklicher Gewandtheit erfordern.

Hier verhütet eine fachmännisch durchgeführte Inspektion manchen Schaden.

Die Axt im Hause erspart nicht immer den Zimmermann. In der nächsten Ausgabe unterhalten wir uns an dieser Stelle über die Batterie und die Bremsen.

Bis dahin verbleibe ich Ihr Fridolin

In den Vespa Tip-Ausgaben 1961 werden folgende Lektionen für den Bordmechaniker veröffentlicht:

Vespa Tip 36: Die Batterie

Der Aufbau der Batterie
Der Vorgang in der Batterie
Die Pflege der Batterie

Die Bremsen

Die Hinterradbremse — Fußbetätigung — Stoplicht
Die Vorderradbremse — Handbetätigung
Wirkung der Bremsen, Einstellen derselben
Immer beide Bremsen betätigen
Woher kommt die Angst vor der Vorderradbremse

Vespa Tip 37: Die Kupplung

Wirkungsweise, Betätigung, Einstellen,
Auswechseln der Züge — Kupplungsschäden

Die Schaltung

Funktion, Betätigung,
Auswechseln der Züge, Einstellen

Vespa Tip 38: Der Vergaser GS

Funktion, Einstellen
Der Luftfilter

Vespa Tip 39: Der Vergaser 150 T/4 und 125/2

Funktion, Einstellen
Der Luftfilter

Vespa Tip 40: Die Einwinterung

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“!





SCHRÖCKEN

Ausprobiert und vorgeschlagen
vom Vespa-Club Augsburg



Kennen Sie Schröcken? Ich glaube nicht. Und auch die Antwort auf die Frage: wo liegt Schröcken, können mir auf Anhieb kaum 10 von 100 Personen sagen. Gott sei Dank, gibt es aber noch ruhige, abseitsliegende Fleckchen, die nicht in den allgemeinen Rummel einbezogen sind.

Was bietet Ihnen der Ferienort?

In der Gemeinde Schröcken vereinigen sich die Ortsteile Schröcken (1300 m ü.M.), Körbersee (1700 m ü.M.), Nesslegg (1500 m ü.M.), Unterboden (1200 m ü.M.) und Hochkrumbach (1700 m ü.M.). Jeder dieser fünf Weiler hat seine landschaftlichen Vorzüge, doch am malerischsten von allen liegt Schröcken. Das Dorf mit seinen ca. 200 Einwohnern ist in einen großartigen Talkessel eingebettet, der von steil aufragenden, teilweise mit ewigem Schnee bedeckten Berggipfeln umringt ist, von denen Mohnenfluh (2550 m), Braunarlspitze (2650 m) und Künzelspitze (2420 m), die imposantesten sind. Schröcken ist aber nicht nur ein Ausgangspunkt für Hochtouren und Kletterfahrten, sondern auch ein Paradies für Spaziergänger und Wanderer. Außerdem bieten Jagd, Angeln, Bade- und Kegelsport reichliche Abwechslung. Im Winter stehen für die Gäste Skilifte, Skischulen und Rodelbahnen zur Verfügung.

Wo finden Sie Unterkunft?

Vorzügliche Gaststätten mit angemessenen Preisen (Vollpension zwischen 70 und 90 Schillinge) erwarten Sie, deren Besitzer sich große Mühe geben, den Gästen den Aufenthalt so angenehm wie möglich zu machen. Für Privatzimmer mit Frühstück werden 25–35 Schillinge berechnet. Die Privathäuser liegen in der Nähe der Gaststätten, so daß die Einnahme der Hauptmahlzeiten auch bei schlechtem Wetter keine Schwierigkeiten bereitet. Auch für Ihre Vespa wird gesorgt: es warten Garagen und die einzige Tankstelle im Umkreis von 20 km auf sie. Nähere Auskünfte erteilt Ihnen gerne das Verkehrsamt Schröcken.

Wie erreichen Sie das Reiseziel?

Es gibt von Deutschland aus drei Fahrtrouten nach Schröcken. Ausgangsorte sind Füssen, Lindau i. B. und Oberstaufen.



Schröcken

1. Füssen.

Füssen, Vespa-Serv. (0 km) — Reutte, Vespa-Serv. (14 km) — Steeg (50 km) — Schröcken (22 km).

Von Füssen, dieser interessanten Stadt mit vielen Sehenswürdigkeiten (Schloß mit ehemaligem Rittersaal, Königsschlösser Neuschwanstein und Hohenschwangau), führt die Straße zur Grenze, an der es selten längere Wartezeiten gibt. Auf der gut ausgebauten Bundesstraße 189 geht es, vom Bergmassiv des Säuling begrüßt, lechtaufwärts bis Reutte. Hier wechselt man auf die Bundesstraße 198 und fährt durch das romantische Ledtal nach Steeg. Letzte Tankstelle! In fast allen Ortschaften entlang dieser Straße gibt es saubere und preiswerte Gaststätten. Vorsicht ist geboten bei den vielen engen Ortsdurchfahrten! Das Tal wird jetzt sehr schmal und gibt neben dem nun zum Wildwasser gewordenen Led gerade noch einer im Ausbau befindlichen Straße Platz. Teilweise schlechter Straßenzustand und Baustellen. Steigung bis zu 12%. Ab Landesgrenze Tirol-Vorarlberg ist die Strecke bereits in vorzüglichem Zustand. In kurzer Zeit ist Warth erreicht, wo sich die Straße gabelt. Man fährt nun auf der Bundesstraße 200 über Hochkrumbach und Nesslegg den Hochtannberg-Paß (bis 14% Gefälle!) nach Schröcken.

2. Lindau im Bodensee.

Lindau, Vespa-Serv. (0 km) — Bregenz, Vespa-Serv. (8 km) — Egg (23 km) — Schröcken (35 km).

Die teilweise noch von alten Bastionen umgebene ehemalige Reichsstadt Lindau i. B. ist der nächste Ausgangspunkt. Die Straße führt am See entlang über die Grenze nach Bregenz. In Bregenz kann man einen Abstecher mit der Seilbahn auf den Pfänder machen. Es bietet sich ein herrlicher Blick über den Bodensee und weit in die Schweiz hinein. Man meidet in Bregenz die Bundesstraße 1 und fährt über Kennelbach, Wolfurt, Schwarzach, Alberschwende nach Egg (Bundesstraße 200). Die Straße führt zunächst in eine Mittelgebirgslandschaft, die aber dann ab Egg entlang der Bregenzer Ache immer mehr hochalpinen Charakter annimmt. In Schnepfau grüßt bereits als erster Zweitausender die Canisfluh. Die teilweise noch im Ausbau befindliche Straße windet sich in vielen Kurven, aber in mäßiger Steigung (bis 10%) hinauf nach Schröcken. Die letzte Tankstelle vor Schröcken befindet sich in Au.

3. Oberstaufen.

Oberstaufen (0 km) — Krumbach (14 km) — Hittisau (4 km) — Egg (8 km) — Schröcken (35 km).

Oberstaufen, zur Zeit der Völkerwanderung eine Alemannensiedlung, liegt heute an der vielbefahrenen Alpenstraße zwischen Immenstadt und Lindau. Kurz nach der Ortschaft zweigt die Straße ab in den Bregenzer Wald. Die Grenze wird bei Aach erreicht und es geht weiter durch eine sehr schöne Landschaft nach Krumbach und Hittisau, einem hübschen und vielbesuchten Luftkurort. Von Hittisau ist es nicht mehr weit bis Egg, wo es auf der Bundesstraße 200 weiter geht nach Schröcken. Diese Route hat leider einen großen Nachteil: Ab Grenze befindet sich die ganze Strecke seit Jahren im Ausbau.

Zum Schluß noch ein guter Rat: Schröcken ist wirklich eine Reise wert! Ich wünsche Ihnen jedenfalls recht viel Vergnügen und gute Erholung.

Armin Mausch

DIES und DAS

Autoclub verleiht Pannenschilder. Das auch für ausländische Kraftfahrer in Italien vorgeschriebene rote Pannenschilder („Triangolo rosso“) wird jetzt an den Grenzübergängen von den Zweigstellen des Automobile Club d'Italia leihweise ausgegeben. kb

Benzinverbrauch steigt weiter. Der Verbrauch von Vergaserkraftstoff in der Bundesrepublik ist während der ersten sechs Monate dieses Jahres auf rund 2,5 Millionen Tonnen oder um 21 Prozent gegenüber der Vergleichszeit 1959 angestiegen. An Dieselmotorkraftstoff wurden in der ersten Jahreshälfte 1960 etwa 2,1 Millionen Tonnen — 9 Prozent mehr als von Januar bis Juni 1959 — verbraucht. kb

Immer mehr Jugendherbergen. Um 25 auf 755 Jugendherbergen soll noch in diesem Jahr die Zahl der Unterkunftsstätten für die wandernde Jugend im Bundesgebiet und in Westberlin wachsen. Das teilt die Hauptgeschäftsstelle des Deutschen Jugendherbergswerks mit. rb

Interesse am Zweitakter. Der Verkehrsminister der Vereinigten Arabischen Republik, Mohammed Alem, besuchte bei seinem Aufenthalt in der Bundesrepublik das Kruppsche Lastkraftwagenwerk. Das Interesse des Besuchers galt in Anbetracht der schwierigen verkehrstechnischen und klimatischen Bedingungen seines Heimatlandes vor allem dem Zweitaktmotor. kb

Schutzhelmpflicht in Frankreich. Ab 1. Juli müssen alle Fahrer motorisierter Zweiräder in Frankreich Schutzhelme tragen. Um diese Bestimmung wurden die französischen Verkehrsvorschriften jetzt unter anderem erweitert.

Schutzhelme aus Wolle. Die Sorge um die Köpfe motorisierter Zweiradfahrer hat offenbar auch die Textilindustrie erfaßt. Nachdem Laboratoriumsversuche ergaben, daß hochwertiger Wollfilz, wie er für Schutzhelme — Verzeihung! — Kopfbedeckungen der Damen verwendet wird, durch ein neues Verfahren widerstandsfähig und elastisch genug gemacht werden kann, hielt ihn eine englische Firma für Schutzhelme geeignet. Für diese „Helme“, mit denen das Unternehmen künftig Motorrad- und Rollerfahrer „behüten“ will, werden — pro Stück — nur etwa 227 Gramm Wolle benötigt.



Ausbildung in Erster Hilfe

Immer mehr gewinnt die „Erste Hilfe“ im täglichen Straßenverkehr an Bedeutung und nicht wenige Menschenleben sind schon auf Grund Erster-Hilfe-Kenntnisse gerettet worden. Täglich, ja stündlich, werden wir Zeugen gräßlicher Unfälle, sei es im Betrieb, in der Wohnung oder auf der Straße, und kaum ist jemand in der Lage einem Verletzten fachgerecht und wirklich zu helfen. Dies überlegten sich auch die Verantwortlichen des Gießener Vespa-Clubs und entschlossen sich, in dem vergangenen ruhigen Winterhalbjahr alle Mitglieder beim Deutschen Roten Kreuz ausbilden zu lassen. Aber auch der VCVD befaßte sich inzwischen schon mit diesem Gedanken und so wurden nach der Delegiertentagung Besprechungen zwischen dem Präsidenten Hans STUCK und dem Präsidenten des DRK in Bonn geführt, die das Ziel hatten, daß alle Vespa-Fahrer kostenlos in „Erster Hilfe“ ausgebildet werden und sich dafür dem DRK für besondere Einsätze zur Verfügung halten. Ich glaube, daß der Gießener Kursus wohl der erste in seiner Art auf Vespa-Ebene war und schon vor Beginn dieser offiziellen Gespräche über die Bühne ging. Deshalb war er aber nicht weniger interessant, sondern alle Teilnehmer waren begeistert. Einmal über die Art, mit der es der DRK-Arzt Dr. Malech, Gießen, verstand, uns den menschlichen Körper theoretisch etwas zu erläutern, zum anderen aber auch über die geschickte Weise, mit der uns Herr Linn, jun., vom DRK-Gießen dem Umgang mit Verletzten und das fachgerechte Anlegen von Verbänden näherbrachte und erklärte. Der Kernpunkt des Unterrichtes aber lag wohl bei dem selbständigen Üben, denn was hilft alles theoretische Wissen, wenn man sich in der Praxis nicht helfen kann. Mit ganz primitiven Mitteln wurde hier verbunden, weil man ja in der Wirklichkeit auch nicht immer eine kleine Krankenstation zur Verfügung hat. Dies war es wohl auch, was den Lehrgang so wertvoll für alle Beteiligten machte.

