Vespa TIP

DIE ZEITSCHRIFT
FÜR DEN VESPA-FAHRER

OFFIZIELLES ORGAN DES VESPA-CLUBS VON DEUTSCHLAND | NR. 36 1961 | MÜNCHEN | EINZELPREIS 50 PFENNIG

Aus dem Inhalt:

Meine rasante Emma und ich

Das höchste Dorf Europas

Pässe und Vespen

Warum Original-Ersatzteile?

Dies und Das

Reisenachrichten

Für Sie gelesen

Aktuelles Bild

Jazz

10 000 helfende Hände

Vespa-Sport

Sportnachrichten

Paragraphen

Reisegepäckversicherung

Clubnachrichten

Schmunzeltip

*

Besonders für Sie
Vespa-chic im Vespa Tip

Besonders für Ihn
Für den Bordmechaniker

*

Unser Titelbild:

Immer wenn die Sonne lacht,
ist eine Rollerwäsche fällig.
Das Starmannequin Bambi von Jena
hat auch das gelernt.
Foto: Bayr. Bild-GmbH.

*

Letzte Meldung

Der Präsident des Vespa-Clubs von Europa, Dr. Renato Tassinari, kam am 19. April nach Deutschland und besichtigte zusammen mit Hans Stuck, VCVD-Generalsekretär Wolfg. Schramm u. VCVD-Sportkommissar Herm. Husel den Nürburgring, auf dem am 10. September die VESPA-Europameisterschaft ausgetragen werden soll.

William Holden auf Vespa in dem Film „Die Welt der Suzi Wong".

Meine »Rasante Emma« und ich

Eine Vespa-Reise durch die neue Welt

Der Reiseanfang in Richtung Mexiko im Juni 1959 in Los Angeles.

Als ich mir am 17. April 1958 während meiner Mittagspause eine Vespa kaufte, hatte ich nicht die geringste Ahnung, daß ich erstens soviel Zeit mit ihr zusammen sein würde, und zweitens, daß ich soviel Freude und durch sie so viel erleben würde.

Was passierte, ist, daß ich erst nur eine große Tour ca. 3000 Meilen machen wollte und jetzt mit ihr im ganzen 45 000 Meilen fuhr. Das sind ungefähr 65 000 Kilometer und bedeutet, daß ich nicht wie vorgesehen von New York nach Kalifornien fuhr, sondern in New York startete, nach Florida fuhr, in Kuba fast während der Revolution verschwand, zurück nach Florida und dann erst quer durch den Kontinent brauste.

Das waren die ersten 10 000 km. In Kalifornien arbeitete ich und fuhr mit der Fahrt zur Arbeit täglich eine Entfernung von 50 km. Das brachte mich nach neunmonatigem Aufenhalt auf mehr als zusammengerechnet 16 000 Meilen, ca. 26 000 km. Während dieser Zeit, der Tour und des Aufenthaltes im Westen der USA, benutzte ich die Maschine, ohne auch nur einmal auf sie Rücksicht zu nehmen. Ich fuhr stetig mit Vollgas, innerhalb oder außerhalb der Städte. Jagte die Vespa Berge hoch, die ich dann ebenfalls wieder auf dem gleichen „dirttrack" hinunter mußte. Also nicht nur die Straßen waren mein Fahrrevier, sondern sehr oft machte es mir besonders viel Spaß, vom Wege abzuweichen und, z. B. in der Mojave-Wüste in Kalifornien, einfach querfeldein zu fahren, welches auch mit meinen kleinen Acht-Inch-Rädern sehr gut ging.
Ich möchte noch erwähnen, wie ich die die Vespa erstand und was für ein Modell sie ist. Während dieser genannten Mittagspause hatte ich mir vorgenommen, mir ein kleines motorisiertes Vehikel anzuschaffen. Ich lief durch einige der vielen Vertretungen, welche es hier in New York gibt, und stieß auf einen Laden, mehr ein Lagerhaus, in dem man nur so beiläufig erwähnte, man hätte vor einem Jahr von der Vespa-Firma ein Muster bekommen, um eventuell die Vertretung für die US zu übernehmen. Nun das hätte nicht geklappt, und die Vespa stände unbenutzt herum. Ich könnte sie für bare 300,00 Dollar mitnehmen. Sie war ein 1956/57-Modell mit der damals üblichen grauen Farbe, Standard, 150 ccm. Als Extra hatte sie eine Gepäcktasche für vorne und nur ein Sitzkissen für den Sozius. Am nächsten Tag war die Vespa schon mein eigen, und auf ging's zu ersten Probefahrten.

Ich hatte mir damals schon vorgenommen, die Vespa in keiner Weise fahrmäßig zu schonen, doch was das Äußere anbetraf, so benutzte ich sehr oft meine eigene Spucke, um auch den kleinsten Spritzer zu entfernen. Als ich nun aber vor kurzem in Deutschland war, sah sie nicht im geringsten mehr danach aus, eher nach einem fahrenden Schrotthaufen. Doch sie fuhr. — Eine Ralley, die ich in Hamburg mitfahren wollte, schied mich aus, da ich den Motor nicht mehr ganz unter Kontrolle hatte, der elektrische Teil des Motors fiel auseinander. Nun als die Vespa jünger und ich noch in Kalifornien war, gewann ich einst in einer gemischten Ralley den dritten Preis, eine Miniaturausgabe des „Oscars". Später, wiederum in Hollywood, wo ich auch zu der Zeit wohnte, gewann ich den Preis des hervorragendsten Motorrollers. Die Konkurrenz war in gewisser Hinsicht leicht zu schlagen, da ich die meisten Meilen und den interessantesten Roller besaß, obwohl zur gleichen Zeit eine Art Vagabunden-Paar dort war, mit einer zwar nagelneuen, doch künstlich „gealterten" Vespa. Sie hießen Ron (ein Amerikaner), Rudi (ein Deutscher) und Bubu, ein afrikanischer Affe. Sie lebten von dem Geld anderer und zogen von Wohnung zu Wohnung, wo immer man sie einlud, und blieben, bis man ihrer satt war. Ich selbst hatte sie in New York kennengelernt, und nachdem ich in Hollywood bereits neun Monate gearbeitet und mir gerade mein Geld für die Weiterreise verdient hatte, kamen jene erst dort an, und zwar mit Wagen und geschenktem Roller. Sie gaben 'ne Wolke an, erzählten viele Märchen, die jeder gerne hörte, und bestanden darauf, auf einer Vespa durch die Sahara gefahren zu sein. Welches leider nicht möglich ist, da die französische Regierung keinem Rollerfahrer die Erlaubnis erteilen würde und schon bei Autofahrten viel Schwierigkeiten macht. Doch nun, sie werden auf dem Zug und per Wagen mitgenommen worden sein.

Meine Pläne zur Weiterfahrt ließen mich Anfang Juni meine Sachen packen und meinen Roller richten. Ich hatte vor, nach Südamerika zu fahren. Mein Roller war derart beladen, daß ich gerade noch genug Platz für meine Füße hatte und ich noch so la la auf meinem Sattel sitzen konnte.

Diese Fahrt hatte ich richtig geplant. Karten, eine vollständige 16 m/m Filmausrüstung, zwei Kleinbildkameras und derart viel Film dazu, daß alleine dadurch nicht viel Platz für meine Zeltausrüstung und die vielen anderen Notwendigkeiten blieb.

Die Mojave-Wüste in Arizona (Kalifornien). Die 405 Meilen lange Straße fuhr ich das erste Mal im Juli 1958, das zweite Mal im Juni 1959 und kurz danach im Juli nochmals zweimal.

Um lange Strecken in den Wüsten Mexikos fahren zu können, hatte ich die linke Seite der Vespa von der „bubble", der Werkzeugtasche, befreit und mir statt dessen einen besonders großen 20-Liter-Tank angebaut, welcher jedoch nicht mit dem anderen Sechs-Liter-Tank verbunden war. Ich kaufte mir Belzer-Chrom-Vanadium-Werkzeuge für alle möglichen Reparaturen und natürlich x-viele kleine Ersatzteilchen, besonders viel Kabel.

Außerdem hatte ich mich auch noch mit einer Öl-Malausrüstung beladen und viel Zeichenpapier.

Um der ganzen Sache noch eine, wie man sie in Kuba nannte, fetéistische Note zu geben, baute ich an den Reservereifen mein Maskottchen, einen Indianer aus Italien, und etliche Schwänze von den verschiedensten Tieren.

Kurz bevor ich dann wirklich die Gegend von Los Angeles verließ, kaufte ich mir noch eine vollständige Reifenausrüstung der Firma Metzeler, und ich muß sagen, daß ich mit einem Reifen, im ganzen zusammengerechnet, 30 000 km fuhr. Endlich ging es los. Meine dort erworbenen Freunde versammelten sich am Abend zuvor in meiner Wohnung, und der Rest brachte mich am folgenden Tage noch bis an die Stadtgrenze. — Es war ein wunderbares Gefühl, mal wieder auf der Landstraße zu sein, frei von allen Sorgen und den Belastungen einer Stadt und frei von der täglichen, auch in meinem Beruf als Gebrauchsgraphiker fast routinierten Arbeit. Eigentlich konnte ich auf eine schöne Zeit zurückblicken. Ich hatte Erfolg im Beruf, hatte eine Stellung als Art-Direktor, Leiter der gebrauchsgraphischen Abteilung einer großen Firma, hatte viele gute Freunde gesammelt, und auf gemeinsamen Touren in die umliegenden Berge und Wüsten viel Freude gehabt.

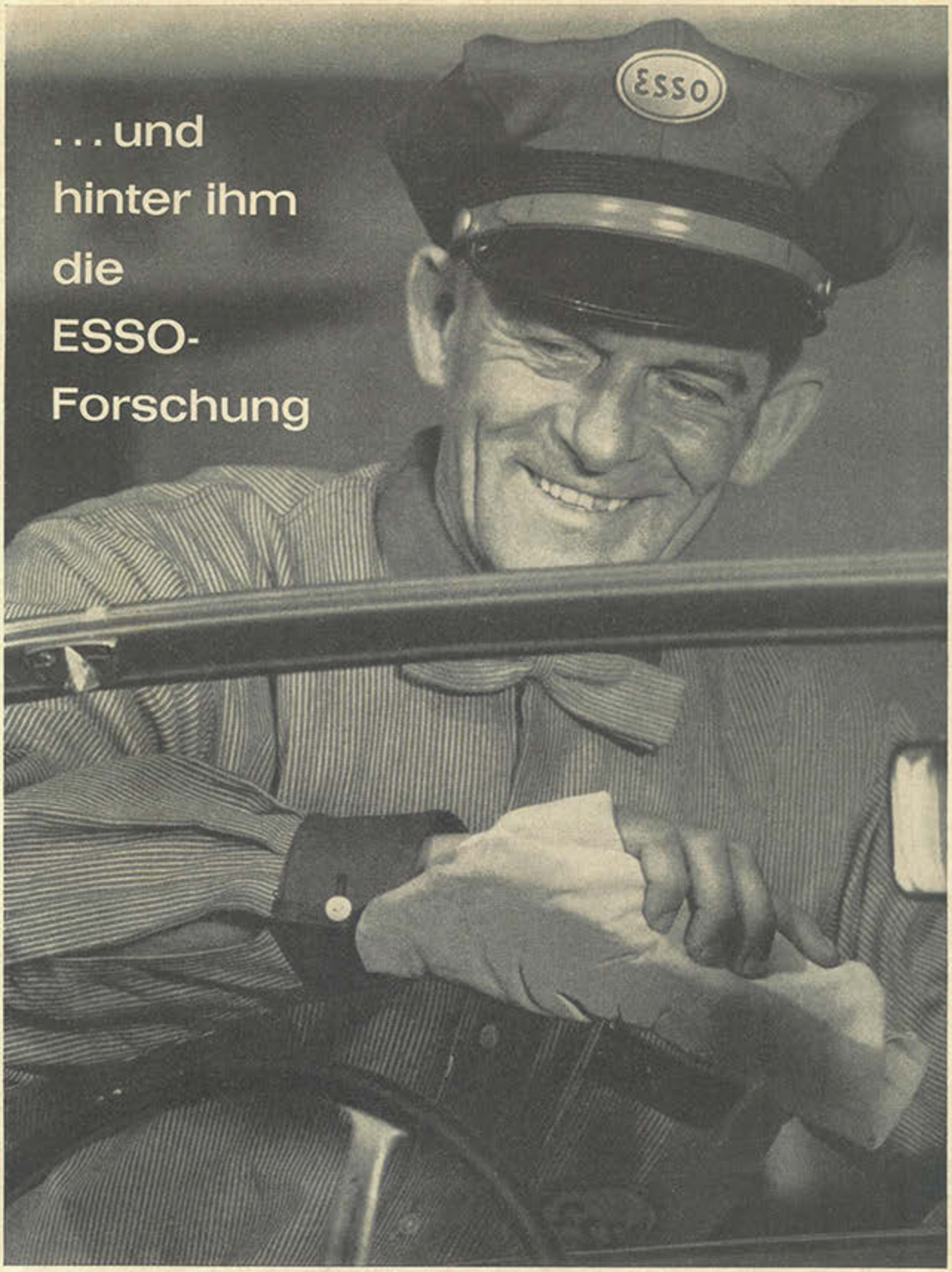
Wie gut es auch immer sein mag, ich mußte fort in die Ferne, um mein Reisefieber zu stillen. Zu der Zeit besaß ich ein gewisses Ego, das mich rasen und Meilen fressen hieß und mir sagte, ich könne Rekorde brechen. Und mein Wollen wurde auch dadurch noch angespornt, daß gerade zu der Zeit viele den gleichen Plan hatten. Ich wollte der erste sein. Ich wußte, daß meine treue „Rasante Emma" getaufte Vespa es aushalten würde. Ich hatte sie selbst vollständig überholt, verschiedene Teile ausgewechselt und alles in „top shape" gebracht. Nichts konnte also schiefgehen . . . Auf und hinein in die Mojave-Desert. Eine verdammt öde Angelegenheit für über 500 km. Doch es ist leicht zu schaffen, besonders wenn man diese Gegend schon mal durchfahren hat.