Zum Ende des Lehrganges überwies der VC Gießen dem DRK-Kreisverband einen Betrag von 50,— DM, der zur weiteren Ausbildung auf dieser Ebene Verwendung finden soll, denn es waren fast lebenswichtige Kenntnisse, die wir uns in diesen acht Wochen des Unterrichtes aneignen konnten. Ich glaube nicht zu übertreiben, wenn ich feststelle, daß der Gießener Club hiermit seinen Mitgliedern etwas geboten hat, was in anderen Clubs hoffentlich Nachahmung findet.

Hans-Eberhard Hoffmann



Der DRK-Arzt von Gießen erklärt den Mitgliedern des Clubs den menschlichen Körper



Das fachgerechte Anlegen eines Schulterverbandes muß gelernt sein

Reisenachrichten

Autobahn „Ruhr-Tangente“ teuer und schön. Ein weiteres, bereits 1936 projektiertes Teilstück der „Ruhr-Tangente“ genannten Autobahn Leverkusen—Kamen ist jetzt zwischen Wuppertal-Süd und Hagen-Ost dem Verkehr übergeben worden. 44 Brücken mußten für die annähernd 30 Kilometer lange Strecke gebaut werden. Mit einem Kostenaufwand von 22 Millionen DM entstand der teuerste Kilometer des Bundesautobahnnetzes durch eine Unterfahrung des Bahnhofes Hagen-Vorhalle, die ständig beleuchtet wird. Die Neubaustrecke ist durchgehend mit Leitplanken versehen und verfügt zunächst über acht Rastplätze. Mit der Fertigstellung der Gesamtstrecke Leverkusen—Kamen wird im September 1961 gerechnet. kb

Kraftfahrer-Menüs bald auch in Westdeutschland? Die ernährungsphysiologischen Voraussetzungen für leicht bekömmliche Kraftfahrer-Mahlzeiten werden zur Zeit in einigen Instituten der Bundesrepublik zusammengestellt. Wie die Bundesverkehrswacht dazu mittelt, ist vorgeschlagen worden, in Kürze entsprechend ausgebildete Lehr-Köche in den Küchen der Auto-Raststätten zu beschäftigen. kb

Italien hat jetzt 816 km Autobahnen. Das italienische Autobahnnetz ist jetzt 816 Kilometer lang. Im offiziellen Bauprogramm ist vorgesehen, daß die Autobahnen Italiens in den nächsten Jahren auf insgesamt 2686 Kilometer anwachsen sollen. kb

„Fräulein Verkehrspolizist“ bald in Amsterdam. Mädchen im Alter von 18 bis 21 Jahren mit abgeschlossener Mittelschul-Ausbildung wird die Amsterdamer Verkehrspolizei ab Anfang 1961 an Stelle von Schülerlotsen einsetzen. Es sei nicht mehr zu verantworten, daß Schülerlotsen an den neuralgischen Punkten des Verkehrs der holländischen Hauptstadt Dienst tun. Die jungen Damen werden uniformiert und eine Spezialausbildung erhalten. Sie sollen bei ihrer weiteren Laufbahn innerhalb der Polizei den männlichen Kollegen völlig gleichgestellt sein. kb

Turol baut Tankstellennetz aus. Ein ausgedehntes Tankstellennetz will die Turol Kraftstoff-Vertriebs- und Handels AG, München, jetzt einrichten. kb

„Freies“ Tankstellennetz weiter gewachsen. Um rund 145 Tankstellen ist das Netz der freien Tankstellen im Bundesgebiet seit Juni 1960 gewachsen. Gegenwärtig gibt es etwa 2475 freie Tankstellen im Bundesgebiet und in Westberlin. Allein in Nordrhein-Westfalen sind jetzt über 500 konzernfreie Tankstellen in Betrieb. kb

Sechspuriger Autobahnausbau bringt Sperrungen. Das neun Kilometer lange Teilstück Köln-Mülheim—Leverkusen der Autobahn Köln—Ruhrgebiet wird jetzt sechsspurig ausgebaut. Während der voraussichtlich 15monatigen Bauzeit werden die Kraftfahrer sich streckenweise auf eine einzige Fahrspur beschränken müssen. Fernsehkameras und Lautsprecher sollen der Polizei helfen, den Verkehr auf dem stark befahrenen Abschnitt zu regeln. kb

Autoreiseführer durch die Dolomiten. Einen mit ausführlichen Beschreibungen, Abbildungen und Karten versehenen Führer „Autoreisen durch die Dolomiten“ hat der Fremdenverkehrsverband des Südtiroler Bezirks Trentino-Oberetschland herausgegeben. Verfasser der Schrift ist Dr. R. Pedrotti. rb

DDC-Campingführer 1961. Insgesamt 670 Campingplätze im Bundesgebiet enthält die Ausgabe 1961 des vom Deutschen Camping-Club herausgegebenen Campingführers. 40 Plätze der Ausgabe 1960 sind verschwunden, 60 Plätze wurden neu aufgenommen. Über mehr als 1000 Plätze im Ausland informiert der zweite Teil des handlichen Buchs, das zum Preise von 5,95 Mark ab März im Buchhandel erhältlich ist. rb

Neue Autobahn-Raststätte in der Heide. Im Brunautal nahe dem Naturschutzpark der Lüneburger Heide ist kürzlich eine neue Autobahn-Raststätte eröffnet worden. Das an der Nord-Süd-Strecke Hamburg-Hannover gelegene Haus kann bis zu 200 Personen gleichzeitig Platz bieten. kb

Großglockner-Straßengebühren erhöht. Um ein Viertel erhöht worden sind die Gebühren für die Benutzung der Großglocknerstraße. Dadurch sollen zusätzliche Mittel zum Ausbau von Parkplätzen u. a. beschafft werden.

„Reiseführer“ für Badelustige geplant. Bis zum Beginn der Badesaison 1961 im Mai will die Deutsche Gesellschaft für das Badewesen einen Plan herausbringen, der alle „schwimmfähigen Gewässer“ in den Regierungsbezirken Düsseldorf, Arnsberg, Münster und Köln umfaßt. Der „Bade-Baedecker“ wird nicht nur über die Lage von Freibädern Auskunft geben, sondern auch Kiesgruben, Flüsse, künstliche Wasserläufe und Teiche enthalten. Das wurde anlässlich einer Tagung des Technischen Ausschusses der Gesellschaft in Wuppertal bekannt, wo u. a. unterstrichen wurde, daß im Rahmen des „Goldenen Planes“ der Bau von 500 Hallen- und 2500 Freibädern sowie von 3000 Lehrschwimmbecken in der Bundesrepublik vorgesehen ist. rb

Keine Benzingutscheine mehr in Italien? Die Benzingutscheine für ausländische Motor-Touristen in Italien werden möglicherweise abgeschafft, nachdem die Kraftstoffpreise unlängst erneut gesenkt wurden. Das würde eine Verteuerung für ausländische Kraftfahrer bedeuten. Die neuen Benzinpreise liegen immer noch über den durch die Gutscheine vergünstigten. rb

Frankreich will Benzinpreis senken. Durch eine Benzinpreissenkung will die französische Regierung ab 1. März der Automobilindustrie des Landes indirekt unter die Arme greifen, um zum Autokauf anzuregen. Der neue Preis soll um 0,06 Neue Francs unter dem bisherigen liegen. kb

Höchste Straße Europas. Die höchste Straße Europas wird in Frankreich von Nizza nach Jausiers bei Barcelonnette angelegt. Sie bietet großartige Ausblicke und ist bis zum Paß von Restefond (Straßenhöhe: 2802 Meter!) nahezu fertiggestellt. rb

Mehr Motels in Österreich. Ein Motel, das wie sein Schwesterbetrieb in Vöcklabruck in dem Internationalen Motel-Führer aufgenommen wurde, ist in Bad Aussee (Salzkammergut) eröffnet worden. Es verfügt u. a. über ein modernes Schwimmbad. Des weiteren will die gleiche Bauherrin — die Schweizer „Industriale AG“ — in Spital am Pyrn und in Vorderstoder Motels errichten. rb

FÜR SIE GELESEN

Rechtsbrevier für Autofahrer von Gerhard Kaiser — Dieter Kakies, mit 18 Zeichnungen von Asta Ruth (DM 2,50) erschienen im Verlag Ullstein, Ullstein Bücher-Reihe, Band 306.

Diese vergnügliche Anleitung, am Steuer und doch unbestraft zu bleiben, findet bestimmt Ihren Beifall. Es ist nicht jedermanns Sache, sich durch die nüchterne Anhäufung von Gesetzestexten im Straßenverkehrsrecht zum besseren Verständnis der Vorschriften hindurchzulesen.

Völlig anders und obendrein noch unterhaltlich bietet das „Rechtsbrevier für Autofahrer“ (gilt genauso für Rollerfahrer!) die gleichen Vorschriften, mit denen jeder Kraftfahrer in Konflikt kommen kann, seinen Lesern an. Wenn einer wirklich mal vor den gestrengen Amtsrichter kommt, so schützt ihn auf keinen Fall die Unkenntnis der Vorschriften, die er übertreten hat. Deshalb ist es besser, jeder Motorisierte informiert rechtzeitig über die Gesetze, mit denen er täglich in Berührung kommt. Auch diejenigen, die einen unüberwindlichen Horror vor allen amtlichen Gesetzestafeln haben, werden das „Rechtsbrevier für Autofahrer“ mit Schmunzeln und Interesse zu ihrem eigenen Nutzen gerne lesen.

Aktuelles im Bild

Walter Teichmann und seine Frau Marie regierten als Prinz Walter I. und Prinzessin Marie I. den Nürnberger Karneval 1961. Prinz Walter ist als langjähriger aktiver Vespa-Sportfahrer Ehrenmitglied des Vespa-Clubs Nürnberg.

20 Vespa-Fahrer des VC Nürnberg begleiteten das Prinzenpaar zu seiner närrischen Inthronisation.



Prinz Walter I. und Prinzessin Marie I. von Nürnberg
(Narrenberg)



Der Nürnberger Oberbürgermeister Dr. Andr. Urschlechter bei der Übergabe des Stadtschlüssels an den neuen Faschingsprinzen und Ehrenmitglied des VC Nürnberg Walter Teichmann



Das Prinzenpaar, der Hofmarschall und der 1. Vorsitzende des VC Nürnberg beim Vespa-Ball



Karnevalsballt der Damen vom VC Gelnhausen



Das Prinzenpaar mit Gefolge, eskortiert vom Vespa-Club Nürnberg auf der Fahrt zur Inthronisation



1



2



3

Vespa-chic im Vespa Tip

Sieht man zu dieser Jahreszeit in die eleganten Modezeitschriften oder hört man die Unterhaltungen mancher Freunde mit an, könnte man wirklich auf die Idee kommen, daß bald die Hälfte derjenigen, die zur Winterszeit ihre Koffer packen, um Urlaub in den Bergen zu verbringen, dies eigentlich keineswegs um des reinen Wintersports willen tun.

Nein, es sieht manchmal sogar so aus, als gehöre es zum guten Ton, sich an mondäne Wintersportorte zu begeben, um nur ja von den „richtigen“ Leuten gesehen zu werden. Und wenn von den gewaltigen mitgeschleppten Mengen an Garderobe die Rede ist, so hört man am allerwenigsten von den praktisch sportlichen Kleidungsstücken. Vielmehr wird das Hauptaugenmerk phantastischen Abend- und Balltoiletten gewidmet, die man vielleicht mit après-après-ski-Bekleidung bezeichnen könnte.

Gönnt man sich aber dann wirklich einen Bergurlaub im Winter, kann man sich schon eines Besseren belehren lassen, denn heute sieht es auf der „Piste“ im Gegensatz zu früher ganz anders aus. Es zeigt sich bei den Skiläufern nur noch in den Schuhen der Unterschied zwischen après und tatsächlichem Skifahrer, der natürlich noch die Skier untergeschnallt hat, aber sonst bietet sich auf allen Hängen ein buntgemischtes Bild und eine vielseitige Eigenart und Phantasie erfreuen das Auge des Zuschauers. Vor allem kommen jedoch die Damen voll und ganz zu ihrem Recht. Nur einiges sei hierbei erwähnt, der durchgehende Skianzug, der Kurzmantel und gar nicht zu reden von den besonders hellen und engen Hosen. Vielfach zeigen sich heute die Sportler der weißen Welt sowieso nur noch in den beliebten Norwegerpullovern, allerdings ist dazu Petrus gute Laune wichtig, denn bei einem derartig wechselhaften und launischen Winter, wie wir ihn in diesem Jahr zu verzeichnen haben, ist ein Kurzmantel oder Anorak unentbehrlich. Aber die idealste Skifahrzeit kommt ja erst noch, der bevorstehende Monat März, wo die Sonnenhungrigen hoffentlich auf Ihre Rechnung kommen werden. Denken Sie dabei auch an eine gute Creme, denn ein Sonnenbrand im März so in 2000 Meter Höhe kann böse Folgen haben und Ihren Urlaub sehr belasten. Und sehen Sie zu, daß nicht der Gipfel des Snobismus ein mit nach Hause gebrachtes Gipsbein ist, das Sie sich nicht mal beim Skilaufen zugezogen haben!

Wie unerschöpflich die Mode für den Abend in der Bar geworden ist, wollen Sie bitte auch aus abgebildeten Fotos ersehen, es ist nicht mal notwendig ein Party-Kleid mit in den Koffer zu packen, denn nicht alle Wintersportler reisen per Koffer. Die „Zünftigen“, die eine Hütte vorziehen, können nur den Rucksack gebrauchen und an die ist eben auch gedacht, denn im Rucksack ist der Platz meistens sehr begrenzt und eine chice Hose nimmt bei weitem nicht den Platz ein, wie ein Kleid. Doch ich verrate Ihnen, machen Sie es so wie ich, ich gehe auch am Abend mit der Skihose und natürlich einem feschen Pulli dazu in die Bar, denn schließlich sind wir ja „Wintersportler“!

Und darum zum Schluß „Ski Heil“ bei „gfürigem“ Schnee!

Ihre

Gisela

Bild 1:

... Wie man sich anzieht, so fühlt man sich. Sie werden immer warm in ihrem flotten Nino-Sie angezogen sein, der mit dickem Schottenplaid gefüttert ist. Außerdem hat dieser Mantel modische Raglanärmel mit Passe und als kessen Höhepunkt einen schnee-weißen puscheligen Kragen aus Webpelz, den sie natürlich jederzeit abnehmen können.

s-p-foto: Wolff

Bild 2:

Für die Cocktailstunde – nach dem Sport und auch zuhause ist diese chice Party-Hose aus feinem Woll-Jacquard geschaffen. Das verschwommene Blütendessin in matten Braun-Blau-Tönen, wird durch eingewirkte gold- und grünlitzende Lurexfäden raffiniert belebt.

Foto-service / Falcke

Bild 3:

Um Längen voraus ist das reizende Skihaserl der Konkurrenz. Was an sportlichem Können vielleicht noch fehlt, wird durch Eleganz wettgemacht. Die hautenge Helancahose ist modischer Trumpf auf der Piste.

Modell: Fausel Foto-service / Falcke

**Wenn kostbare
Kraffahrer-Papiere
verloren gehen
Führerschein,
Zulassung und Kfz-Brief sind zu ersetzen —
aber wie?**

Genau 784 Führerscheine, 779 Kraffahrer- oder Anhänger-scheine (Zulassungen) und 624 Kraffahrer- oder Anhänger-briefe hat das Kraffahrt-Bundesamt in Flensburg im Februar 1960 im Amtsblatt des Bundesverkehrsministers als verloren „aufgeboten“. Ein Zeichen dafür, wie sehr man auf die zum fahrbaren Untersatz gehörenden Papierchen achten sollte und zugleich eine Warnung für die bevorstehenden Urlaubstage.

Sitzt den als so gründlich bekannten deutschen Kraffahrern der Führerschein oder die Zulassung lockerer in der Tasche als der Zündschlüssel? Was tut man, wenn sich die Fahrerlaubnis plötzlich beim besten Willen nicht mehr finden läßt? Da bleibt nichts anderes übrig, als einen „Ersatzführerschein“ bei der zuständigen Zulassungsbehörde zu beantragen. Dort muß man einwandfrei nachweisen, daß man tatsächlich einen Führerschein besaß. Der Ersatz ist bei der Straßenverkehrsbehörde mit neun Mark zu honorieren, die Verlustanzeige und die Veröffentlichung durch das Kraffahrt-Bundesamt im „Verkehrsblatt“ kosten weitere zehn DM. Zusätzliche Ausgaben können entstehen, wenn nach den Umständen ein Mißbrauch der verlorenen Fahrerlaubnis befürchtet wird und die Behörde sie deshalb öffentlich für ungültig erklären zu müssen glaubt.

Da in der Bundesrepublik offenbar kaum weniger Zulassungspapiere als Führerscheine abhanden kommen — wohl weil diese Urkunden meist dicht beieinander in der Brieftasche schlummern —, sollte man wissen, daß auch dafür Ersatz-scheine ausgestellt werden. Nach den Dienst-Anweisungen zur Straßenverkehrs-Zulassungsordnung (StVZO) ist die Behörde zuständig, die den verlorenen Kfz-Schein ausgestellt hat, gegebenenfalls die für den Wohnsitz zuständige Zulassungsstelle. Natürlich bekommt man auch eine Ersatz-Zulassung nicht geschenkt, und auch die Verlustanzeige über das Kraffahrt-Bundesamt kostet wieder zehn Mark.

Etwas teurer kommt der Verlust eines Kraffahrer- oder Anhängerbriefes. Immerhin handelt es sich ja um den Nachweis, daß einem das Fahrzeug gehört. Deshalb nimmt die Zahl der Kfz-Briefe, die alljährlich verloren gehen, ganz besonders Wunder. Im Handschuhfach des Wagens beispielsweise hat der Brief, der in Wirklichkeit ein Heft ist, nichts zu suchen. Zu Hause finden sich sichere Plätze. Geht er trotzdem „hops“, dann wird auch hier die Straßenverkehrsbehörde in der Regel eine „Aufbietung“ veranlassen, Kostenpunkt: 20 DM. Wenn nicht, dann wird das auf der letzten Seite des Ersatzbriefes vermerkt, der übrigens mit fünf Mark berechnet wird.

Wie mag es wohl kommen, daß Kleinwagenbesitzer oder Roller-Fahrer weit seltener Kraffahrerbriefe verlieren als die Halter von Wagen der Mittelklasse? kb

**Auch Zweiräder haben zwei Bremsen
Die Vorderradbremse ist nicht tabu —
Kleines Brems-Einmaleins**

Seltene Antworten erhält man, wenn man Zweiradfahrer — und unter ihnen namentlich die motorisierten — fragt, welche der beiden Bremsen, die Vorderrad- oder die Hinterradbremse, sie vorwiegend benutzen. Oft ist es Angst, häufiger aber noch pure Unkenntnis des Bremsvorgangs, die zu so uneinheitlichen Auffassungen führen.

„Ich bremse nie vorne, ich will mich doch nicht überschlagen!“ — Immer hinten! Das Vorderrad blockiert zu leicht!“ — „Wenn das Vorderrad einmal rutscht, ist die Maschine nicht mehr zu halten, deshalb bremse ich nur hinten!“ Das ist nur

ein kleiner Ausschnitt aus der Antworten-Kollektion. Es kann offenbar nicht deutlich genug gesagt werden, daß grundsätzlich beide Bremsen benutzt werden sollen. Wer überdies zuerst zur Vorderradbremse greift, fährt sicherer!

Manche Fahrzeuge gehen beim Bremsen buchstäblich „in die Knie“, weil eine Gewichtsverlagerung auf das Vorderrad stattfindet. Und ein höher belastetes Rad bringt auch eine höhere Bremswirkung. Das Hinterrad wird dagegen beim Bremsen entlastet, es blockiert deshalb leichter und rutscht dann seitwärts weg. Die Maschine ist nun wirklich nicht mehr zu halten. Umgekehrt vermeidet man, beispielsweise in ein unerwartetes Schlagloch hineinzustauchen, wenn man nach dem Abbremsen bis kurz vor das Hindernis durch rasches Beschleunigen das Vorderrad entlastet. Sollte aber das Vorderrad einmal bis zur Blockiergrenze abgebremst werden, macht sich das frühzeitig in der Lenkung bemerkbar, und man kann rechtzeitig korrigieren. Wer stets beide Bremsen benutzt, sorgt dafür, daß ein „bedingter Reflex“ mit der Zeit auch das Bremsen „automatisiert“. Das ist in Gefahrenmomenten von unschätzbarem Vorteil. Noch eines spricht für das Benutzen beider Bremsen: Wer nur eine Bremse zieht, läßt die andere verschmutzen. Im Falle eines Falles kann sie dann nur weniger leisten. Es gilt also immer: Beide Bremsen, jedoch die Vorderradbremse früher und stärker betätigen! Im Winter und in der Übergangszeit kann bei Fahrten im Regen oder in nassem Schnee Wasser in die Bremsstrommeln gelangen. Das kann genauso bei unvorsichtigem Waschen geschehen. Läßt man dann das Fahrzeug eine Zeitlang stehen, friert die Bremse ein. Mit Gewalt ist da nicht gedient. Blockiert ein Rad aus solchem Grunde, dann versucht man, mit heißem Wasser oder — besser noch — mit einer Lötlampe die Bremsen wieder an ihre Funktion zu erinnern. Zum Schluß noch ein Tip: In überspitzter Schräglage durch Kurven zu „zischen“ macht Spaß. Man darf es sich aber so weit nur leisten, daß man auch notfalls noch stoppen kann. kb

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



Als Sprengwagen ausgerüstete Vespa-Lastenroller dienen im Winter als Schneeräumer

Fahrschule für die Kleinen

Verkehrskindergarten in Frankfurt und Frankreich

Sicher gibt es bereits in zahlreichen Städten und Gemeinden der Bundesrepublik sogenannte Verkehrskindergärten. Stellvertretend für sie alle sollen die Bilder aus Frankfurt und Frankreich als Anschauungsunterricht für diese segensreiche Einrichtung dienen.