Alle 100 Meilen mußte ich den Tank neu auffüllen, welches einfach war, und jagte im wahrsten Sinne des Wortes weiter, gen Südosten, der Stadt Phoenix zu. Nachdem ich auch diese Stadt passiert hatte, kam ich in die wirklich heißeste Wüstengegend und auch noch durch eine Indianer-Reservation. Die Kakteen schossen hier gen Himmel und waren meine einzige Abwechslung. Das kann sehr langweilig sein, doch kann das Suchen nach einem besonders schönen Exemplar die Langeweile vermindern. Ich fand auch eines, welches ungefähr 15 m hochragte und mich und meine Kamera anzog. Ich stellte meinen Photoapparat auf, ließ den Selbstauslöser surren und rannte in Richtung Kaktus. Doch zwischen Kaktus und mir befand sich viel natürliches Gerümpel, welches sehr oft als Schlupfwinkel den Schlangen dient, um sich der brennenden Sonne zu entziehen. Ich hatte vor, auf das Bild zu geraten, raffte meine Energie zusammen und erreichte die Nähe der Riesenpflanze in großen Sätzen. Nun ich sah an dem Tage keine Schlange, nur gehörnte Eidechsen, verschiedene Vögel, welche in den Kakteen ihre Nester bauen, und sonst noch allerlei Kleinvieh, wie Hasen.

Meine erste Nacht dieser Solitüde verbrachte ich in den Felsen der kalifornischen und arizonischen Grenze. Diese Nacht verbrachte ich auf dem Hof des Vespahändlers in Tucson/Arizona, in der Gesellschaft der, wie ich sie nannte, „Vagabunden mit Roller". Sie waren in der Wüste mit Kolbenklemmer hängengeblieben und verbrachten nun bereits zwei Wochen dort. Ich entschloß mich, trotz der herzlichen Aufnahme in Tucson am nächsten Morgen schon wieder meine eigenen Wege zu gehen. (Fortsetzung im nächsten Heft)

I. Carsten

Bild oben: An der Ostküste Floridas, auf dem Daytona-Beach-Race-Way. Während der ersten Fahrt 1958. – **Bild mitte:** Ein riesiger Kandelaverkaktus in Arizona bei der Stadt Tucson. – **Bild unten:** Auf einer Farm in Amarillo, Texas. Mit dem Cowboy, ein deutscher Austauschstudent, und einem amerikanischen Vespisten, welchen ich sehr oft abschleppen mußte.



Und nun noch die Scheibe – und alles ist wieder klar! Am Kundendienst erkennen Sie den Esso-Tankwart. Am Kraftstoff und am Öl erkennen Sie die Leistung der weltweiten Esso-Forschung.

Forschung und Service sprechen für Esso

ESSO

Übers Wochenende ins höchste Dorf Europas

Aus dem Bodenseeraum gelangen wir auf der schönsten Schweizer Autobahn in die bündnerische Kapitale Chur. Von dort verfolgen wir die San-Bernardino-Straße und schalten in der berühmten, durch den Hinter-Rhein in den Fels gefressenen Via-Mala-Schlucht einen Halt ein.

Das erste Dorf im lieblichen grünen „Schamser-Tal" heißt Zillis, und der Kunstfreund wird an der 820 Jahre alten Kassettendecke der Talkirche seine helle Freude haben. Nach Andeer, einem netten Badeort auf 983 m Höhe, folgen wir dem heute noch tobenden Averserrhein und gelangen ins Val Ferrera, ins „Eisental". Im Mittelalter wurden an den schroffen Abhängen Kupfer, Blei und Silber geschürft. Heute aber sind andere Schatzgräber am Werk; die Ingenieure haben einen genialen Plan entworfen, um die „Weiße Kohle" der Schweiz — die Bergwasser — in Kilowattstunden zu verwandeln.

Diesem Kraftwerk haben wir auch die moderne asphaltierte, durchgehend 5 m breite Talstraße zu verdanken. Mit max. 10 Prozent Steigung führt sie die Vespa-Touristen mühelos auf 2126 m Höhe. Während die neue Straße sich kühn durch Tunnels und über schwindelerregende Viadukte schwingt, versteckt sich das rund 70 Jahre alte Fahrsträßchen in der tiefen, tosenden Schlucht. Bei dem alten Brücklein über den Reno di Lei verläuft die italienisch-schweizerische Grenze; so weit also hat Italien einen Keil ins Bündnerland vorgetrieben. Einst blühte hier der Schmuggel, in Zukunft werden aber italienische Wasser in drei Stufen die schweizerischen Turbinen treiben.

Auf fast 2000 m treffen wir den Hauptort des abgelegenen Tales, Cresta. Etwas abseits liegt das weißleuchtende reformierte Kirchlein. Viele Volksbräuche haben sich in dem bis vor kurzem weltverlassenen Walsertal erhalten können. Aber nur an einem einzigen Haus treffen wir noch auf einen

Die neue, durchwegs asphaltierte Straße führt mühelos auf weit über 2000 Meter über dem Meer zum höchsten Dorf Europas – JUF.

„Seelenpalgga", ein Türchen in der Fassade, das jeweils geöffnet wurde, um der Seele eines frisch Verstorbenen das Entweichen aus dem Hause zu ermöglichen.

Das herrschaftliche, 300 Jahre alte Podestatshaus hinter Juppa erinnert uns an die Tatsache, daß Bündner „Podestaten" (Vögte) das heute italienische Veltlin regierten. Nach ergiebiger Amtszeit in der Fremde kehrte einer dieser Podestaten in seine abgelegene Urheimat zurück und erbaute diesen Herrschaftssitz.

Ein alter Averser, der es als Verwalter im Ausland zu Geld gebracht hat und in seine Heimat zurückkehrte, ließ sich ein Patrizierhaus aus Stein erstellen, das ihm mit seinen meterdicken Mauern Schutz vor den Unbilden der Hochgebirgswitterung bot.

Die Hüterbuben in Juf kennen die sonnigen Plätze in der Nähe, wo sich die Edelweiß mühelos pflücken lassen. Aber Vorsicht! Nehmen Sie bitte nur wenige Blüten mit. Die Edelweiß sind geschützt und es wollen sich auch andere an ihnen erfreuen.

Die Waldgrenze liegt bei 1700 m, Holz ist deshalb im Tal ein zu kostbarer Artikel, um nur verbrannt zu werden. Die Talbewohner trocknen deshalb den Schafsmist in Platten und verwenden diesen als Brennstoff.

Bald erreichen wir eine Gruppe braungebrannter Holzhäuser und sind damit am Ziel, dem höchsten Dorf Europas auf 2126 m Höhe: Juf. Hier leben 13 Erwachsene und 6 Kinder und kämpfen das ganze Jahr mit den Unbilden des Hochgebirgsklimas. Wir stärken uns im arvengetäfelten Gasthaus und machen dann einen Spaziergang, um den staunenden Zeitgenossen daheim ein paar echte, selbstgepflückte Edelweiß mitbringen zu können.

Auf der Rückfahrt versäumen wir nach Campsut die Abzweigung nach Süden nicht und fahren 2,5 km den Berg hinan, um plötzlich auf eine schweizerisches Zollhaus zu stoßen. Dort überlassen wir die Vespas der Obhut eines freundlichen Zöllners und beginnen — wohlversehen mit einem gültigen Reisepaß — einen 1 km langen Fußmarsch durch einen kühlen, feuchten Tunnel. Auf der anderen Seite blinzeln wir am Portal einem italienischen Carabinieri entgegen und betreten Italien gleich oberhalb der imposanten Betonmauer.

Hier hält eine doppelt gekrümmte, elastische Staumauer 200 Millionen m³ Wasser zurück. In drei Stufen werden aus dieser Menge auf Schweizer Boden jährlich 1325 Millionen Kilowatt gewonnen und damit ein Großteil des Energiebedarfes gedeckt. Nach einem erfrischenden Glas Chianti im italienischen Ristorante begeben wir uns wieder auf den Rückweg.

Diese Tour läßt sich von Ende Mai bis Oktober aus dem Raum München—Stuttgart—Freiburg i. B. bequem übers Wochenende ausführen. Sie bietet eine Fülle landschaftlicher und kultureller Schönheiten, und auch der Fotoamateur kommt bestimmt auf seine Rechnung. Ein Zeltplatz befindet sich bei Andeer, und vergessen Sie nicht — die Schweiz hat das billigste Benzin Europas!

Walter Lips, VC Zürich

Bild links: Dutzende von kühnen Brücken und schnurgeraden Tunnels gestatten der modern angelegten neuen Straße eine regelmäßige Steigung einzuhalten. – **Bild mitte:** Mühsam windet sich das alte Talsträßchen durch das wilde Tal des Averser-Rheines; aber bereits ist die neue, mindestens 6 Meter breite und vollkommen asphaltierte neue Bergstraße in Betrieb. – **Bild rechts:** Die einzige Kirche des ganzen Tales dient der protestantischen Bevölkerung schon seit dem Mittelalter. Sie ist mit herrlich frisch riechenden Arvenholz getäfelt und bildet eine nette Sehenswürdigkeit.