Leider haben die Polizeibehörden, die Verkehrswacht und andere Organisationen, die sich die Verkehrserziehung angelegen sein lassen, die Erfahrung machen müssen, daß ihre Belehrungsversuche besonders bei alten Leuten kaum auf fruchtbaren Boden gefallen sind. Deshalb werden immer wieder gerade ältere Leute Opfer von schweren Unfällen, die sie oft selbst durch unachtsames Überqueren von Fahrbahnen verschuldet haben.

Bei den Kindern kann aber immer eine große Aufnahmebereitschaft vorausgesetzt werden, wenn sie in geeigneter Weise mit den Verkehrsregeln vertraut gemacht werden. Sie lernen besonders in den Verkehrskindergärten „spielend“ die unumgänglichen Vorschriften, die der Mensch im modernen Straßenverkehr beherrschen muß.

Ganze Schulklassen gehen mit ihren Lehrern in die Verkehrskindergärten, um unter Aufsicht und Anleitung von Polizeibeamten mit Tretautos, Tretrollern und echten Elektro-Miniaturstraßenbahnen sich in naturgetreu gebauten Straßen und auf Kreuzungen mit dem Verkehrsgewühl unserer Zeit vertraut zu machen. Sicher ist diese Art, Kindern die Verkehrsregeln beizubringen, die beste Lebensversicherung für die kleinen und für die großen Bundesbürger von morgen.

Es wäre zu überlegen, ob es eine Möglichkeit gibt, daß auch in kleinen Städten und Gemeinden, die noch keine eigenen Verkehrskindergärten haben, mit Hilfe des örtlichen Vespa-Clubs und in enger Zusammenarbeit mit der Polizei und der Verkehrswacht solche „Spielplätze des Verkehrs“ geschaffen werden können.

Auch der VCVD wird sich Gedanken darüber machen, was er den Vespa-Clubs an Unterstützung bieten kann, die sich ernsthaft mit dem Gedanken befassen, einen Verkehrskindergarten auf die Beine zu stellen. Es muß ja nicht gleich eine feste Anlage sein. Sicher kann auch ein Verkehrskindergarten z. B. alle 14 Tage auf einem asphaltierten Platz im Zentrum der Stadt an Wochenenden aufgebaut werden.

Sch.

Bild unten: So sieht der Frankfurter Verkehrskindergarten von oben betrachtet aus. – **Bilder rechts, von oben nach unten:** Eine echte Verkehrssituation. Roller, Auto und Straßenbahn auf einer Kreuzung. – Wer hat hier die Vorfahrt? Die Automobilisten von morgen wissen es. – Interessiert sehen die Erwachsenen dem Verkehrsspiel der Kinder zu. Auch Frankreich hat seine Verkehrsprobleme. – Winker raus – wie bei den Großen wird die Kreuzung angefahren



Ein neuer Stern am Schlagerhimmel

Wir sind junge Leute von Heute

Das Vespa-Lied

Idee:

Erich Miller und Wolfgang Schramm

*

Musik:

Ralph Maria Siegel

*

Text:

Kurt Hertha

*

Es singen:

Die Isarspatzen

Das ideale Geschenk für alle Vespa-
Fahrer und die, die es werden wollen.

Zu beziehen durch:

Werbe-Foto
Werbe-Ton **Vertrieb**

L. GLÄSSEL

Augsburg, Bahnhofstraße 24

Telefon 87 96

Plattenpreis DM 2,75 und Nachnahme.
Bei Abnahme von 20 Stück spesenfreier
Versand.



Liebe Jazz-Freunde!

In unserem ersten Artikel habe ich Euch etwas vom Spiritual, dem geistlichen Gesang des nordamerikanischen Negers, erzählt. Auch hatten wir schon den Blues ins Auge gefaßt, aber man sollte ihn etwas genauer betrachten. Die meisten von uns werden den Blues nur als eine Art „langsame Tanzmusik“ kennen, die hauptsächlich nach 24 Uhr in Bars, Nachtlokalen und anderen Etablissements geboten wird. Woher kommt aber nun die Bezeichnung „Blues“? Was ist der Blues eigentlich? Im Grunde genommen ist der Blues nichts anderes als das Klagelied des Negers. Wenn wir die Geschichtsbücher durchblättern, die die Zeit vor dem amerikanischen Bruderkrieg behandeln, dann können wir uns schon etwa ein Bild davon machen, was den Neger dazu veranlaßte, den Blues zu singen. In dem Blues schlugen sich alle menschlichen Nöte nieder, die den Neger seitens des Herrn, also des Weißen, bedrückten. Aber es war nicht nur die Unterdrückung während der Sklavenzeit, sondern auch die damit verbundenen Umstände. Man hatte kein richtiges Zuhause, sondern vegetierte in Hütten; das Essen war schlecht und meistens zu wenig. Die Arbeitszeit überstieg alle menschlichen Kräfte. Bei einer harten Arbeitszeit, angefeuert von den Rufen des weißen Aufsehers, starben viele Sklaven in der glühenden Mittagshitze auf den Baumwollfeldern Virginias. Der Sklave konnte sich noch glücklich schätzen, wenn er mit seiner Frau zu demselben Herrn verkauft wurde. In vielen Fällen wurden beide getrennt. Durch all dies Elend kam es des öfteren vor, daß ein Sklave sein Heil in der Flucht suchte. Dazu gab es dann extra Sklavenjäger, die mit Bluthunden den Sklaven wieder einfingen. Viele haben die Freiheit und den Tod in den Sümpfen Louisianas vorgezogen. — Das war der Nährboden für den Blues; Wir hören so den „Mean woman blues“ (Schlechte Frau Blues), den „Hard time blues“ (Harter Zeiten Blues) oder den „Back water Blues“, der die Überschwemmungszeit des Mississippi besingt, wo oft die ganze Ernte vernichtet wurde. —

Es gab sogenannte Wandersänger, ähnlich unseren Minnesängern, die nur mit einer Gitarre herumwanderten und den Blues sangen. Wenn abends ein solcher Sänger in ein Dorf kam, dann sprach es sich mit Windeseile herum; die Bewohner hockten abends auf dem Dorfplatz und lauschten dem wehmütigen Gesang, der von der schlechten Ernte, dem kargen Lohn und der ausgebrochenen Tuberkulose erzählte. Man gab dem Sänger einen Obolus, etwas zu essen, vielleicht auch eine Schlafstelle für die Nacht. — So gab es hervorragende Bluessänger wie Georgia Tom, Big Bill Broonzy, Brownie McGee, Huddie Leadbetter, Bill Johnson, Champion Jack Dupree, Jimmy Rushing und T-Bone Walker. Die beiden letzteren sind Bluessänger der modernen Prägung — sie machen ihre, an den „Rhythm + Blues“ stark angelehnte Musik mit modern spielenden Musikern wie Barney Kessel, Buddy Tate, Count Basie und Buck Clayton. Huddie Leadbetter oder Leadbelly genannt, war ein Bluessänger, der von einem amerikanischen Geschichtsforscher aus dem Gefängnis geholt wurde, wo er gerade wegen Mordes eine längere Strafe abbüßen sollte. Nur seiner Gesangsfreudigkeit zum Blues ist es zu verdanken, daß der Gouverneur ihn freiließ. Leadbelly hinterließ uns einmalige Aufnahmen wie „How long Blues“ oder „Goodnight Irene“. — Der „Fisherman's Blues“ von Champion Jack Dupree oder der „Harvard Blues“ von Jimmy Rushing sind längst in die Geschichte des Blues eingegangen — und somit in die Geschichte des Jazz.

Euer Clubkamerad Heinz



Vespa-Sport

Sportwertung des VCVD 1961

Für 1961 wurde vom Vorstand des VCVD eine neue Sportwertung geschaffen. Es finden keine Ausscheidungsläufe mehr statt, sondern es wird nur der VCVD-Meisterschaftslauf am 18. 8. auf dem Nürburgring durchgeführt. Neu ist auch, daß der VCVD seinen Sportfahrern künftig Reparaturzuschüsse und Zuschläge für die gewonnenen Medaillen gewährt. Das setzt aber voraus, daß alle gefahrenen Sportveranstaltungen in der neuen Wertungskarte des VCVD für die Sportmeisterschaft 1961 eingetragen sind. Es wird vom VCVD-Sekretariat auf Antrag durch den örtlichen Clubvorstand eine Wertungskarte für die Vespa-Sportfahrer ausgegeben, auf der sich der Fahrer, die Starts, die Erfolge sowie Art und Länge der Wettbewerbe von den jeweiligen Veranstaltern eintragen und bestätigen lassen muß. Gewertet werden nur OMK genehmigungspflichtige Veranstaltungen. Der Meisterschaftslauf des VCVD wird als Pflichtlauf für alle Vespa-Fahrer, die sich um die Sportmeisterschaft des VCVD und die Teilnahme am Europa-Finale bewerben, durchgeführt.

Für die Sportmeisterschaft werden die 3 besten Ergebnisse aus ADAC- bzw. DMV-Veranstaltungen und der Erfolg aus dem VCVD-Meisterschaftslauf gewertet. Bei einer eventuellen Punktgleichheit entscheidet das beste Ergebnis aus dem Meisterschaftslauf des VCVD. Um auch den Fahrern, die nicht in Wertung angekommen sind eine Chance für die Sportmeisterschaft zu geben, können diese aus einem weiteren Wettbewerb des ADAC oder DMV, an dem sie teilgenommen haben, die Hälfte ihrer dabei gewonnenen Punkte zur Wertung einreichen. Dies muß sofort im Anschluß an den Meisterschaftslauf beim Sportkommissar des VCVD schriftlich erfolgen. Jeder Vespa-Club im VCVD kann eine oder mehrere Mannschaften (je 3 Fahrer) zur Teilnahme um den VCVD-Mannschaftspreis melden. Die von der Firma Dunlop 1960 gestifteten Wanderpokale für die besten Clubmannschaften und den besten Einzelfahrer bei der VCVD-Meisterschaft werden auch 1961 verbunden mit einer Barprämie von DM 300,— bzw. DM 200,— ausgefahren.

Die VCVD-Wertungskarten müssen für alle Sportfahrer eines Vespa-Clubs durch den Clubvorsitzenden gesammelt beim Sekretariat des VCVD angefordert werden.

Nach Ablauf des Sportjahres, das vom 29. 8. 1960 bis 30. 7. 1961 läuft, werden an Hand der Wertungskarte (die für den gleichen Zeitraum Gültigkeit hat) und nach der in Vespa Tip Nr. 29 bekanntgegebenen Punktwertung die Punkte für das VCVD-Sportabzeichen, die VCVD-Meisterschaft sowie für Reparaturzuschuß und den Zuschlag für den Medailleenerfolg errechnet. Zu diesem Zweck muß die Karte bis zum 5. 8. 1961 beim VCVD-Sekretariat eingereicht sein oder vor dem Meisterschaftslauf des VCVD beim Sportkommissar, Herrn Hermann Husel, persönlich abgegeben werden. Erfolge vor der Ausstellung der Wertungskarte, zurück bis zum 29. 8. 1960 können selbstverständlich nachgetragen werden.

Der Reparaturzuschuß wird nur bei Start an einem OMK-genehmigungspflichtigen Wettbewerb und wenn mindestens die Hälfte der Strecke gefahren wurde (Bestätigung vom Veranstalter oder die Stempelkarte muß hierzu gesondert

beigebracht werden), nach folgendem Wertungsmodus errechnet und am Jahresende ausbezahlt:

Veranstaltung bis 130 km	DM 10,—
Veranstaltung bis 250 km	DM 15,—
Veranstaltung über 250 km	DM 20,—

Außerdem ist für den jeweiligen Erfolg ein zusätzlicher Zuschuß in folgender Staffelung vorgesehen:

Bronzene Plakette	DM 10,—
Silberne Plakette	DM 15,—
Goldene Plakette	DM 20,—

Vespa-Fahrer, die sich am Ausweissport beteiligen wollen und noch nicht Mitglied des ADAC sind, können für 1961 durch Vermittlung und auf Kosten des VCVD Mitglied des Deutschen Motorsportverbandes (DMV) werden. Sportfahrer, die bereits Mitglied des ADAC oder DMV sind, erhalten bei Einreichung der Nachnahmequittung für den OMK-Ausweis oder Lizenz DM 12,— vergütet. Diese Regelung gilt jedoch nur bis zum 30. März, so daß die entsprechenden Anträge vor diesem Datum eingereicht werden müssen.