Ein Hut für 90 Dollar

Von Jo Hanns Rösler

Wenn man einem Kind den Namen Annabella in die Wiege mitgibt, mag das ein schönes Geschenk für ein junges Mädchen sein, für die Bank unter dem Fliederbusch und am Meer über das Wasser zärtlich zu rufen. In späteren Jahren aber, wenn die Fünfzig nahe sind, sitzt der Name der Dame ein wenig schief auf dem Kopf wie ein verrückter Hut für 90 Dollar. Nun, beides ist in der Geschichte darin: die Dame, die nach Amerika fuhr, hieß Annabella und das erste, was sie in der 5th Avenue tat, war der Kauf eines Hutes, so groß und rund wie ein Korb der Beerenleserinnen in den Weinbergen und über und über mit Blumen bedeckt, Papierrosen fast naturgetreu in allen Rosenfarben, dazwischen gelber Mohn, weißer Flieder und grüner Asparagus. Wir kennen ja alle diese Hüte, die man nur in den Staaten zu kaufen bekommt und die sich meist die ältesten Damen auf den Kopf setzen. Doch laßt mich diese Geschichte, bei der ich euch mit Handschlag versichere, daß sie tatsächlich, und zwar in diesem Jahre, geschehen ist, von Anfang an erzählen, ohne schmückende Zutaten, die ja bereits auf dem Hut reich vorhanden sind, und ohne meiner Phantasie die Zügel locker zu lassen und die Sporen zu geben.

Annabella heißt die Heldin unserer Geschichte, sie war in Frankfurt am Ufer des Mains geboren, vor genau 48 Jahren, und der Himmel wollte es so, daß sie in ihren Jahren zum erstenmal heiratete, einen Amerikaner, die Taschen voll Dollars und die Geschäfte in Deutschland. Ihm gefiel der aufgesetzte Adel im Gehaben der Dame, das europäische Hochdruckgebiet des vielseitigen Wissens und der Unterhaltung, modisch bis zum Ergötzen, mit einer Vorliebe für Reichtum, der erst jetzt ihrer persönlichen Note den rechten Hintergrund gab, die guten Tische in erstklassigen Restaurants, der Platz in der Loge und in der vordersten Reihe bei Modevorführungen, wo sie jetzt dank des neben ihr sitzenden Ehemannes die Stoffe der von den Mannequins vorgeführten Modelle mit der Hand, zwischen zwei Fingern, prüfen konnte, was sie sich bisher nie getraut hatte.

Mrs. Annabella L. hatte nun eines Tages das Glück — man sieht, die Kette reißt nicht ab — mit ihrem Gatten auf vier Wochen in die Staaten zu fahren, wo sie, wie ich bereits erwähnte, schon am Tage ihrer Ankunft und während ihr Gatte im Hotel die Koffer auspackte, in der 5th Avenue im Schaufenster einer Putzmacherin jenen Hut entdeckte, der wohl die erschreckende Summe von 90 Dollar kostete, dafür aber eine bunte Blumenpracht bot wie kaum ein Beet im Botanischen Garten zur Hochzeit der Blüten.

Von einem Hut dieser Art hatte Mrs. Annabella L. seit 15 Jahren geträumt, genau seit damals, als die ersten amerikanischen Filmstreifen wieder zu uns kamen und man auch in den Wochenschauen diese Blumenhüte auf den Köpfen der weiblichen High Society sah. Dieser Lebenstraum ging also bereits am ersten Tage ihres New Yorker Aufenthaltes in Erfüllung, und ihre Freude an dem Einkauf war so groß, daß sie den bunten Blumenhut gar nicht wieder absetzte, ihren einfachen dezenten aus Europa im Laden zurückließ und unter dem neuen Hut ins Hotel zurückkehrte. Aber wie das Leben so spielt, wie es der Zufall oft will, zugleich mit ihr im Hotel traf eine Depesche ein, die das vor zwei Tagen erfolgte Ableben einer ehrwürdigen Tante von Mr. L. und die Einäscherung im Krematorium von Cleveland für den nächsten Tag ankündigte.

Es war selbstverständlich, daß man der an Jahren gesegneten Tante die letzte Ehre erweisen mußte, und so saßen die beiden bereits eine Stunde später in einem vom Hotel bereitgestellten Wagen und fuhren die Nacht hindurch nach Cleve-

land. Sie fuhren, da ihnen keine Zeit mehr verblieb, direkt zum Krematorium nahe der Mündung des Cuyahoga hinaus, wo die Leidtragenden sich bereits versammelt hatten. Hier erst entdeckte Annabella beim Anblick der anderen, daß sie wohl einen dunklen Mantel trug, aber immer noch den farbenprächtigen großen Blumenhut auf dem Kopf hatte, der ihr bei diesem Anlaß mit Recht völlig unpassend erschien.

Während sie mit der Trauergemeinde in die Kapelle schritt, in der der Sarg der lieben Verstorbenen aufgebaut war, legte sie schnell in der Vorhalle ihren Neunzig-Dollar-Hut auf eine Bank und nahm dann neben ihrem Mann in der vordersten Reihe der Kapelle Platz. Der Einäscherung ging eine lange Feier voraus. Da die Tote in ihrem Leben sehr musikalisch war und viel für die Chorvereinigung und den Bläserchor ihrer Heimatstadt getan hatte, gaben beide Vereinigungen ihr zu Ehren in der Kapelle ein letztes Konzert, wenn auch nur in kleinen, den traurigen Umständen angepaßten Sätzen, und während alle Anwesenden noch einmal eng verbunden mit ihren Gedanken bei der lieben Verstorbenen waren und auch über die Überraschungen des Testaments nachdachten, ließ Mrs. Annabella L., die die Verstorbene ja nicht gekannt hatte, ein wenig gelangweilt und neugierig ihre Blicke durch die Kapelle wandern, betrachtete die spitzen Kirchenfenster, das Deckengemälde, den Chor, den Altar und den Sarg unter den Blumen und Kränzen — da erstarrte sie plötzlich, ihre Augen weiteten sich, das Blut strömte ihr zu Herzen, kaum, daß sie einen Aufschrei verhindern konnte: Vorn auf dem Sarg, mitten obenauf, auf dem Ehrenplatz sozusagen, lag ihr Blumenhut. Ein übereifriger Friedhofsdiener hatte alle noch draußen liegenden Kränze und Blumenarrangements gesammelt und hier niedergelegt. Darunter auch ihren teuren Hut. Ehe sie noch recht zum Bewußtsein ihres drohenden Verlustes kam, ein Hut für neunzig Dollar, ehe sie mit ihrem Widerstreit, aufzuspringen und ihn zu retten oder sich in das Unvermeidliche zu fügen, zu Ende war — senkte sich der Sarg mit dem teuren Hut langsam, langsam unter den breiten Klängen der Orgel in die Tiefe.

Dies ist geschehen. Ich habe es nur registriert. Mein Gewährsmann sagte, sie hätten alle herzlich gelacht. Ich aber, der die Frauen zu verstehen suche und selbst verheiratet bin und daher weiß, was ein neuer Hut für eine Frau bedeutet, kann verstehen, daß Mrs. Annabella L. ihrem Ehemann den Tod der Tante nie verzieh.

Stichtag für die Kraftfahrzeug-Entstörung 1. Juli 1961!

Die Deutsche Bundespost erinnerte an die bis zum 1. Juli d. J. abzuschließende Entstörung aller Kraftfahrzeuge, deren Zündanlagen Funken erzeugen und daher den Fernsehempfang stören können.

In der neuen Straßenverkehrs-Zulassungsordnung (StVZO) wurde dies so festgelegt, daß alle Zündanlagen von Otto-Motoren in Kraftfahrzeugen funkentstört sein müssen.

Für alle erstmals nach dem 1. Oktober 1960 in den Verkehr gekommenen Kraftfahrzeuge hat der Hersteller schon dafür sorgen müssen. Für alle älteren Rollermodelle muß nun folgendes geschehen:

Zur gesetzlich vorgeschriebenen Fernentstörung genügt der Einbau eines entstörten Zündkerzensteckers. Der alte Stekker oder die Klammer wird abgeschnitten und der neue Stecker (Pfeifenform) wird in das Zündkabel eingedreht. Das ist alles. So sind wir Vespa- bzw. Rollerfahrer nicht nur am billigsten, sondern vor allem mit dem geringsten Arbeitsaufwand davongekommen.

Ob wir nun das eine oder andere Fabrikat verwenden ist egal, lediglich die Entstörung ist maßgebend. Und hierin unterscheiden sie sich kaum, wenn auch die äußere Form schwankt. Den Kerzenstecker mit dem längeren Kragen könnte man vielleicht wegen der geringeren Verschmutzung der Kerze bevorzugen, das ist aber jedem überlassen.

Nachteilig auf die Rollerleistung wirkt sich der entstörte Kerzenstecker nicht aus. Es sind nur ganz geringe meßbare elektrische Werte, die der Zündfunke schwächer wird.

Und die Kosten sind kaum der Rede wert: Ein Beru- oder Bosch-Entstörstecker liegt in der Preislage um 2 DM. Arbeitszeit höchstens 3 Minuten.

2094 m sind wir hochgekrabbelt, sagt uns ein Schild und wir sind stolz auf unsere Leistung.

Pässe und Vespen

In zügiger, aber nicht unvorsichtiger Fahrt kurven wir den Jaufenpaß hinunter, dem Passeiertal zu.

Sie sind doch sicher auch schon dabei, für dieses Jahr lohnende Reiseziele und interessante Strecken auszusuchen, die Sie dann mit Ihrer Vespa aufsuchen wollen.. Darf ich Ihnen mit einem kleinen Vorschlag dabei behilflich sein? Ich bin im vergangenen Sommer eine so fantastische Strecke gefahren, daß es mir schwer fällt, sie Ihnen vorzuenthalten. Bitte begleiten Sie mich nun auf dieser Fahrt.

Unseren Start will ich nach Innsbruck, der Hauptstadt Tirols, im benachbarten Österreich, verlegen. Sie kommen aus irgend einem Teil Deutschlands nach Innsbruck, vielleicht über Ulm, Memmingen, Kempten, Reutte, Fernpaß oder über München, Garmisch, Mittenwald, Zirlerberg oder Sie sind auf der Autobahn beim Inntaldreieck abgezweigt und kommen über Kufstein. Sie finden sicher die günstigste Route. Und nun starten wir!

Von Innsbruck geht es Richtung Brenner. Schon nach wenigen Kilometern wird die Baustelle der Europabrücke unser Interesse auf sich lenken. Hier stehen sie, die gewaltigen

Kurz vor Cortina grüßt uns dieses Kircherl.

Pfeiler, die Sie im Fernsehen vielleicht schon gesehen haben und die den Bogen tragen werden, der ein ganzes Tal überspannt, ein gigantisches Bauwerk. Es werden keine Mühen für den Bau dieser Autobahn gescheut. Einige Schnappschüsse sind gemacht und es geht weiter, der Paßhöhe zu. Oben angelangt erwartet uns die italienische Zollkontrolle. Zur Erläuterung muß ich einige Worte einflechten. Wir haben nicht vor eine Italienreise zu unternehmen. Venedig und der Gardasee sind schon alte Lieder, Italiens heiße Landstraßen sind uns zu öd, wir bleiben lieber in Südtirol. In letzter Zeit haben Sie sicher im Radio schon von der Streitfrage zwischen Osterreich und Italien gehört. Südtirol mußte nach dem ersten Weltkrieg an Italien abgetreten werden. Dieses deutschsprachige Bauernvolk lebt seit damals unter fremder Verwaltung und ist verständlicherweise bemüht, nicht zur Gänze italienisiert zu werden. Wundern Sie sich also nicht, wenn Sie in dieser Gegend gemütliche, österreichische Weinbauern finden, die Sie mit Wohlwollen empfangen. Nun aber weiter, die Grenze haben wir hinter uns gelassen und es geht auf der anderen Seite den Brenner hinunter. Wir erreichen Gossensaß und kurz darauf Sterzing, hier müssen wir rechts ab, denn wir wollen dem Jaufenpaß zusteuern. Pässe werden unsere ständigen Begleiter sein. Ihnen gilt auch unser Streben und wir werden uns wundern, wie überlegen wir auf unseren Fahrzeugen den Autos sind. Spitzkehren scheinen für uns geschaffen zu sein. Bei solch einer Fahrt schlägt dem Vespisten das Herz höher. Kehre um Kehre steigen wir der Paßhöhe zu, der obere Teil wird flacher und schon haben wir es geschafft, das jenseitige Tal liegt frei vor uns. 2094 m sind wir hochgekrabbelt, sagt uns ein Schild, und wir sind stolz auf unsere Leistung. In zügiger, aber nicht unvorsichtiger Fahrt kurven wir hinunter, dem Passeiertal zu. Ab St. Leonhard halten wir Ausschau nach dem Sandwirt. Wir wollen uns das Heim des großen Tiroler Freiheitshelden Andreas Hofer ansehen, der 1809 den zähen Kampf gegen die französische Besatzung geführt hat. Und da ist es, gleich an der Straße. Wir verweilen einige Zeit und entziffern das Gedenkschild und die Schrift im Hauswappen. Meran ist unser nächstes Ziel. Kurz vorher zieht das Schloß Tirol unsere Aufmerksamkeit auf sich. Dieses Schloß war es, das dem ganzen Land seinen Namen gegeben hat. Es steht über dem Tal, und es scheint, als ob es den südlichen Teil Tirols bewachen wolle.