Festzustellen wäre noch, daß der VCVD-Sportkommissar jederzeit Vorschläge für die Zusammenstellung einer VCVD-Sportmannschaft zur Teilnahme an einer überregionalen Sportveranstaltung entgegen nimmt.

Sportnachrichten

Der Sportfunktionär des VCVD und anerkannte Fahrleiter durch die OMK, Manfred Wandelt vom VC Unna erhielt zum Jahresende das DMV-Sportabzeichen in Bronze und die kleine Sportnadel in Silber des ADAC verliehen.



Helga Roth von VC Würzburg auf Vespa 400 beim Geschicklichkeitsturnier des Deutsch-Amerikanischen Automobil-Clubs



Im Gelände haben die Vespa-Sportfahrer schon zahlreichen stärkeren Konkurrenten den Auspuff gezeigt

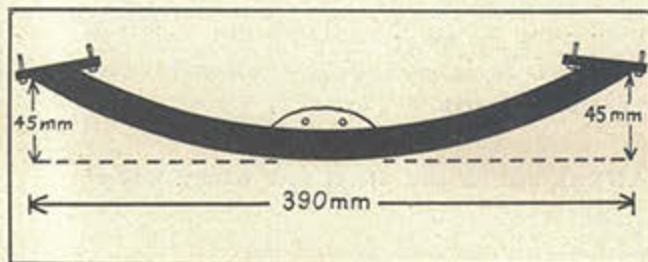
Ein kleiner TIP

Jetzt in der kühlen Jahreszeit sind wohl die meisten Sportfahrer dabei ihre geliebte Vespa mit kleinen praktischen Ergänzungen zu versehen, die dann im kommenden Sportjahr zum Siege verhelfen sollen und können.

So habe auch ich im vergangenen Winter eine Ergänzung an meiner Vespa angebracht, die sich bei mehreren Sportveranstaltungen bestens bewährte. Ich möchte nun nachfolgend die Maße und Möglichkeiten angeben.

Es handelt sich um ein Rohr in der Stärke eines Motorradlenkers, das leicht gebogen von dem linken Knieblech zum rechten läuft. Die Befestigung erfolgt links und rechts in der Mitte am Holm durch angeschweißte Laschen. Die Laschen befestigt man links und rechts mit verchromten Senkkopfschrauben mit Belageringe, wie am Scheinwerfering. In der Mitte am Holm nimmt man am besten 2 abgestumpfte Blechschrauben, abgestumpft, damit keine Kabel oder Bowdenzüge verletzt werden und Blechschrauben, damit man sich das Ausbauen der Lenkung spart. (Vorsicht beim Bohren der 2 Löcher in den Holm.) Eine stärkere Befestigung am Holm ist nicht empfehlenswert, weil bei einem verhältnismäßig leichten Sturz das Fahrgestell in Mitleidenschaft gezogen werden kann. Anhand der Skizze Nr. 1 kann bestimmt jeder Schlosser ein solches Rohr ohne allzu hohe Kosten anfertigen (Skizze paßt für Baujahr 58, falls Abweichungen zum Baujahr 60 bestehen, sind diese nur unbedeutend gering). Auf Bild 2 und 3 ist nun die Anbringung eines normalen Motorradspiegels ersichtlich. Man verwende am besten, wie schon gesagt, ein Rohr mit 22 mm Durchmesser, denn so paßt die Spiegelhalterung sowie eine gebräuchliche VDO-Uhr und man spart sich so die Spezialhalterung am Lenker, außerdem sind Spiegel und Uhr besser geschützt als am Lenker. Auf Bild 4 ist nun die fertig montierte Anlage mit Uhren und Siegel zu sehen und man hat trotz Reserverad keine Schwierigkeiten ans Lenkschloß zu kommen. Besonders

1

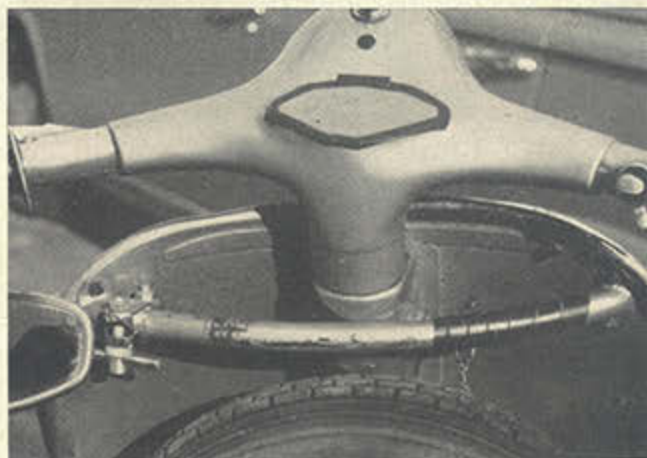


möchte ich empfehlen den 6er und 12er der Uhr auffallend zu markieren, weil die Uhr nicht ganz in Fahrtrichtung steht und bei Eile leicht 6 mit 7 und 12 mit 1 verwechselt wird. Ich glaube nicht besonders betonen zu müssen, daß bei Maschinen, bei welchen die vordere Front schon öfters verbogen war, dadurch wieder eine Stabilität und Vibrierfreiheit erreicht wird.

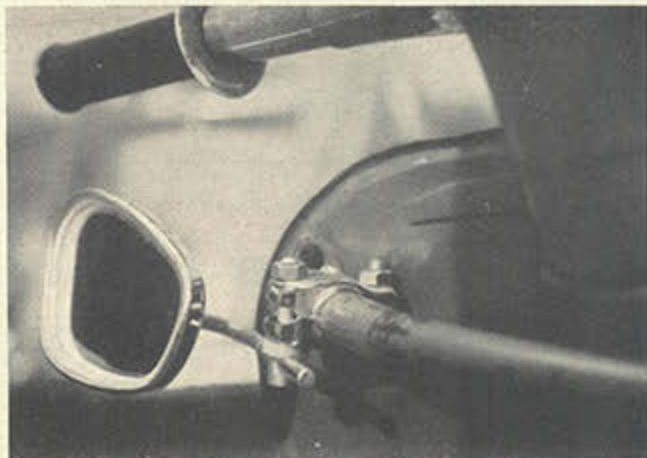
Ich hoffe nun, daß meine Beschreibung allgemein verständlich war. Sollte jemand noch Fragen diesbezüglich haben, so gebe ich gerne Auskunft. — Adresse: Fred Hascher, Vespa-Club Augsburg, Ulmer Straße 24 1/2. — Ansonsten wünsche ich allen Sportfahrern und denen die es werden wollen ein unfallfreies und erfolgreiches Vespa-Sportjahr 1961.

Fred Hascher

2



3



4



Der Garantiefall

Es ist in der Kraftfahrzeugherstellung und im Kraftfahrzeughandel allgemein üblich, eine dem jeweiligen Stand der Technik entsprechende Fehlerfreiheit des Fabrikates in Werkstoffen und Werkarbeit zu gewährleisten. Selbstverständlich ist eine solche Gewährleistung auf Zeit und Fahrleistung beschränkt. Beim motorisierten Zweirad wird die Gewährleistung allgemein auf die Dauer von 6 Monaten nach Erstzulassung, jedoch höchstens auf eine Gesamtfahrleistung von 6000 km beschränkt. Wer also z. B. in den ersten zwei Monaten nach der Erstzulassung mehr als 6000 km gefahren hat, ist mit seinem Fahrzeug bereits außerhalb der Garantiefrist.

Garantieersatz gibt es während der Garantiefrist, wenn ein Fehler im Werkstoff oder in Werkarbeit vorliegt und zwar nur für die Teile, die den Fehler aufweisen und die Teile, die durch diesen Fehler trotz sachgemäßer Behandlung zwangsläufig beschädigt wurden. Im Falle der Gewährleistung werden außer den Teilen die Kosten für den billigsten Versand — Frachtgut oder Postpaket, keine Eil- oder Expres-Sendungen — und die angemessenen Kosten für den Einbau dieser Teile ersetzt. Voraussetzung für den Ersatz von Einbaukosten ist, daß diese in einer offiziellen Vespa-Service-Stelle eingebaut wurden.

Die Gewährleistung erlischt,

1. wenn Veränderungen von fremder Seite vorgenommen werden, also durch nicht anerkannte Werkstätten oder privat durchgeführt wurden,
2. wenn Teile fremder Herkunft eingebaut werden, z. B. Abarth-Auspufftöpfe,
3. wenn die Bedienungsanweisungen nicht eingehalten und die vorgeschriebenen Inspektionen nicht durchgeführt werden,
4. bei natürlichem Verschleiß,
5. bei Beschädigungen, die auf fahrlässige oder unsachgemäße Behandlung zurückzuführen sind,
6. bei Schäden, die durch Teilnahme an Sportveranstaltungen entstanden sind.

Der Gewährleistungsanspruch muß unmittelbar nach Feststellung des Schadens bei einer anerkannten Vespa-Service-Stelle erhoben werden. Fahrzeuge in zweiter Hand sind von der Gewährleistung ausgeschlossen.

Nehmen wir als Beispiel folgenden Fall:

Am 1. August 1960 erwirbt jemand einen Roller und läßt diesen zum Verkehr zu. Die Garantiefrist läuft nach 6 Monaten am 1. Februar 1961 ab. Über den Winter stellt der Besitzer vom 1. Dezember 1960 ab den Roller außer Betrieb und meldet diesen ab.

Zur Überwinterung bringt er den Roller äußerlich in einen sauberen Zustand. Er hält es jedoch nicht für notwendig, den Motor innerlich zu konservieren. Am 1. März 1961 wird der Roller wieder zugelassen. Schon nach kurzer Fahrzeit merkt der Fahrer, daß irgend ein Kugellager rauher und damit lauter läuft als vor dem Winter. Also hin zum Vespa-Service.

Der Motor wird geöffnet und siehe da die Kugellager zeigen eindeutig Korrosionserscheinungen. Auf Befragen nennt der Werkstätteninhaber die Kosten, die zu der Behebung des Schadens entstehen. Unkosten, ganz gleich wofür, erregen selten ein Gefühl der Befriedigung. Also: Wie kann ich drum herumkommen. Ganz einfach: Das Fahrzeug ist ja noch innerhalb der Garantiefrist. Bedenken der Meister der Werkstätte werden damit übergangen, daß der Fahrer verlangt, Gewährleistung zu fordern. Also werden die schadhaften Teile mit zugehörigem Antrag und noch dazu mit persönlichem Schreiben des Fahrzeughalters eingesandt.

Die Untersuchung des Falles ergibt:

1. Die Zeit der Garantie ist abgelaufen, da diese ab Datum der Erstzulassung läuft, auch noch wenn keine 6000 km gefahren sind.
2. Die Bedingungen, die als Voraussetzung für Gewährung einer Garantie erfüllt werden müssen, sind nicht eingehalten worden, denn „natürlicher Verschleiß und Beschädigungen, die auf fahrlässige oder unsachgemäße Behandlung des Fahrzeuges zurückzuführen sind, sind von der Gewährleistung ausgeschlossen“.