Meran! Haben Sie viel Zeit? Wenn ja, dann bleiben Sie einige Tage hier, es lohnt sich. Sie werden Ihre Freude daran haben, wenn Sie durch die engen Gäßchen bummeln, diese oder jene Kleinigkeit in den Lauben kaufen oder wenn Sie bei einem guten Glaserl Wein sitzen. Genießen Sie dieses herrliche Land. Und es hat noch einen Vorteil, es ist billig hier. Sie werden in jedem Geschäft anständig und ruhig bedient und es wird nicht, wie in Italien, gehandelt. Die Preise stehen fest, denn wir sind ja noch in Tirol, in einem entzückenden, sauberen Städtchen.

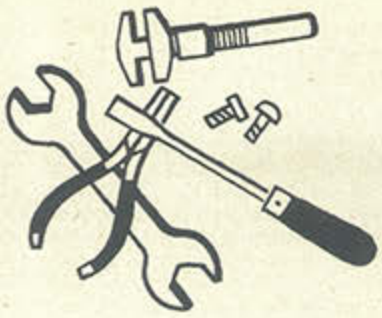
Wir aber fahren weiter, der Etsch entlang nach Bozen. Dort wenden wir uns nach Osten, den Dolomiten zu. Durch das tief eingeschnittene, wild zerklüftete Eggental schlängeln wir uns nun. Straße und Bach streiten hier um die schmale Talrinne und wir haben dabei Gelegenheit, wahre Straßenromantik kennen zu lernen. Das schmale Sträßchen führt uns durch niedere Tunnels, an senkrechten Felswänden vorbei, zackige Überhänge entziehen die Sonne unseren Blicken. Es ist diese Fahrt echtes Erleben für uns junge Motorsportler und wir freuen uns über die großartigen Eindrücke, die wir mit unseren Vespen sammeln können. Geduldig und treu tragen uns die beräderten Freunde der nächsten Paßhöhe zu, dem Karerpaß. Hocherfreut sind wir, als sich gleich nach einer scharfen Kurve der Karersee vor uns ausbreitet. Sein tiefblaues Wasser, das so klar ist, daß wir wirklich bis auf den Grund sehen können, begeistert uns, dafür ist es aber auch eisig kalt. Ein Märchensee inmitten der steilen Wände des Rosengartens! Wir sind nun in der herrlichen Gebirgswelt der Dolomiten. Auf tadellosen Straßen folgt nun ein buntes Auf und Ab in einem fantastischen Rahmen. Karerpaß hinauf und wieder hinunter ins Fassatal, aber nicht lange bleiben wir in der Tiefe, schon steigt die Straße und wir winden uns das Pardoi Joch hoch. Die Beifahrer haben es besser, die haben viel Zeit zum Schauen und es gibt dort sehr viel zu gucken, zieht doch die Sellagruppe und die Marmolada an uns vorbei. So gewaltig und wuchtig sind diese schneebedeckten Berge, daß es uns selbstverständlich vorkommt, daß unsere Vorfahren den Sitz der Götter auf diesen Gipfeln wähnten. Schade, daß wir wieder hinunter müssen. 2250 m waren wir jetzt am Pardoi Joch oben, in unzähligen Serpentinen geht es wieder dem Tal zu. Jedes Straßenstück bringt neue Überraschungen, auch manche Schwierigkeiten, aber gerade die machen die Fahrt für den Fahrer interessant und abwechslungsreich. Die Lippen sind schon lange eingekremt, da der Fahrtwind und die Höhenluft sie sonst zum Aufspringen bringen. Unerbittlich brennt die Sonne auf uns nieder. Wir haben uns für diese Fahrt in der Gebirgswelt natürlich besonders schöne Tage ausgesucht, an trüben und kalten Tagen wollen wir keine Pässefahrten unternehmen, denn über 2000 m ist es dann zu kalt und die Aussicht, dieses herrliche Panorama ist dann unseren Blicken entzogen.

Einer erkennt ihn im Vorbeifahren, den Col di Lana. Der Gipfel dieses Berges wurde im ersten Weltkrieg unterminiert

Fortsetzung auf Seite 10

Am Falzaregopaß. Uber die in den Felsen hineingesprengten Kehren können wir uns nur wundern.

Der Karersee, ein Märchensee, inmitten der steilen Wände des Rosengartens.



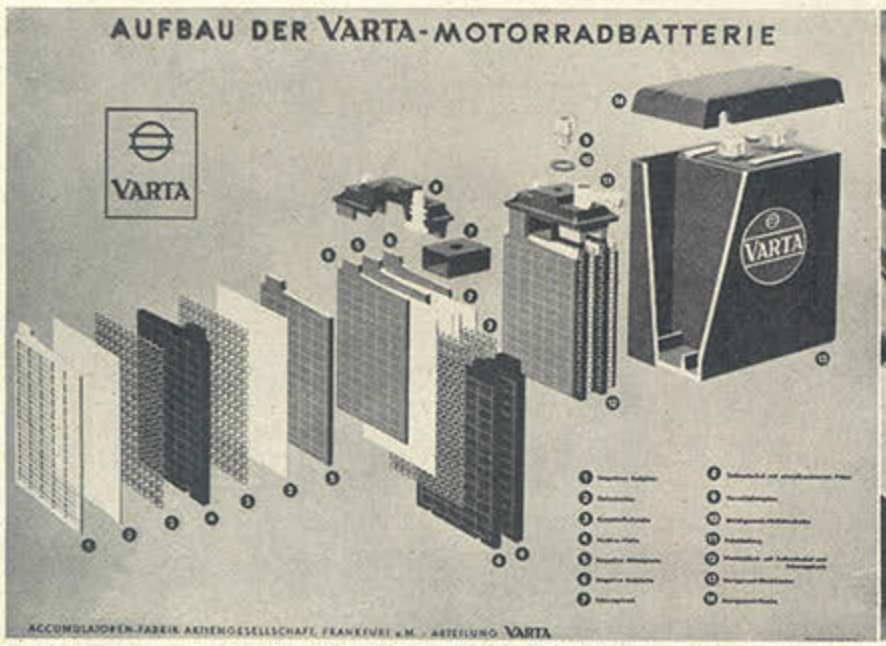
Für den Bordmechaniker

14. Lektion | Die Batterie und die Bremsen

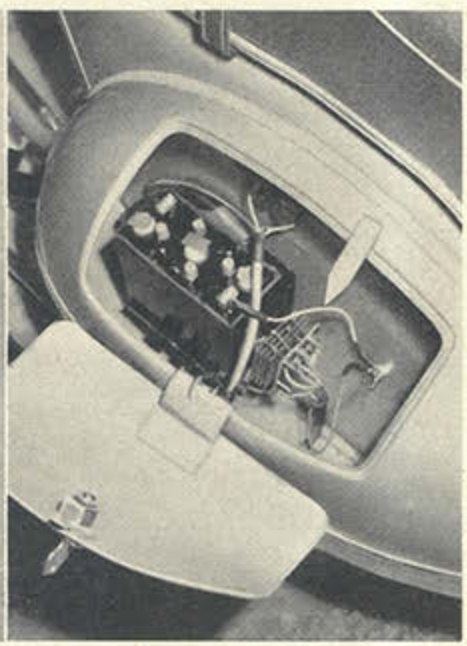
Batterie

Die Batterie ist kein Stromerzeuger, sondern ein Stromspeicher. Sie soll während des Betriebes des Fahrzeuges nachgeladen werden. Sie bekommt dabei nur so viel an Strom, als während des Betriebes über den zum Betrieb notwendigen Strom hinaus erzeugt wird. Die Lademenge ist bei Tagfahrt größer als bei Nachtfahrt, ebenso wird im Sommer weniger Strom verbraucht als im Winter.

Der Aufbau einer Kraftfahrzeug-Batterie ist abhängig von dem Raum, der zur Unterbringung derselben vorhanden ist.



1



2

1 Negatives Endgitter 2 Holzscheider 3 Kunststoffscheider 4 Positive Platte 5 Negative Mittelplatte 6 Negative Endplatte 7 Schwappkorb 8 Zellendeckel mit einvulkanisierten Polen 9 Verschlußstopfen 10 Weichgummiabdichtscheibe 11 Polableitung 12 Plattenblock mit Zellendeckel und Schwappkorb 13 Hartgummi-Blockkasten 14 Hartgummi-Haube

Deswegen ist der Aufbau einer Kraftfahrzeug-Batterie stark abweichend von dem einer stationären Batterie.

In der Kraftfahrzeug-Batterie müssen die Zwischenräume zwischen Plus- und Minusplatten sehr gering sein, die Aufnahmefähigkeit des „Elektrolyten" (in unserem Falle Schwefelsäure) möglichst groß sein. Eine Berührung von zwei nebeneinanderliegenden Platten würde einen Kurzschluß bedeuten. Um dies trotz der engen Zwischenräume zu vermeiden, werden zwischen die Platten Separatoren eingebaut, die den richtigen Abstand halten. Diese sind z. T. aus Kunststoff, zum Teil Holzfurniere. Der Batteriekasten besteht aus Hartgummi oder durchsichtigem Kunststoff. Eine 6-V-Batterie hat drei, eine 12-V-Batterie sechs Zellen (Bild 1).

Jede Zelle ist durch einen an den Rändern mit Dichtmasse vergossenen Deckel geschlossen. Die Gase, die sich beim Laden oder Entladen bilden, können durch einen Schraubstopfen abziehen.

Im Zellendeckel sind Bleibuchsen eingelassen, die mit den Polausführungen dicht verschweißt sind.

Um eine Batterie in Betrieb nehmen zu können, muß diese zunächst mit Akkumulatorensäure gefüllt werden, so daß die Plattenoberkante der Batterie ca. 10—15 mm von Säure überdeckt ist.

Akkusäure ist eine Mischung von Schwefelsäure und destilliertem Wasser. Nach dem Füllen geht das in den Platten enthaltene Blei (Pb) mit der Schwefelsäure (H_2SO_4) eine chemische Verbindung ein. Aus dem Blei wird Bleisulfat ($PbSO_4$). Es gehen also aus der Akkusäure Teile der Schwefelsäure in die Bleiplatten; dadurch wird der Akkusäurespiegel niederer und die Akkusäure selbst wäßriger. Das ursprüngliche spez. Gewicht der Säure von 2.85 wird geringer. Um in die Platten einzudringen, benötigt die Säure ca. 3—6 Stunden. Der abgesunkene Säurespiegel muß mit Akkusäure ersetzt werden.

Die Akkusäure hat aber noch eine weitere Aufgabe, nämlich den elektrischen Strom zu leiten. Flüssigkeiten, die diese Aufgabe leisten, nennt man Elektrolyte. Das Leiten des Stromes geschieht durch geladene Masseteilchen, die man Ionen nennt. In der Akkusäure spalten sich unter Einfluß des elektrischen Stromes die Moleküle der Schwefelsäure in Wasserstoff-Ionen (H-Ionen), die positiv geladen sind und in negative Rest-Ionen der Säure (SO_4-Ionen). Es verbleiben dann im Elektrolyten noch die Wassermoleküle mit dem chemischen Zeichen H_2O.