Das längere außer Betriebsetzen, besonders im Winter, ohne den Motor zu konservieren, ist eine unsachgemäße Behandlung. Also wird eine Gewährleistung abgelehnt und der Fahrzeughalter bezahlt die Unkosten zur Behebung des Schadens.

Haben Sie schon Ihr Vespa Tip-Jahresabonnement 1961?

Ab 1. Januar 1961 ist der Vespa Tip über den Postzeitungsdienst nicht mehr bestell- und beziehbar.

Sie können sofort Jahresabonnent des Vespa Tips werden.

Überweisen Sie umgehend mit einer Zahlkarte 3,— DM auf das Postscheckkonto „Wolfgang SCHRAMM, Sonderkonto II, München, Postscheckkontonummer 91464“.

Nach Eingang Ihrer Zahlung gelten Sie als Abonnent für 1961. Geht Ihre Zahlung erst später ein, so erhalten Sie automatisch alle bereits erschienenen Vespa Tip-Ausgaben für 1961 nachgeliefert.

Der VESPA TIP ist die Zeitschrift für den VESPA-FAHRER und für alle, die es noch werden wollen!

§ Paragraphen §

Verwitterte Schlußleuchten

Muß man ausgebliehene Rückstrahler, Brems- und Schlußleuchten ersetzen?

Schlußleuchten an Kraftfahrzeugen dürfen grundsätzlich nur rotes oder gelbes Licht zeigen, weil sie sonst andere Verkehrsteilnehmer irritieren würden. Vielfach wurden und werden für die Abschlussscheiben dieser Lampen Kunststoffe verwendet, die unter der stetigen Lichteinwirkung völlig ausbleichen. Wie das Bundesverkehrsministerium in diesen Tagen feststellte, gibt es bislang kein geeignetes Prüfverfahren, mit dem dieses Ausbleichen — trotz verbesserter Farbstoffe — ausgeschlossen werden kann. Der Bundesverkehrsminister hat deshalb Polizei und Straßenverkehrsbehörden gebeten, bei Fahrzeug-Kontrollen die Kraftfahrer auf den Mangel aufmerksam zu machen und eine Auswechslung „der den Bestimmungen nicht mehr entsprechenden Geräte zu veranlassen“. Wer bei einer Überprüfung der rückwärtigen Beleuchtungseinrichtungen entdeckt, daß „die Farbe nicht mehr stimmt“, tut gut daran, wenn er sich neue Abschlussscheiben besorgt, die nicht die Welt kosten, dafür aber einen Unfall verhindern können. kb

Mit dem Zeigefinger an die Stirn

DEA-PRESS. Zwei völlig fremde Menschen begegnen sich im Flur eines Verwaltungsgebäudes, beide in Gedanken vertieft. Der Flur biegt links ab und beide prallen zusammen. Ein jeder wird artig den Hut ziehen und sich höflich entschuldigen. Nette Menschen — und selbst der gute alte Knigge hätte kein anderes Verhalten erwartet. Vielleicht ist sein Tod daran Schuld, daß im Straßenverkehr oft rauhe und rüde Sitten herrschen.

Es ist erstaunlich, wie sich der artige, gut erzogene Fußgänger im Kraftwagen hinter dem Lenkrad plötzlich zum üblen Verkehrsgenossen verwandelt. Der Harmlose wird rücksichtslos und der Bescheidene ein Kraftprotz, der Wortschatz nur für Kraftfahrer zugeschnitten.

Wie oft wird täglich anderen Verkehrsteilnehmern der Vogel gezeigt — das bekannte Tippen mit dem Zeigefinger an die Stirn. Das Schimpfen innerhalb des Wagens stört höchstens die Wageninsassen, der Verkehrspartner hört es ja nicht. Doch der Griff zur Stirn kann üble Folgen haben: Wenn ihm auch einzelne Richter in der letzten Zeit keine besondere Bedeutung beigemessen haben, so haben heute die Oberlandesgerichtsräte in Düsseldorf unter diese üble Sittē einen Schlußpunkt gesetzt.

Sie haben einen Kraftfahrer wegen dieser Geste bestraft. Unter erwachsenen, sich völlig fremden Menschen, wie sie sich im Straßenverkehr täglich gegenüberstehen, stellt dieser Griff mit dem Zeigefinger an die Stirn einen strafbaren Ausdruck der Mißachtung dar.

Sicher werden noch oft Gerichte eingreifen müssen, um diese üblen Zeitgenossen unter den Kraftfahrern zu belehren.

Wir alle wissen es, die Straßen sind unzureichend, der Verkehr wächst in beängstigender Schnelle. Wir alle könnten uns das Leben im täglichen Verkehrsgewühl leichter machen, wenn wir etwas mehr Rücksicht auf den Anderen nehmen würden. Ohne Polizei und ohne Richter.

Jeder von uns begeht täglich Fehler im Verkehr, größere und kleinere. Jedem von uns schweifen plötzlich einmal die Gedanken ab, zur Familie, an ein Krankenbett, an den nächsten Termin — schon wurde nicht aufgepaßt. Bringen wir doch für dies kleine menschliche Versagen auch beim andern Verständnis auf. Gelassenheit und Rücksichtnahme im Straßenverkehr — vieles Dinge leichter.

Horst Seidewinkel, Hamburg
Oberlandesgericht Düsseldorf 2 Ss 934/59)



Das älteste aktive Mitglied des VCVD, der 74jährige Sportjournalist Ernst Geuder, Recklinghausen, erhält vom Clubvorstand Eichler die Bronzene Ehrennadel des VCVD

Wir interessieren uns für gute

Vespa - Reiseberichte

mit Bildern (schwarzweiß, Hochglanz, 13 x 18 cm) und ausführlichen Angaben über:

1. Reisevorbereitungen (Ausrüstung, notwendige Papiere usw.)
2. Reiseroute (Sehenswürdigkeiten, Straßenverhältnisse, Service, Preise für Nahrungsmittel und Übernachtung, Camping, Tankstellen usw.)
3. Erlebnisse (besonders nette Begebenheiten, Aufnahme durch die Bevölkerung in den einzelnen Ländern usw.)
4. Die „Reise-Vespa“ (Baujahr, wieviel Kilometer, wie bewältigte Ihre VESPA die große Reise, Beladung, Sozius usw.)
5. Gesamtlänge des Berichts ca. drei bis vier Schreibmaschinenseiten.

Im VESPA TIP abgedruckte Berichte werden honoriert.

Redaktion VESPA TIP

Wo fehlt ein Vespa-Club?

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

Vespa-Club von Deutschland e.V.

Haunstetten bei Augsburg

Siebenbrunner Straße 30

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



Liebe Clubkameraden!

Der Winter und damit die Zwangspause für viele Rollerfahrer geht seinem sicheren Ende entgegen. Überall kann man die Rollerfahrer beobachten, wie sie ihre geliebten „Zweibeiner“ vom Staub des Winterschlafes befreien und mit Ausdauer und Sorgfalt auf Hochglanz polieren. Sobald die Sonne den winterlich trüben Himmel verdrängt, brummt und summt es in allen Straßen und Gassen. Ein sicheres Zeichen dafür, daß die Rollersaison 1961 begonnen hat.

Auch beim VCVD läuft schon längst alles auf Hochtouren. Wenn auch noch Monate dazwischen liegen, ehe die im Treffkalender verzeichneten Vespa-Treffen stattfinden, so wird bereits heute bei den verantwortlichen Funktionären emsige Geschäftigkeit festzustellen sein. Alles muß genau vorbereitet und geplant sein.

Früher als im vergangenen Jahr haben sich die Clubvorstände Gedanken darüber gemacht, welche Freundschaftstreffen sie für 1961 beim VCVD anmelden wollen. Es ist zu hoffen, daß alle Vespa-Clubs, die sich mit dem Gedanken an die Durchführung von einem oder mehreren Freundschaftstreffen tragen den Anmeldezeitraum bis zum 30. März nicht versäumen.

Für den Vespa-Sport wurde eine Regelung geschaffen, die sicher den Wünschen aller Vespa-Sportfahrer entgegenkommt. Aber auch hier ist es erforderlich, daß die durch den VCVD gebotenen Vorteile bis zum gesetzten Termin wahrgenommen werden. Näheres über diese Neuregelungen können aus dem Rundschreiben des VCVD-Sportkommissars und aus dem Sportteil des Vespa Tip entnommen werden. Das Sport-Rundschreiben haben alle Clubvorstände erhalten.

Eine große Sache wird die VCVD-Sportmeisterschaft und die Europameisterschaft des VC Europa auf dem Nürburgring werden. Diese ideale Rennstrecke mit allen ihren vorbildlichen Einrichtungen wird bei den Vespa-Sportfahrern kaum mehr Wünsche offen lassen.

Der „Tag der Vespa“ der seit vielen Jahren traditionell durch alle Vespa-Clubs im Bundesgebiet mit Ausfahrten gefeiert wird, findet heuer am 7. Mai statt. Ich empfehle allen Clubvorständen sich frühzeitig mit dem Programm für diesen Tag zu beschäftigen. Im Zweifelsfalle gibt der VCVD gerne Auskunft.

Leider lagen bis zum Redaktionsschluß noch immer nicht die Termine für die meisten ausländischen Vespa-Treffen vor, obwohl die einzelnen Länder wiederholt durch den VCVD darum gebeten wurden. Wenn die Termine bei uns eingegangen sind, werden wir diese sofort mit einem Sonder-rundschreiben den Vespa-Clubs bekannt machen. Für den VCVD können nur die Termine der ausländischen Vespa-Treffen Gültigkeit haben, die durch die einzelnen Ländersekretariate dem VCVD mitgeteilt wurden.

In diesen Wochen finden wie im vergangenen Jahr die Clubkonferenzen statt. Inzwischen sind vom VCVD-Sekretariat

allen Clubvorständen die Termine für die Clubkonferenz mitgeteilt worden, die für den betreffenden Bezirk zuständig ist. Sollte ein Vespa-Club durch ein Versehen noch keine Voreinladung mit Terminangabe erhalten haben, so bitte ich den Vorstand darum, sofort das VCVD-Sekretariat zu benachrichtigen. Die Clubkonferenz ist zu einer segensreichen und wichtigen Einrichtung im VCVD geworden. Bei diesen, absichtlich im Umfang des Teilnehmerkreises klein gehaltenen Zusammenkünften, die immer von einem Vorstandsmitglied des VCVD geleitet werden, kann jeder Clubvorstand alle Sorgen und Nöte vorbringen, die ihn bedrücken. Außerdem ist die Konferenz die beste Gelegenheit, den Vorstand des Nachbarclubs näher kennenzulernen und Erfahrungen auszutauschen.

Inzwischen dürften alle Clubvorsitzenden durch den örtlichen Beauftragten des Deutschen Roten Kreuzes wegen der Ausbildung aller Clubmitglieder in „Erster Hilfe“ durch das DRK angesprochen worden sein. Ich hoffe, daß die Clubvorstände das Entgegenkommen des DRK positiv beantwortet haben und der „Erste-Hilfe-Kurs“ im Club bereits stattgefunden hat oder für die nächsten Wochen geplant ist.

Zum Schluß sei noch auf die Regelung des VCVD für 1961 hingewiesen, nach der nur mehr die Vespa-Fahrer und Beifahrer zu Vespa-Treffen aller Art zugelassen sind, die einen Sturzhelm tragen. Die Möglichkeit der Sammelbestellung wurde den Vespa-Clubs durch den VCVD bereits angeboten. In diesem Zusammenhang möchte ich die Clubvorstände im Interesse der Sicherheit Ihrer Mitglieder herzlich und dringend bitten, sofort Maßnahmen zur Beschaffung von Sturzhelmen für die Clubmitglieder zu treffen.

Einen guten Start in die Rollersaison 1961 wünscht Ihnen

Ihr Wolfgang Schramm

Mitteilungen des VCVD



Club-Konferenzen: Alle Clubvorstände haben inzwischen die Voreinladung für die Clubkonferenz erhalten, die demnächst in ihrem Bezirk stattfinden wird. Zu diesen Clubkonferenzen sind jeweils der 1. und 2. Vorsitzende des betreffenden Vespa-Clubs eingeladen. Die Konferenz wird durch ein Vorstandsmitglied des VCVD geleitet. Sollte ein Vespa-Club durch ein Versehen keine Voreinladung erhalten haben, so wird er gebeten, sofort das Sekretariat des VCVD zu verständigen.

Vespa Tip Sammelbestellung: Wie den Vespa-Clubs durch Rundschreiben des VCVD bekanntgemacht wurde, kann der Vespa Tip sehr preisgünstig durch eine Sammelbestellung für alle Clubmitglieder bezogen werden. Entsprechende Mitteilungen wurden vor kurzem durch ein VCVD-Rundschreiben an die Vespa-Clubs weitergegeben.

DRK-Erste Hilfe: Das Deutsche Rote Kreuz hat sich bereit erklärt, alle Mitglieder der Vespa-Clubs kostenlos in erster Hilfe auszubilden. Inzwischen werden die meisten Vespa-Clubs durch die örtlichen DRK-Beauftragten auf diese Ausbildung hin ausgesprochen worden sein. Alle Vespa-Clubs werden dringend aufgefordert, das Angebot des DRK anzunehmen und einen Ausbildungstag festzulegen.

VCVD-Ausweise: Seit Anfang Januar 1961 werden die VCVD-Ausweise für das laufende Jahr auf Antrag durch den Clubvorstand vom VCVD-Sekretariat ausgestellt. Eine Anzahl von Vespa-Clubs hat bisher noch keine Ausweise beantragt. Es ist dringend erforderlich, daß die Ausweise (siehe VCVD-Rundschreiben) sofort beim VCVD-Sekretariat angefordert werden. An den Vespa-Clubveranstaltungen 1961 kann nur das Clubmitglied teilnehmen, welches im Besitz des gültigen Ausweises für 1961 ist.

Clubbänder: Die Firma Siebdruck Carina, München, Leonrodstraße 48 b, stellt seit Jahren Clubbänder aus sehr haltbarem Plastikmaterial für die Vespa-Clubs her. Nähere Einzelheiten können direkt bei der Firma in Erfahrung gebracht werden.

Anmeldung der Freundschaftstreffen: In den VCVD-Rundschreiben am Ende des Jahres 1960 wurde ausführlich auf die Notwendigkeit der Anmeldung von Freundschaftstreffen beim VCVD hingewiesen. Entsprechende Richtlinien und Anmeldeformulare waren dem Rundschreiben beigelegt. Alle Clubvorsitzenden werden noch einmal daran erinnert, daß der letzte Termin für die Anmeldung von Freundschaftstreffen 1961 der 30. März ist. Auch Roller-Trial und sonstige Sportveranstaltungen, zu denen andere Vespa-Clubs eingeladen werden, gelten als Freundschaftstreffen.

Vespa-Club-Film: Seit Anfang Februar kann durch den VCVD-Film-Verleih der 16 mm Tonfilm „Junge Leute von Heute“ kostenlos zur Vorführung angefordert werden. Der Film hat eine Spieldauer von 32 Minuten. Entsprechende Bestellformulare waren dem letzten VCVD-Rundschreiben beigegeben.

VCVD-Ehrenurkunden: Die Clubmitglieder, die eine VCVD-Ehrennadel erhalten haben und noch nicht im Besitz einer entsprechenden Urkunde sind, möchten dies bitte umgehend an das VCVD-Sekretariat mitteilen.

VCVD-Unfallversicherung: Auch 1961 sind alle aktiven Mitglieder (Roller und 400 Fahrer) des VCVD bei allen Clubveranstaltungen im In- und Ausland mit DM 1000,— bei Tod und DM 2500,— bei Invalidität versichert. Die Versicherung tritt nur dann in Kraft, wenn der Verunglückte bei dem Unfall einen Sturzhelm getragen hat.

Veranstalter Haftpflichtversicherung: Wie im vergangenen Jahr, so sind auch 1961 alle beim VCVD angemeldeten und genehmigten Freundschaftstreffen durch den VCVD Veranstalter-Haftpflicht versichert. Wenn nötig können die veranstaltenden Vespa-Clubs auf Antrag durch das VCVD-Sekretariat eine Fotokopie der Veranstalter-Haftpflichtversicherung zur Vorlage bei Behörden, Polizei usw. erhalten.

Sturzhelmpflicht im VCVD: Durch Rundschreiben wurde den Vespa-Clubs Anfang des Jahres mitgeteilt, daß der Vorstand des VCVD im Interesse der Sicherheit seiner Mitglieder beschlossen hat, daß künftig nur mehr Vespa-Fahrer und Beifahrer an Vespa-Clubveranstaltungen teilnehmen können, die einen Sturzhelm tragen. Durch den VCVD wurde den Vespa-Clubs die Möglichkeit einer Sammelbestellung von Sturzhelmen gegeben.

Hinweis für unsere Mitglieder

Beim Regionaltreffen 1960 in Schwerte wurden alle teilnehmenden Vespa-Clubs bei der Einfahrt zum Zielplatz fotografiert. Fotos können in Postkartengrößen (Stückpreis DM 0,75) jederzeit über den Vespa-Club Ruhrtal, Willy Bussmann, Wandhofen bei Schwerte, Alleestraße, bestellt werden.



Mit sieben Maschinen und zwei Sozias war der Vespa-Club Bergen im Juni vergangenen Jahres in Schweden. Das Bild zeigt Ihnen den Besuch beim Präsidenten vom Vespa-Club von Schweden in Stockholm. Herr Boltens, in der Mitte des Bildes, war ein großartiger Gastgeber und wir waren zwei Tage seine Gäste.

Treffenkalender des VCVD 1961

1., 2. und 3. Juli
Deutsches Internationales Vespa-Treffen in
Wiesbaden

Sportmeisterschaft des VCVD 1961,
13. 8. 1961 auf dem **Nürburgring**

Regionale Vespa-Treffen

29., 30. 4. und 1. 5. 1961
Regionales Vespa-Treffen mit internationaler
Beteiligung aus Österreich und der Schweiz in
Friedrichshafen (Bodensee)

27., 28. 5. 1961 Braunschweig
3., 4. 6. 1961 Osnabrück
3., 4. 6. 1961 Passau (Terminänderung!)
26., 27. 8. 1961 Quierschied (Saar)

Tag der Vespa 7. Mai 1961

Vespa-Treffen Ausland 1961

Leider lagen trotz mehrfacher Aufforderung durch den VCVD bis Redaktionsschluß noch nicht alle offiziellen Mitteilungen über die Vespa-Treffen 1961 im Ausland vor. Wir können deshalb teilweise nur die Monate bekanntgeben, in denen in den einzelnen Ländern Vespa-Treffen mit internationaler Beteiligung vorgesehen sind. Sobald genaue Termine bekannt sind, werden die Vespa-Clubs durch Rundschreiben benachrichtigt.

Belgien April 1961

Dänemark Mai 1961

Luxemburg Juni 1961

Spanien (Madrid) Mai 1961

Schweiz

30. April

Fahrwangen am Hallwilersee. Sternfahrt mit
ausländischer Beteiligung

11. oder 18. Juni

Traditionelles Geschicklichkeitsfahren in
Kreuzlingen am Bodensee

8. und 9. Juli

Internationales Vespa-Treffen in Aarau

Ende August

Sionul (Sitten) nationales Vespa-Treffen mit
internationaler Beteiligung

Spanien (Barcelona) August 1961

Holland

17. und 18. Juni

Rallye VC Groningen

24. und 25. Juni

Rallye VC Enschede

Wichtige Internationale Termine

EUROVESPA 1961 vom 30. 5. bis 2. 6. 1961
in Salzburg (Österreich)

3. Europameisterschaft 1961, 9., 10. September
auf dem Nürburgring (Deutschland)

Drei-Meere-Fahrt 1961, 15. 4. 1961 (Italien)

9. Vespa-Europakongreß, Oktober-November
(Madrid, Spanien)



VC Hannover

10 Jahre sind es her, daß an einem Septembertage des Jahres 1950 ein paar Vespa-Fahrer nicht nur die Idee hatten, sondern auch die Tat folgen ließen und in Hannover einen Vespa-Club gründeten.

Es war eine echte Pioniertat, denn es gehörte damals Mut und Idealismus dazu, diese von vielen Seiten verspotteten und belächelten Fahrzeuge zu kaufen und zu fahren.

Und wie sie fuhren! Von Jahr zu Jahr wurden sie besser und zuverlässiger. Je mehr die Zahl ihrer Spötter abnahm, desto größer wurde die Zahl ihrer Freunde, die hinausfahren in die weite Welt.

Durch die Vespa fanden wir uns zusammen, mit ihr sprengten wir die Enge der ersten Nachkriegsjahre, trafen uns in allen Ländern und Städten Europas mit Gleichgesinnten.

Mit anderen maßen wir uns in sportlich fairem Kampf.

Nach Jahren des Rückschritts kam eine neue Blütezeit.

Mit frischer Kraft und neuem Schwung sind wir heute mit über 100 Mitgliedern ein aktiver Club, der dankbar zurückblickt, sich seiner Aufgabe bewußt, damals wie heute und in alle Zukunft Kameradschaft und Disziplin, aber auch Frohsinn zu üben.

So hatten wir allen Grund, unser 10. Stiftungsfest in den festlich geschmückten Räumen des Hotels „Bäckeramtshaus“ am Abend des 3. September zu feiern und mit alten und neuen Vespa-Freunden aus allen Teilen Norddeutschlands und aus Berlin die Sektgläser zum Wohle des Vespa-Clubs Hannover zu erheben.

Unter unseren Ehrengästen konnten wir den Vizepräsidenten des VCVD, Herrn Walter Toennes, und den Gausportleiter des ADAC, Herrn Joachim Tietsch, begrüßen.

Glückwünsche waren u. a. eingegangen vom Präsidenten des VCVD, Herrn Hans Stuck, vom Vizepräsidenten, Herrn Bernhard Wesche, vom Generalsekretär, Herrn Wolfgang Schramm, vom Mitbegründer des Clubs, Herrn Huschke von Hanstein, sowie vom Gauvorstand des ADAC und vielen Vespa-Clubs.

Von einem Fanfarenzug wurde der Abend schwungvoll eingeleitet. Nach der Festansprache unseres 2. Vorsitzenden wurden die beiden Gründer unseres Clubs geehrt und auch der Gattin unseres leider dienstlich verhinderten 1. Vorsitzenden für ihre und dessen zehnjährige Clubtreue und Mitarbeit ein Erinnerungsgeschenk überreicht. Dann spielte das Orchester Wittrock zum Tanz, der nur von einem „Hannoverschen Original“ unterbrochen wurde. Dieses Original verstand es wirklich, uns zum Lachen zu bringen und zu unterhalten. — Viel zu schnell vergingen die Stunden auf dem Parkett oder an der Bar. Trotzdem wurde noch Zeit gefunden, Clubnadeln zu tauschen, alte Freundschaften zu festigen und neue zu schließen.

Elke Rassau — Klaus Thies

Jahresabschlußfeier des VC Pforzheim

Am Mittwoch, 4. 1. 1961, veranstaltete der Vespa-Club Pforzheim seine traditionelle Jahresabschlußfeier.