Zur Ladung wird die Batterie an einen Gleichstromerzeuger angeschlossen. Jetzt fließt elektrischer Strom durch das Elektrolyt. Als Ziel der Ladung wird eine elektrische Spannung von etwa 2 Volt pro Zelle angestrebt. Eine Spannung tritt in einer Batterie jedoch nur auf, wenn die beiden in den Elektrolyt getauchten Pole **nicht** gleiche Werkstoffe sind.

Beim Ladevorgang verbindet sich der Wasserstoff (H) mit dem SO_4 der Minusplatte wieder in Schwefelsäure (H_2SO_4). Die Schwefelsäure kehrt in das Elektrolyt zurück und das Bleisulfat ($PbSO_4$) der Minusplatte wird wieder zu Blei (Pb). Auch aus der Plusplatte kehrt die Schwefelsäure in das Elektrolyt zurück. Durch Einfluß von Sauerstoff (O) wird die Plusplatte zu Bleidioxyd (PbO_2). Damit bestehen die Platten aus zwei ungleichen Werkstoffen und die Voraussetzung zur Spannungsaufnahme ist gegeben.

Nach Beendigung der chemischen Umwandlung bilden die

entladenen Wasserstoff-Atome Gasblasen an der Minusplatte, während an der Plusplatte Sauerstoff frei wird. Beide entweichen aus dem Elektrolyt.

Das Wasser in der Batterie wird in Wasserstoff und Sauerstoff zerlegt.

Dadurch und durch die Erwärmung der Batterie beim Ladevorgang verbraucht sich das Wasser in der Säure mit der Zeit und muß durch destilliertes Wasser ersetzt werden.

Beim Entladen der Batterie wird der Zustand in den Platten wiederhergestellt, wie er vor dem Laden durch die Einwirkung der Akkusäure erreicht war, beide Platten werden wieder zu Bleisulfat.

Läßt man eine entladene Batterie stehen, so tritt spätestens nach 24 Stunden eine Schädigung der Batterie auf, die man Sulfatierung nennt. Die Sulfate zersetzen die Bleiplatten. Also entladene Batterien sofort zum Laden geben.

Um eine geladene Batterie in Ordnung zu halten, ist es notwendig:

1. Von Zeit zu Zeit, mindestens alle 3 Wochen, den Säurestand nachzuprüfen.
2. Abgesunkenen Säurestand nur mit destilliertem Wasser nachfüllen.
3. Die Batterie äußerlich sauber und von Säure trocken halten.
4. Ladezustand feststellen.
5. Rechtzeitig nachladen.

Beim Ausbau der Batterie zuerst Minuskabel lösen, beim Einbau Minuskabel zuletzt anschließen. Das Minuskabel ist leicht zu erkennen, es führt immer von Minuspol zur Masse, also zum Fahrgestell, wo es mit einer Schraube befestigt ist. (Bild 2)

Die Punkte 2, 4 und 5 läßt man am besten im Vespa-Service durchführen.

Das normale Lebensalter einer Batterie liegt bei zwei Jahren, wobei Vernachlässigungen der Batterie dieses Lebensalter entscheidend verkürzen.

Gealterte Batterien sind zu erkennen:

wenn die Zellendeckel an der Seite der Pluspole hochgedrückt sind, oder

wenn die Akkusäure bräunlich verfärbt oder unsauber, also verschmutzt ist.

Die Verwendung von sogenannten Aufbesserungsmitteln ist abzulehnen. Erfahrungsgemäß sind solche Mittel wertlos oder sogar geeignet, den Batterien zu schaden. Also Hände weg davon, es ist falsch angelegtes Geld.

Die Bremsen

Die Bremsen sind an jedem Fahrzeug das Element, von dessen Funktion Gesundheit und Leben abhängt. Es ist also nichts verständlicher, als daß die Bremsen gut gepflegt werden und deren Zustand einer ständigen Überwachung unterliegt.

An jedem Fahrzeug sind zwei Bremsen. Die Fußbremse wirkt auf das Hinterrad und wird mit dem Fuß betätigt; diese läßt bei der Betätigung auch das Stoplicht aufleuchten. Die Handbremse wirkt auf das Vorderrad und wird mit der Hand betätigt.

Die Vorderradbremse wird in den meisten Fällen stark vernachlässigt, da diese vielfach überhaupt kaum benützt wird. Dies ist nicht nur ein Mangel in der Fahrtechnik, sondern auch ein sträflicher Leichtsinn.

Der Handbremszug ist am Handgriff mit einem an das Bremsseil angelöteten Nippel in seine Führung eingehängt, während er am Bremshebel durch einen Schraubenbolzen geführt und mit zwei Klemmplatten gehalten wird.

Der Fußbremszug wird am Bremspedal und am Bremshebel für das Hinterrad mit der gleichen durchlochten Schraube und den gleichen Klemmplatten festgehalten.

Beim Anschließen des Bremsseiles am Bremshebel des Vorder- bzw. Hinterrades ist es wichtig, daß das Seil an den Klemmplatten nicht geknickt wird (siehe Bild 3). Das Seil muß vom Austritt aus der Einstellschraube eine Gerade bilden, so daß eine eindeutig gerade Zugrichtung gewährleistet wird. Macht das Seil an der Klemmschraube einen Knick, so ist die Gefahr des Abscherens des Bremsseiles vorhanden. Je mehr sich ein derartiger Knick dem rechten Winkel nähert, desto größer ist die Gefahr des Abscherens (Bild 3 und 4).

Das Bremsseil der Handbremse wird vom Handgriff aus in die Hülle eingeführt, das Bremsseil der Fußbremse wird von der Hinterradseite in die Hülle eingebracht.

Muß der ganze Bowdenzug ausgetauscht werden, so ist es bei der Handbremse notwendig, den Tachometer auszubauen, das Bremsseil am vorderen Bremshebel abzuklemmen, das Bremsseil durch den Handgriff herauszuziehen, die neue Hülle an alter Hülle oberhalb der Tachoöffnung leicht anzuklemmen und die neue Hülle nach unten durch die Lenkersäule zu führen, wobei die alte Hülle als Führung dient. Dann wird vom Bremshebel her das neue Seil eingeführt und durch die neue Hülle geschoben, wo das obere Ende der neuen Hülle bis zum Anschlag im Lenker geschoben wird.

Der Bowdenzug der Fußbremse ist wesentlich kürzer, vor allem sein Weg im Fahrgestell, so daß hier weniger Schwierigkeiten auftreten. Hier auch die Hülle des Bowdenzuges von der Hinterradseite her einführen.

Muß der gesamte Bowdenzug ausgewechselt werden, so ist es sehr zu empfehlen, dies gleich bei einem Vespa-Service machen zu lassen, bevor durch eigene Versuche Hüllen abgerissen werden und dann die Reste stückchenweise aus dem Fahrgestell herausgeangelt werden müssen. Diese Arbeiten brauchen dann Zeit und die Zeit wird verrechnet.

Da nun alle Seile sich beim Gebrauch etwas strecken und die Bremsbeläge abgenützt werden, müssen die Bremsen von Zeit zu Zeit etwas nachgestellt werden. Dies geschieht mittels der Stellschrauben (Bild 3 und 4).

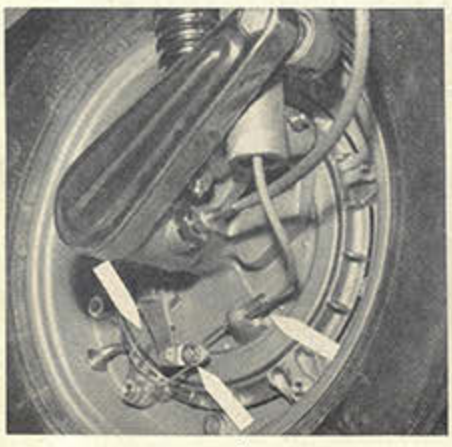
Zur Pflege der Bremsseile wird empfohlen, vor allem an den Austrittstellen aus den Hüllen von Zeit zu Zeit etwas Fett aufzutragen. Dies verhindert das Eindringen von Nässe. Vor allem im Winter ist dies von Vorteil, da ja als Streumittel vielfach billige Salze verwendet werden.

Die Bremsen selbst sind Innenbackenbremsen, das heißt, die Bremsbacken werden an die Innenflächen der Bremstrommel angedrückt. Die Bremstrommel hat Kühlrippen. Auf der Bremstrommel ist mit fünf Muttern die Radfelge gehalten (Bild 5).

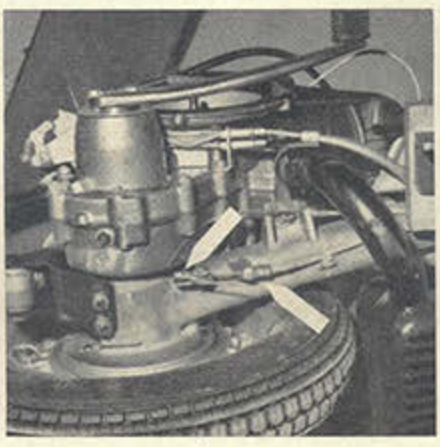
Auch die Bremsbacken und die Bremstrommel dürfen und müssen gepflegt werden. Dazu ist es notwendig, das komplette Rad abzuziehen. Man löse zuerst die Chromkapsel (Bild 5). Hinter dieser sitzt eine mit einem 3-mm-Splint gesicherte Kronenmutter, diese wird abgeschraubt (Schlüssel 22), das gesamte Rad abgehoben, und man kann Trommel und Bremsbeläge reinigen.

Zum Bremsen immer beide Bremsen betätigen. Darauf wurde schon im Vespa Tip Nr. 35/1961 aufmerksam gemacht.

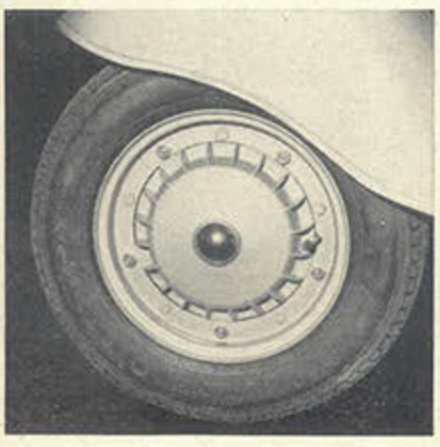
Also pflegen und benützten Sie beide Bremsen, dann beherrschen Sie jedes Gefahrenmoment. Ihr Fridolin



3



4



5

Pässe und Vespen, Fortsetzung von Seite 7

und samt der Gebirgsjägerbesatzung in die Luft gesprengt. Wir nähern uns jetzt dem ehemaligen Kriegsschauplatz. Alte Bunker und Unterstände können wir von der Straße aus erkennen, ein großes rotes Kreuz leuchtet uns von einem zerschossenem Fort entgegen, abgebrannte und zerschossene Häuser tun noch letzte Kunde von dem großen Geschehen. Davon haben wir im Geschichtsunterricht oder von unseren Großvätern gehört und manch Erzähltes, ungläubig Wahrgenommenes wird wieder in die Erinnerung zurückgerufen. Ein Stück Geschichte Europas wird lebendig.

Wir überklettern nun den letzten Paß in unserer Dolomitenserie, den Falzarego. Über die in den Felsen hineingesprengten Kehren können wir uns nur wundern. Auch dieser letzte Bergübergang ist noch reich an Überraschungen und Neuheiten. Auf der drüberen Seite liegt Cortina de Ampezzo. Auf der Höhe angelangt verweilen wir einige Zeit. Hier empfangen uns Italiener, die uns Pullover und Decken anpreisen und uns mit ihrer regen Geschäftigkeit sagen, daß wir Südtirol schon hinter uns gelassen haben. Wir wenden uns abseits der kleinen Kapelle zu und verharren einige Minuten in Schweigen. Des Schauens und Staunens werden wir nicht müde. Hoffentlich können wir all das Gesehene und Erlebte behalten, wir möchten doch den „Zuhausegebliebenen" so viel erzählen, wir wollen doch auch unseren Freunden ein Stück von dieser Großartigkeit mitbringen.

Wenn Sie Lust haben, so sehen Sie sich Cortina an. Oder wollen Sie einen Abstecher zu den Drei Zinnen machen, ein herrliches Klettergebiet. Daß Sie diese steilen Zacken besteigen, das traue ich Ihnen nicht zu, das lassen wir lieber den alpenländischen Kletterern. Wir halten uns nicht sehr lange auf in Cortina. Die Drei Zinnen besehen wir uns im Vorbeifahren, denn wir steuern der österreichischen Grenze zu, haben wir doch für morgen eine große Besteigung vor und wollen heute noch näher an unseren Berg herankommen.

Ausgeschlafen und frohen Mutes pirschen wir uns heran an den Großglockner. Über Lienz haben wir Heiligenblut erreicht. Das kleine, spitze Kircherl mit dem darumgepferchten Bergsteigerfriedhof haben wir besucht und nun kann die Kletterei beginnen. Die Benzintanks sind gefüllt, die Straßenmaut ist bezahlt und so liegt uns Gipfelstürmern nichts mehr im Wege. Kehre um Kehre fahren wir höher, Kehre 27, 26, 25 ... jede sauber beschriftet. Die ersten wassergekühlten Autos mit dampfenden Kühlern lassen wir hinter uns. Auf den Bergstraßen fühlen wir uns schon wie zu Hause. Wir horchen auf den gleichmäßigen Motorklang unseres Flockis oder Lumpis und freuen uns über die ungemeine Zähigkeit, die er wieder beweist. Ganz langsam kommen uns die „Zutalfahrenden" entgegen. Leichtsinn muß auf solchen Straßen zu schwer gebüßt werden. Es ist eine lange aber schöne Fahrt bis zum Gletscher des höchsten Berges Österreichs. Mit der Vespa bis zum Gletscher, nun stehen wir darüber und schauen auf ihn oder gehen den schmalen Steg bis zum Eis.

Lange verweilen wir hier oben und ehe wir uns zur Weiterfahrt entschließen, fahren wir noch auf die Edelweißspitze. Diese Hochalpenstraße ist kein gewöhnlicher Gebirgszugübergang, sondern ein in über 2000 m Höhe angelegtes Straßensystem. Schweren Herzens nehmen wir Abschied von den Kehren und Felsen, wir müssen wieder hinunter in die engen Täler. Über Ferleiten, Fusch erreichen wir das Salzachtal und fahren der Salzach bis zur Festspielstadt Salzburg entlang.

Mit dieser schönen Stadt möchte ich unsere Reise beschließen. Ich danke Ihnen für Ihre nette Begleitung, es war wirklich reizend von Ihnen, daß Sie mitgekommen sind. Sind Sie in Eile, so können Sie von hier weg die Autobahn benützen, haben Sie aber noch einige Tage Urlaub, so steht Ihnen das ganze Salzkammergut offen. Von Salzburg weg erreichen Sie rasch und einfach den Mondsee, den Attersee, den Wolfgangsee mit St. Wolfgang und dem Weißen Rößl, den Traunsee und einige Seen mehr. Orte wie Gmunden, Bad Ischl, Halstatt sind in nächster Nähe. Besuchen Sie ein Salzbergwerk oder machen Sie eine Bergtour, Sie können Segeln und Bootfahren und vor allem baden Sie viel.

Ich wünsche Ihnen nun viel Freude und Vergnügen. Vergessen Sie Reisepaß und grüne Versicherungskarte nicht und nehmen Sie sich auch schönes Wetter und gute Laune mit.

Günter Viktor Eckkrammer,
Vespa-Club Göppingen/Württ.

Warum Originalersatzteile?

Das Kraftfahrzeug ist heute ein Massenprodukt.

Der Zusammenbau der einzelnen Konstruktionsteile geschieht an Fließbändern mit modernsten Mitteln. Eine derartige Montage setzt voraus, daß alle Teile, die zur Montage benötigt werden, auf Maß, Ausführung und Werkstoff geprüft sind, so daß beim Zusammenbau keine Schwierigkeiten eintreten können. Auch die Teile, die von sogenannten Zubringerfirmen geliefert werden, werden solchen Kontrollen unterworfen. Der sich hierbei ergebende Ausschuß wird beanstandet und der Lieferfirma zur Verfügung gestellt.

Die überprüften Teile erhalten, soweit diese in Ordnung sind, einen Kontrollstempel. Damit wird der Teil zum „Originalteil".

Alle so überprüften Teile bieten die Gewähr, daß diese ohne weitere Bearbeitung in das Fahrzeug eingebaut werden können. Darauf kommt es nicht nur bei der Neufertigung, sondern ganz besonders bei der Reparatur an.

Die sofort ins Auge springenden Vorteile, die der Einbau von Originalteilen bietet, sind folgende:

Der Originalteil garantiert für Maßhaltigkeit, für das richtige Gewicht, was besonders wichtig bei rotierenden und gleitenden Teilen ist und für einwandfreien Werkstoff. Im Garantiefall tritt die Herstellerfirma für den Mangel ein.

Durch Maßhaltigkeit, richtiges Gewicht und einwandfreien Werkstoff können die Originalteile ohne Nachbearbeitung in das Fahrzeug eingebaut werden. Nacharbeit kostet Zeit, und diese tritt bei der Reparatur in der Form „Arbeitslohn" in Erscheinung.

Die Preise der Originalteile sind in einer offiziellen Preisliste erschienen. Jede Werkstätte hat damit die Möglichkeit, die Richtigkeit der verlangten Preise sofort zu beweisen.

Das Kennzeichen für den Originalteil ist ein Prägestempel, der das Fabrikationszeichen der Firma Piaggio trägt. Dieses Zeichen ist eine Verkleinerung des Piaggio-Zeichens, wie dieses in der Mitte der Stirnseite direkt unter dem Lenker des Rollers angebracht ist. Dazu kommt ein Kontrollzeichen, das, von Hand elektrisch graviert, die Buchstaben CP zeigt.

Es gibt auch italienische Nachbauteile. Diese werden gerne als Original-Vespa-Teile angeboten, haben aber mit Original-Piaggio-Teilen nichts zu tun.

Es kommt auf den **Original-Piaggio-Teil** an. Als Vespa-Teil wird vieles angeboten.

Kraß sind die Versprechungen, die mit Spezialauspuffanlagen gemacht werden. Die versprochenen Leistungssteigerungen werden nicht erreicht. Das einzige, was festgestellt werden kann, ist ein nicht unbedeutender Mehrbedarf an Treibstoff. Ein ausgesprochener Bluff ist die aus Italien angebotene Spezialkurbelwelle für Rennzwecke.

So ein einzelner Teil bringt keine Kilometer. Es müßte da schon mehr berücksichtigt werden. Das hierfür angelegte Geld ist restlos beim Fenster hinausgeworfen, abgesehen von den Folgen.

Es gibt ein einfaches Mittel, sich gegen Nachbauteile zu schützen:

Man verlangt bei der Erteilung des Reparaturauftrages, daß nur Original-Ersatzteile verwendet werden dürfen. h.

FERDINAND HOFFSTÄTTER
SEIT 1818 IM FAMILIENBESITZ

Orden · Abzeichen · Medaillen
Plaketten · Werbeartikel aller Art

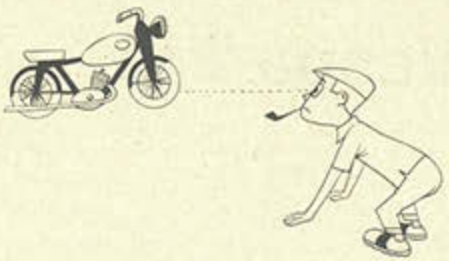
Langjähriger Lieferant der Plaketten für den Vespa-Club von Deutschland sowie der Plaketten Vespa-Club d'Europe.

Ferner der Club- und Veranstaltungsplaketten nebst Abzeichen des VCVD.

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

NICHT ALLE WEGE....

FÜHREN NACH ROM —



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

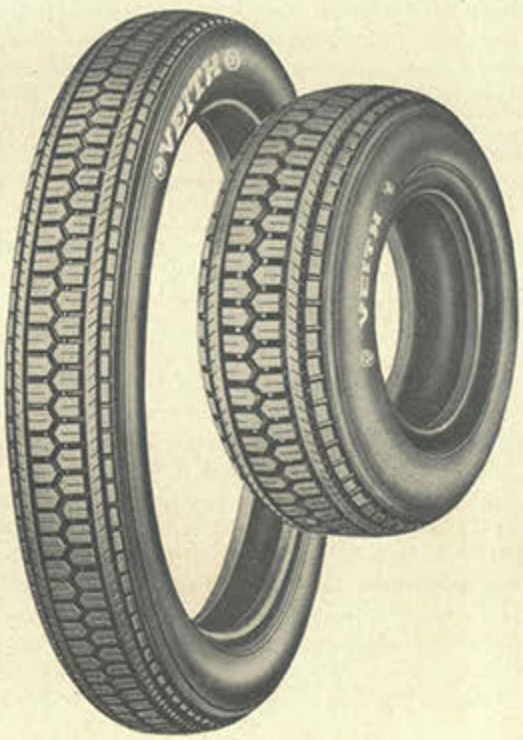
DENN WER AUF 2 RÄDERN FÄHRT, MUSS BESONDERS UM SEINE SICHERHEIT BESORGT SEIN

BEKANNT FÜR GRIFFIGKEIT UND LANGE LEBENSDAUER SIND REIFEN VON VEITH

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

VEITH

Reifen



1

2

3

Vespa-chic im Vespa Tip

Über so einen herrlichen Frühling, wie in diesem Jahr, wird wohl kaum jemand Klage führen können! Buchstäblich unprogrammgemäß, bevor die Modeschöpfer überhaupt ihre Richtlien herausbringen konnten, damit wir „ihm" chic und elegant entgegentreten können, überraschte uns beinahe sommerliches Wetter. Ja, schnelle Entschlüsse mußten gefaßt werden, um mit der Witterung, die sich in diesem Jahr nicht nach dem Kalender richtete, Schritt halten zu können.

Jedoch inzwischen wurden wir über die neue Mode informiert und wir haben nur noch die Wahl zu treffen, die zwar nicht ganz leicht sein wird, denn es ist doch recht verwirrend, was da wieder so von allen Seiten auf uns eindringt. Doch seien Sie getrost, es gibt nichts, was nicht getragen werden könnte.

Favoriten der Frühjahrsmode sind: Strick-Deux-pièces und Dreiteiler, sowie „Häkel-Look" durch Fil d'Ecosse — Woll-Laminette für besonders elegante Modelle. Ferner verweisen wir Sie noch auf auffallend interessante Melangen — Kammgarn-Frisé, ein sommerlich leichtes Gestrick, in erster Linie aus Italien kommend. Also wie gesagt, man geht Frühjahr und Sommer gestrickt, und wenn uns Italien die Mode bringt, dann wird hoffentlich das „Gestrickte" auch im Sommer nicht zu heiß sein!