Vorsitzender Werner Fischer begrüßte die zahlreich erschienenen Gäste und Mitglieder und wünschte für die neue Saison ein glückliches, gesundes und unfallfreies 1961.

In seinem Jahresrückblick würdigte er besonders die Aktivität innerhalb des Clubs, sowie die Vespisten, welche es nicht scheuten, hunderte von Kilometern zurückzulegen zum Besuch in- und ausländischer Vespa-Treffen, bei denen immer wieder neue Freundschaften geknüpft und alte erneuert wurden.

Erfreulicherweise war das Interesse bei den Geschicklichkeits-Turnieren sehr groß, da in diesem Jahr erstmals um den ausgesetzten Wanderpokal gekämpft wurde.



Werner Fischer vom VC Pforzheim überreicht seinem 2. Vorsitzenden Jürgen Grube die Ehrenurkunde

Nach seiner Ansprache ehrte und überreichte Werner Fischer dem diesjährigen Sportmeister Bernd Schüssler den von Detlef Hildebrand gestifteten Wanderpokal verbunden mit einer Urkunde. Ferner plazierten sich als zweiter Sieger Udo Fischer und als dritter Rolf Straile. Den von Jürgen Grube gestifteten Wanderpokal für meistgefahrenste Clubkilometer errang Dietmar Rengers für 2154 km. Auf dem zweiten und dritten Platz folgten: Hans Grünke (1864 km) und Hans-Jürgen Abelt (1432 km).

Für besondere Leistungen und Aktivität 1960 erhielt Jürgen Grube den vom Club ausgesetzten Ehrenpreis, eine wertvolle Silberschale. Ferner wurden ausgezeichnet: Werner Fischer und Rolf Straile.

Für langjährige Mitgliedschaft und besondere Verdienste wurde Wolf Wiesener, Roman Mayer, Horst Stüchel und Günter Kern die Ehrenurkunde des Vespa-Club Pforzheim überreicht.

Danach sorgte die Hausband für rhythmische Tanzmusik. Der Vergnügungsausschuß hatte sich bemüht, der Veranstaltung durch Einlagen eine besondere Note zu geben, was zur Freude der Gäste und Mitglieder auch bestens gelang.

Jahresabschluß beim VC Augsburg

Ganz besonders feierlich wurde zum zehnten Male am 1. Oktober 1960 der Jahresabschluß beim VCA begangen. Vorstand Settele und Sportwart Knöpfle gaben ausführliche Berichte über das erfolgreiche Vespajahr 1960. Herr Mausch las aus



VC Augsburg erhält die Silberschale

der 10jährigen Chronik des VCA vor. Zum ersten Mal wurden verdiente Mitglieder mit einer neu geschaffenen Ehrennadel bedacht. So erhielt das Ehren- und Gründungsmitglied Herr Hermann Husel die goldene Ehrennadel. Desgleichen in Silber die Mitglieder Schönfeld, Kühlein, Mausch. Die Nadel in Bronze erhielten die Fahrer Mayer, Knöpfle, Pretsch sowie die beste deutsche Vespa-Mannschaft mit den Fahrern Husel jun., Müller und Hascher. In der Clubwertung wurde Gerhard Mayer als Jahressieger geehrt, der die Fahrer Beckenbauer, Knöpfle und Rauch auf die nächsten Plätze verwies. In der Sportwertung sicherte sich Fred Hascher mit nur geringem Abstand vor Heinz Husel jun. und Hans Müller den 1. Platz. Die jeweils 3 Besten erhielten wertvolle Silber-schalen. Im Ganzen gesehen war es ein schöner und gemütlicher Abend im Kreise Gleichgesinnter.

Am darauffolgenden Mittwoch wurde dann die Generalversammlung mit Neuwahlen abgehalten. Leider konnten aus geschäftlichen und privaten Gründen der bewährte Vorstand Gerhard Settele und Sportwart Adolf Knöpfle nicht mehr kandidieren. So wurde nun folgende Vorstandschaft neugewählt:

1. Vorstand: G. Mayer, Kassierer: H. Schönfeld, Schriftführer: H. Schneider, Sportleiter: F. Hascher, Beisitzer: H. Husel jun., H. Müller, A. Mausch.

Die neue Club-Anschrift wurde wie folgt festgelegt:
VC Augsburg, G. Mayr, Ulmer Straße 24 1/2.

10 Jahre Vespa-Club Heidelberg

Aus Anlaß seines 10jährigen Bestehens hatte der VCH seine Mitglieder, Freunde und Gönner sowie mehrere Vespa-Clubs der näheren Umgebung zu einer großen Jubiläums-Veranstaltung eingeladen. Bereits am Samstagmittag fand auf dem neuen Meßplatz ein mit vielen Schwierigkeiten gespicktes Geschicklichkeits-Turnier statt, das über 50 Vespas am Start sah.

Am Abend traf man sich im festlich geschmückten „Königssaal“ des Heidelberger Schlosses zum großen Vespa-Ball. Der Vorsitzende des VCH, Herr Gerd Hummel, begrüßte die An-



Gerd Hummel bei der Ehrung verdienter Mitglieder des VC Heidelberg



Gisela Birkner überbringt die Grüße des VCVD-Vorstandes

wesenden und gab seiner Freude Ausdruck, neben den vielen Clubkameraden, Freunden und Gästen auch die Vertreter des VCVD, des ADAC, der Polizei und Presse sowie die Clubs Bensheim, Hockenheim, Kaiserlautern, Mannheim, Pforzheim, Rüsselsheim und Stuttgart ganz besonders willkommen heißen zu können. Danach gab der Heidelberger Perkeo Fanfarenzug den Startschuß für ein Kabarett-Programm, das Hajo Blasig ansagte und das allgemein sehr zu gefallen wußte.

Während einer Tanzpause nahm Herr Hummel die Siegerehrung des Geschicklichkeits-Turniers vor und überreichte schöne Pokale an die Erstplacierten D. Gaukel (VCH), G. Jörger (VC Mannheim) und E. Preuß (VCH). Außerdem wurde



Geschicklichkeitsturnier auf dem Meßplatz anlässlich des 10jährigen Bestehens des VC Heidelberg

Herr Mendel und Herr Küster für 10jährige Mitgliedschaft und Frl. Wagner, Herr Braun und Herr Dürr für besondere Verdienste um den VCH mit einem Geschenk bedacht. Schließlich wurde die goldene Club-Ehrennadel den Herren Gaukel, Kramer, Pahl und Quinti (alle VCH) sowie Herrn Franz Islinger (VC Mannheim) überreicht. Herr Hummel erhielt von Frau Birkner, die als Vertreterin des VCVD erschienen war, von seinen Mitgliedern und den anwesenden Clubs schöne Geschenke zum Jubiläum und speziell für die Gründung und seitherige Leitung des Clubs.

Am Sonntagvormittag trafen sich bei herrlichem Wetter die anwesenden Clubs mit den Mitgliedern des VCH zu einem Stadtbummel. Eine Fahrt mit der Bergbahn zum Schloß, Frühstück, gemeinsames Mittagessen und eine Korsifahrt durch Heidelberg beschlossen die gelungene Veranstaltung.

Gerd Hummel

Neue Clubanschriften

VC Hamburg-Wandsbek e.V.: 1. Vors. Jürgen Roebe, 2. Vors. Hans Peter Elvers. Schatzmeister Werner Schaffert. Sportwart Jörn Bormann. Clubanschrift: Jürgen Roebe, Hamburg-43, Naumannplatz 24.

VC Essen-Frintrop: 1. Vors. Gustav Stolte. 2. Vors. Dieter Walterscheid. Kassiererin Irene Stein. 1. Tourenwart Heinz de Kluidt. 2. Tourenwart Horst Banowski.

VC Nordwest-Frankfurt: 1. Vors. Klaus Müller, 2. Vors. Hans Krüger, Schriftführerin Christel Rothe. Kassiererin Elfriede Müller. Sportwart und Tourenwart Peter Schmidt. Clubanschrift: Klaus Müller, Frankfurt/M., Schwarzburgstr. 58.

VC Bergen: 1. Vors. Horst Stucke. 2. Vors. Jürgen Sukowsky. 1. Sportwart Kurt Stadler. 2. Sportwart Alois Breitung. Kassierer Bernd Henninger. Vergnügungswart Horst Patzke. Schriftführer Walter Schida. Clubanschrift: Vespa-Club 1958 Bergen, Walter Schida, Bad Vilbel, Friedrich-Ebert-Ring 49.

VC Gerresheim: 1. Vors. Achim Büscher. Geschäftsführer Manfred Krebs, Sport und Tourenwart Werner Halwas. Kassierer Hans Dieter Hopp. Schriftführer Holgar Klabunde. Clubanschrift: Achim Büscher, Düsseldorf-Gerresheim, Keldenicherstraße 32d.

Schmunzel-Tip



Oster-Einladung.
„Verzeihung, gnä' Frau, ich dachte, Sie hätten hier Ostereier versteckt...!“



„Zum Glück ist Ihnen nichts passiert, mein Fräulein. Darf ich Sie aber um Ihren Namen und Ihre Adresse bitten?“
„Bitte, postlagernd!“

„Ist doch mal was anderes so eine Herrenpartie nach Bagdad!“

„Ich habe meinen Roller überholen lassen, hat 10 Mark gekostet!“
„Wie nur 10 Mark fürs Überholen?“
„Ja, ich fuhr zu schnell, da hat mich die Polizeistreife überholt.“



KURT FLEMIG



Der EISERNE — der nicht standhaft war



KURT FLEMIG

Herausgeber und Verlag: Vespa-Club von Deutschland e.V. (VCVD) Sekretariat, Augsburg-Haunstetten · Druck: Schön-Druck, München, Holzstraße 7 · Für den Inhalt und die Herausgabe verantwortlich: Wolfgang Schramm · Graphische Gestaltung: Ernst Strom, München
Für unverlangt eingesandte Manuskripte keine Gewähr · Der Vespa Tip erscheint sechsmal jährlich · Das Jahres-Abonnement 1961 kostet 3,- DM · Einzelpreis 50 Pfennig · Alle Ausgaben des Jahres 1961 können über den VCVD nachbestellt werden · Zur Zeit gültig Anzeigenpreisliste Nr. 3.

Foto: Hascher, Wiesener, Minghoff, Grühne, Schweissheimer, Schefer, service-Foto, Glässel, Maul & Co., Schwab, 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, 4,8 PS, 3 Gänge, Original-VESPA-Motor, Fallstromvergaser, Normverbrauch 1,8 Ltr., Höchstgeschwindigkeit ca. 70 km/h, Sitzhöhe 780 mm, 8-Zoll-Räder; leise, handlich und leistungsfähig. Zugelassen für 2 Personen.

Mischung 1: 50 (!)

Große Abb.: „de Luxe“-Modell.

Kleine Abb.: Normalausführung mit abgenommener Motorhaube.



Vespa „GS“

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

Kleiner Steckbrief:

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

Große Abb.: Einzige Ausführung VESPA Grand Sport.

Kleine Abb.: Grand Sport mit abgenommener Motorhaube.



Vespa 150

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

Kleiner Steckbrief:

150 ccm, 5,7 PS, neuentwickelter VESPA-Motor für Gemisch 1:50 (!), Leichtmetallbremsen m. Kühlrippen, Normverbrauch 2,2 Ltr., Spitze ca. 80 km/h, 10-Zoll-Räder. Preis:

Normalausführung DM 1425,—

„de Luxe“-Modell DM 1485,—

Große Abb.: „de Luxe“-Modell.

Kleine Abb.: Normalausführung mit abgenommener Motorhaube.



der meistgefahrenere Roller der Welt



*Im sonnigen Süden ist es bald soweit —
und die Badesaison beginnt*