Monsieur Bohan vom Hause Dior verlangt zum Beispiel, daß man konsequent befolgt, bei den Kleidern die „weiblichen Hüften" wegfallen zu lassen. Da es aber eben einmal die Hüften sind, die uns unter anderem von den Männern unterscheiden, können sicher die meisten von uns auf solche Vorschläge nicht eingehen, aber wir werden trotzdem zusehen, wie wir Hüften und Mode unter einen Hut bringen. Zum Glück gibt es außer dem Slim-Look aber noch viele andere Looks, so daß das, was uns zuerst verwirrte, durch das Jumperkleid, das in dieser Saison besonders in Marineblau mit weißen Besätzen getragen wird, wieder versöhnt und in dem auch diejenigen flott und modisch aussehen, die die Mindestgewichtsgrenze überschritten haben. Die Taille wird nicht betont, wo sie auch sitzen mag. Lose umspielt das Kleid den Körper. Alles ist so einfach wie nur möglich, den einzigen Schmuck bilden oft nur schöne große Knöpfe, die meist seitlich angebracht werden. Als lieber Bekannter ist uns auch das Hemdblusenkleid geblieben. Zur Rocklänge sei noch gesagt, daß diese bis ganz kurz über das Knie geht.

„Man trägt wieder Hut" ... mit dieser Aufforderung versucht die Hutindustrie nicht nur die Herren zu beeinflussen, sondern auch die Damen für sich zu gewinnen. Doch Sie werden sagen, wo gibt es schon Anlässe, wo Sie für den Hut Verwendung haben, wie einst zu Großmutters Zeiten. Doch der sogenannte „Seppl-Hut" wurde für so viele schon ein „Allzweckhut" und es vergeht kaum ein Tag, an dem Sie nicht mit Ihrem Hütchen fahren oder gehen können.

Bitte fahren Sie so „wohlbehütet" durch den ganzen Sommer, das wünscht Ihnen Ihre

Gisela

Bild 1: Das Jumperkleid bleibt weiter im Rennen. Aus marineblauem Nino-Irix mit Leinenstruktur wurde dieses modische Jumperkleid mit dem halsverlängerndem Ausschnitt gearbeitet. Weiße Einfaßstreifen an Ärmeln, Bund als auch Ausschnitt machen es freundlich und entsprechen dem Modebild dieses Frühjahres.

Modell: Matesco — s-p-foto: Lutz

Bild 2: Frauen schätzen es, wenn Männer ihrer Garderobe den Reiz des Individuellen und Nichtalltäglichen geben. KENDAL, der modische Pullover aus dezent gemustertem Valora-Stoff, kommt allen Wünschen nach einer persönlichen Note entgegen.

Modell: Bleyle — Foto: Lautenbacher

Bild 3: Paterno – Sehnsucht nach dem sonnigen Süden? Da hilft Paterno, ein rassiges Deux-pièces aus der sommerlich-heiteren Kollektion „Vetrix made in Italy". Der berühmte Italian-Style-feines, leichtes Gestrick, saloppe Eleganz – kommt hier besonders wirkungsvoll zur Geltung.

Modell: Bleyle/Vetrix — Foto: Lautenbacher

DIES und DAS

„Luxus-Campingplatz" bei Rom. Ein „Luxus-Campingplatz" (Vollpension 3000 Lire — rund 20 Mark) ist in Labaro in der Nähe von Rom eröffnet worden. Der Platz verfügt über ein Restaurant, eine Bar, Duschen, aber auch über Fernsehgerät und Musikbox. Ein Schwimmbad ist geplant. Sieben Dolmetscher, die zusammen 17 Sprachen sprechen, gehören zum Stammpersonal. rb

Schwedische Jugendhotel-Kette. Einige neue Hotels sind in Stockholm geplant, wie der Direktor des Fremdenverkehrsbüros der schwedischen Hauptstadt bekanntgab. Zwei erstklassige Hotels, das „Continental" (500 Betten) und das „Anglais" (400 Betten) sind nahezu fertiggestellt. Außerdem ist eine Jugendhotel-Kette geplant. Bereits in diesem Sommer soll eines dieser Jugendhotels, das „Jerum", zur Verfügung stehen. rb

Neue Motels in Ungarn. Am Plattensee sollen in den Badeorten Siofolk und Szeplak neue Motels gebaut werden. Drei weitere Motels, die je 100 Touristen aufnehmen können, sind in anderen Orten des „ungarischen Meeres" vorgesehen.

BP Touring Service 1961 erschienen. Um ein „Junioren-Logbuch", mit dessen Hilfe Kinder von Autotouristen über große Ferienreisen auf interessante Weise „Buch führen" können, ist die jetzt erschienene Planungsmappe 1961 des Touring Service der BP Benzin und Petroleum AG ergänzt worden. Der Europa-Autoführer mit über 300 Seiten wurde wiederum auf den neuesten Stand gebracht. Die Mappe, die u. a. auch ein zwölfsprachiges Reise-Wörterbuch enthält, kann bei den Tankstellen der Gesellschaft bezogen werden. rb

Reisenachrichten

Benzingutscheine für Italien erneut verbilligt. Nochmals um eineinhalb Pfennig herabgesetzt worden sind kürzlich die Preise der italienischen Benzingutscheine für deutsche Touristen. Normalbenzin kostet jetzt in Italien je Liter 64 Pfennig, bei Einlösung eines Gutscheins aber nur 51,5 Pfennig. Beim Bezug von Superkraftstoff, der pro Liter regulär 71 Pfennig kostet, kann man durch Gutscheine jeweils 13,5 Pfennig sparen. Für eine 15-Tage-Reise können neuerdings jedoch nur Gutscheine für insgesamt 220 Liter u. a. bei den westdeutschen Kraftfahrer-Verbänden im voraus bezogen werden. Die ACI-Büros in Italien geben Gutscheine für weitere 30 Tage aus. kb

Neue Wegweiser an Fernstraßen. Weiß-gelb-blaue Wegweiser mit den Symbolen von Messen, Ausstellungen, Sport- und ähnliche Veranstaltungen wird der Kraftfahrer künftig in einheitlichen Maßen und Abständen an den Bundesfernstraßen finden. Das Bundesverkehrsministerium hat jetzt entsprechende Richtlinien herausgegeben. kb

Südring Leverkusen erhält Autobahnanschluß. Der fast vollendete Anschluß des Leverkusener Südringes an die Autobahn Köln—Ruhrgebiet soll im April dem Verkehr übergeben werden. Das hat die Straßenbauverwaltung des Landschaftsverbandes Rheinland angekündigt. Für die geplante Autobahn-Rheinbrücke bei Leverkusen liegen der Verwaltung jetzt zehn Entwürfe vor, die nach Prüfung dem Bundesministerium für Verkehr zur Entscheidung zugehen. kb

In anderthalb Stunden nach Helgoland. In der Rekordzeit von anderthalb Stunden wird das neue Flaggschiff der Seebäder-Flotte der HADAG ab Frühjahr 1962 von Cuxhaven nach Helgoland fahren. Das für 1700 „regensicher" unterzubringende Passagiere vorgesehene 3500-BRT-Schiff wurde jetzt auf Stapel gelegt und ist als Ersatz für die „Wappen von Hamburg" gedacht, die unlängst nach Griechenland verkauft wurde. rb

FÜR SIE GELESEN

VARTA-Führer durch Deutschland, 4. Ausgabe 1961/62. Herausgeber: VARTA, Accumulatoren-Fabrik Aktiengesellschaft Frankfurt (Main); Verleger: Mairs Geographischer Verlag, Stuttgart. Preis in Alkoreinband DM 19,80.

Soeben ist die Ausgabe 1961/62 des VARTA-Führers erschienen. Allen, die ihn noch nicht kennen, sei bei dieser Gelegenheit gesagt, daß der Varta-Führer die besten, ruhigsten und preiswertesten Hotels in der Bundesrepublik und Berlin zusammengestellt und objektiv beurteilt hat. 13 593 sind es im ganzen, davon wurden 2611 ihrer ruhigen Lage wegen, 992 ihrer lobenswerten Küche wegen hervorgehoben. Er behandelt auf 764 Seiten 4608 Orte (mit 200 Stadtplänen) und enthält außerdem viele Sonderkarten, auf denen Orte mit lobenswerten und ruhigen Häusern verzeichnet sind.

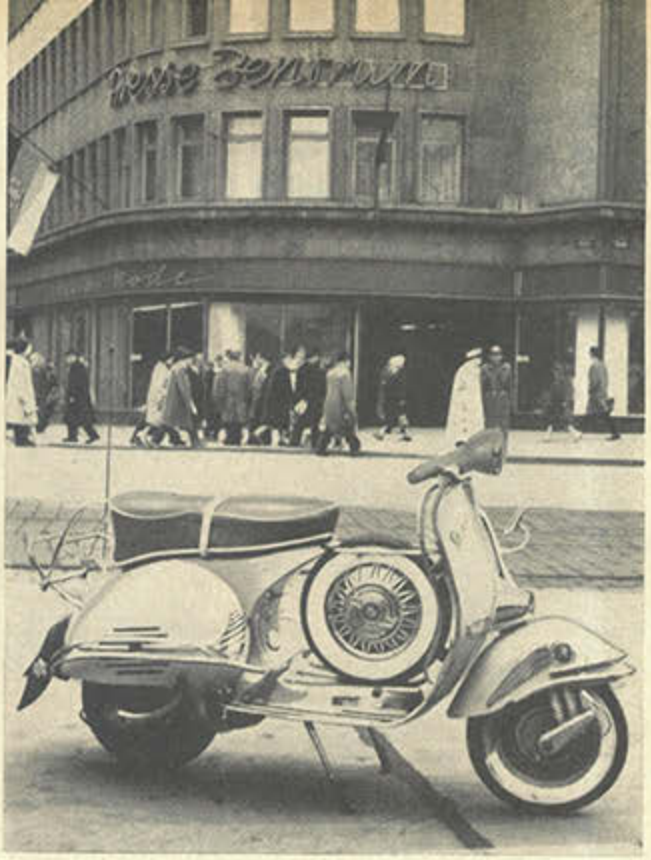
Wenn man bedenkt, daß über jedes Hotel oder Gasthaus durchschnittlich 10 Informationen, oftmals sogar weit mehr, gegeben werden (z. B. über Preise, Komfort, Bettenzahl, Bäder, Telefon, Garagen, Konferenzzimmer und vieles andere), dann sind dies in dem ganzen handlichen Band weit über 130 000 Informationen. Daran läßt sich ermessen, welche unvorstellbare Kleinarbeit dazu gehört, dies alles auszukundschaften, auf dem laufenden zu halten und, was besonders wichtig ist, in einer Prägnanz und Übersichtlichkeit darzustellen, die geradezu phänomenal ist. Hierzu dienen vor allem sprechende Bildzeichen, die sich rasch einprägen und daher Orientierung „auf einen Blick" ermöglichen.

Die Unabhängigkeit des VARTA-Führers allen darin genannten Hotels und Restaurants gegenüber ist nach wie vor der Grundpfeiler des Werkes. Ob internationales Hotel oder Dorfgasthof, Luxusrestaurant oder Bierkeller: ausschlaggebend für die Aufnahme ist einzig die Qualität, so daß der Benutzer stets das Bewußtsein hat, so gut und so objektiv wie möglich beraten zu werden. Deshalb ist der VARTA-Führer auch frei von Inseraten. Er stützt sich auch nicht nur auf die eigenen Angaben der Wirte. Vielmehr sind ständige Prüfer unterwegs (die „inkognito" reisen), um die notwendigen Informationen zu sammeln, neue Stätten der Gastlichkeit zu entdecken und zu vergleichen. Auch die Zuschriften der Benutzer werden sorgfältig und kritisch ausgewertet.

Als besondere Neuerungen der Ausgabe 1961/62 seien registriert: Übersicht und Karten der Hotels von internationalem Ruf und der Hotels in Burgen und Schlössern, ferner eine vergrößerte Karte der deutschen Autobahnen mit den Rasthäusern und jenen Hotels, die unmittelbar an den Ausfahrten gelegen sind. Die beliebten Übersichtskarten in der Einleitung, in denen alle Orte mit ruhig gelegenen Hotels und lobenswerten Küchen enthalten sind, konnten wesentlich verdichtet werden. Mit Hilfe dieser Karten ist es praktisch möglich, die ganze Bundesrepublik zu bereisen, dabei jeden Tag ausgezeichnet zu essen und jede Nacht ruhig zu schlafen.

„Lieber reich — aber glücklich" — lieber angenehm reisen, aber trotzdem weniger Geld ausgeben! Das ist die Devise der Benutzer des VARTA-Führers. Ein Widerspruch? Der VARTA-Führer hat ihn für Sie gelöst!

Aktuelles im Bild



Dieses Prachtstück von einer Vespa wurde in Leipzig anläßlich der Frühjahrsmesse viel bestaunt und war meistens von Interessenten aus der DDR umlagert.

Zwei mit Volldampf in entgegengesetzter Richtung auseinanderstrebende Autos hielt dieser Artist mit seiner Muskelkraft bei der Stange.

Ursula Schiessel spielt die Glücksgöttin und zieht die Gewinner des großen Vespa-Preisausschreibens. – V.l.n.r.: VCVD-Generalsekretär Wolfgang Schramm, Frl. Schiessel, Rechtsanwalt Dr. Wollrab, H. Fischer, Kundendienst-Ingenieur Georg Hupfauer und Pressechef Erich Miller, Vespa GmbH.

Bundesverkehrsminister Dr. Hans Christof Seebohm überreicht Hans Stuck bei einem Festakt in Bonn das silberne Lorbeerblatt für seine großen Verdienste um den deutschen Motorsport.

Bei einem Festabend der deutschen Sportpresse gehörten auch Ossi Reichert und Max Bolkart, beide internationale Skikanonen, zu den interessierten Lesern des Vespa Tips.

Liebe Jazzjünger! (oder soll ich Fans oder „Jazzer" sagen?)

Um weiter folgerichtig zu berichten, möchte ich Euch heute in die eigentliche Geburtsstadt des Jazz, nach New Orleans, führen. New Orleans wurde etwa um 1690 gegründet, als die ersten französischen Siedler am Mississippidelta Fuß faßten. Nun muß man nicht glauben, daß New Orleans direkt am Meer liegt; schon alleine das Delta des Flusses (5 Arme) ist etliche Kilometer lang. Weiter nördlich, etwa 150 km, wurde im Jahre 1718 die eigentliche Stadt gegründet. Noch heute spricht man von dem „French Quarter" von N. O. In N. O. trafen sich mit der Zeit alle Völkerfamilien und verschiedenen Rassen. Zwar lag die Stadt ein gutes Stück innerhalb des Landes, aber trotzdem entwickelte sich N. O. zu einem der bedeutendsten Häfen von Nordamerika. So war es nicht nur der Anziehungsplatz von allen Rassen, sondern auch von Spielern, Kaufleuten, Raufbolden, lichtscheuen Existenzen, Arbeitern, Verbrechern und „leichten Damen".

Es war eigentlich nur eine Rasse, die ungewollt nach N. O. kam — die schwarze Rasse. Man transportierte die Neger auf Sklavenschiffen nach N. O., um sie hier gegen teures Geld zu verkaufen. Es gab eine unzählige Menge von Piraten, die als Sklavenhändler fungierten und sich auf der See oft unter gräßlichen Umständen den Vorrang abliefen; denn wer zuerst in den Hafen kam, der konnte die höchsten Preise für seine Ware verlangen. Diese Schwarzen arbeiteten dann für die weißen Herren auf den Plantagen, im Haushalt und den kleinen Fabriken. Es ist nicht verwunderlich, daß der Gouverneur der Stadt einen Aufruf verbreiten ließ, der besagte, daß Weiße und Schwarze sittlich getrennt voneinander leben sollten. Trotzdem wuchs aus den Mischehen eine intelligente Nachkommenschaft heran, die viel von sich reden machte — die Kreolen. Diese hoben auf ihre Art und Weise sehr bald das Niveau der Stadt, indem sie ein Symphonieorchester gründeten, eine Oper erstellten und einige feudale Clubs gründeten. Ihre Söhne ließen sie in Paris studieren — und diese taten ihrerseits ihr Bestes, um die blutigen Duellkämpfe von Frankreich nach New Orleans zu bringen.

Was taten aber die Neger? Ihre Freiheit von der Sklaverei hatten sie im Jahre 1865 durch den Sieg der Nordstaaten über die Südstaaten erhalten; in N. O. scharten sie sich um den Congo Square (Congo Platz), wo sie sich nach getaner Arbeit zu Gesang und Spiel trafen. Als der Karneval nach N. O. kam, wurde er als „Mardi Gras" wild und ausgelassen gefeiert, wobei sich die Schwarzen auch besonders musikalisch hervortun konnten.

Doch zurück zur Stadt. Mit den verschiedenen Einwanderern entstanden die „verschiedensten" Vergnügungsviertel. Es gab bald „Bistros", „Cafés", „honky-tonks", „Bars" und „Salons" in rauhen Mengen. Wir hören nun immer, wenn von N. O. die Rede ist, das Wort „Storyville" fallen; was ist Storyville eigentlich — und was hat es für eine Bedeutung? Hierzu möchte ich kurz die Erklärung geben: Etwa um das Jahr 1890 lebte ein Ratsherr mit Namen Sidney Story in N. O. Diesem Ratsherrn paßte es nun nicht, daß die Prostitution immer mehr in der Stadt um sich griff. So setzte er sich erfolgreich für ein Gesetz ein, welches der Prostitution eine bestimmte Gegend oder ein bestimmtes Viertel zuwies. So geschah es auch, und niemand störte sich mehr daran. Das Viertel wurde „Storyville" (die Stadt des Story) genannt; man konnte auch „Red Light District" dazu sagen — was auf die vielen roten Laternen hindeutete, die wegweisend vor den Vergnügungsstätten aufgehängt waren. Dies Vergnügungsviertel, es war beträchtlich groß, war die eigentliche Heimat der Musiker. Hier wurde gesungen, gelacht und gezecht — also brauchte man wie woanders auch die Musik.

Der Jazz entwickelte sich hier aus einer Mischung von „weißer" Blasmusik und „schwarzer" Rhythmik. Man spielte nun zu allen Anlässen: zum Tanz, zur Hochzeit, zum Geburtstag, zu den verschiedenen Festen und zu den Begräbnissen. Mittlerweile wurde der neugeborene Jazz zur Tanzmusik. Er bestieg die Riverboats (Flußdampfer) und wanderte nordwärts nach den großen Städten, wie Chikago, St. Louis, Memphis, Davenport und später auch New York.

Das wäre nun alles über die historische Geschichte der Geburtsstadt des Jazz — New Orleans oder kurz N. O. Damit aber auch eine Verbindung zwischen N. O. und der Musik verständlich klingen soll, möchte ich noch einige Musiker nennen, deren Namen eng mit N. O. verbunden sind — die sozusagen zum lebendigen Inventar der Jazzstadt zählen. Da wäre an erster Stelle Joe „King" Oliver zu nennen, der im Jahre 1885 in der „Crescent City" (N. O.) geboren worden ist. Er dürfte wohl der berühmteste Trompeter der damaligen Zeit gewesen sein. Folgende ausgezeichnete Musiker waren um ihn herum zu finden: Freddie Keppard, Manuel Perez, Big „Eye" Nelson, Honoré Dutray und Lorenzo Tio. 1938 starb der größte New-Orleans-Trompeter vollkommen verarmt und vergessen.

Als zweiten in der Reihe möchte ich Howard „Kid" Ory nennen, den bekannten „Tailgate-Posaunisten" aus La Place in Louisiana. (Tailgate = Rückwand des Pferdewagens; dort saß der Posaunist, da er von den Musikern den meisten Platz benötigte. Kid Ory spielte mit Louis Armstrong, Johnny Dodds und Pops Foster. 1919 gründete er sein „Sunshine-Orchester", mit dem er 1921 Schallplattenaufnahmen machte. Ory ist heute noch einer der alten Veteranen, der erst vor ein paar Jahren uns in Old Germany besucht hat.

Dann wäre noch der Kreole Omer Simeon zu nennen, einer der talentiertesten Klarinettisten der N.-O.-Periode. Weiter Sidney Bechet, der Meister auf dem Sopransaxophon, der vor kurzer Zeit in seiner Wahlheimat Paris gestorben ist. Auch George Lewis, cl, der heute noch in dem alten, echten New-Orleans-Stil spielt, vereinigt die alte Tradition auf sich und seine Musiker.

Natürlich kann man nicht alle die nennen, welche mit der „Crescent City" verbunden sind; lediglich für die Schallplattensammler unter Euch möchte ich noch ein paar gute Hinweise geben:

Es gibt sehr gute Aufnahmen im New-Orleans-Stil mit

George Lewis auf der Marke Blue Note.
King Oliver auf der Marke Philips.
Kid Ory auf der Marke Good Time Jazz.
Louis Armstrong auf der Marke französ. Odeon.

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.

10000 helfende Hände

Alle Mitglieder des Vespa-Clubs von Deutschland werden durch das Deutsche Rote Kreuz in Erster Hilfe ausgebildet. Eindrucksvolle Vertragsunterzeichnung in Bonn.

Ein großes Aufgebot an Vespa-Fahrern in weißen Lotsenuniformen angeführt von Polizeifahrzeugen bewegte sich in einer eindrucksvollen Korsofahrt am 23. Februar vom Zentrum der Stadt Bonn aus in Richtung Koblenzer Straße. Die Mitglieder des Vespa-Clubs Bonn eskortierten unter der Führung des Clubvorstandes Holger Ehrhardt den Präsidenten des Vespa-Clubs von Deutschland, Hans Stuck, zum Gebäude des Präsidiums des Deutschen Roten Kreuzes in der Godesberger Straße.

Dort angekommen wurde Hans Stuck vom Präsidenten des Deutschen Roten Kreuzes, Minister a. D. D. Weitz, herzlich begrüßt und in den großen Konferenzsaal des DRK-Hauptgebäudes begleitet.

Die Fernsehkameras und die Rundfunkmikrofone hatten zusammen mit den Fotografen der Presseagenturen bereits Stellung bezogen, als Minister a. D. Dr. Weitz zusammen mit Hans Stuck im Konferenzsaal erschien.

Die beiden Präsidenten unterzeichneten den Vertrag zwischen dem VCVD und dem DRK, der die kostenlose Ausbildung aller Mitglieder des Vespa-Clubs von Deutschland in Erster Hilfe vorsieht. Der Vespa-Club von Deutschland erklärte sich bereit, seine Ortsclubs zu bitten, bei Bedarf den örtlichen DRK-Bereitschaften Melde- und Kurierfahrer zur Verfügung zu stellen.

Nach der Vertragsunterzeichnung, der u. a. auch der Generalsekretär des DRK, Dr. Schlögl, der Generalsekretär des VCVD, Wolfgang Schramm, der Pressereferent des DRK, Herr Heudtlass, sowie der Pressechef der Vespa GmbH, Erich Miller, beiwohnten, führte DRK-Präsident Weitz Hans Stuck auf den Hof des Rot-Kreuz-Hauses, auf dem die modernste Katastrophenschutzstaffel des DRK aufgefahren war. Unter den zukkenden Blitzlichtern und den surrenden Fernsehkameras erklärte Präsident Weitz Hans Stuck die Einsatzfähigkeit der Rettungs- und Funkfahrzeuge. Ganz besonderes Interesse fand der Operationswagen, der einen vollständig eingerichteten Operationssaal enthielt der überall hin transportiert und schnellstens in Betrieb gesetzt werden kann.

Bild rechts oben: Die Vespa-Eskorte des VC Bonn ist mit dem VCVD-Präsidenten Hans Stuck vor dem DRK-Gebäude eingetroffen. – **Bild links oben:** Die Präsidenten Minister a. D. Dr. Weitz und Hans Stuck unterzeichneten das Erste-Hilfe-Abkommen zwischen dem Vespa-Club von Deutschland und dem Deutschen Roten Kreuz. – **Bild mitte:** Holger Erhardt, der Vorsitzende des Vespa-Clubs Bonn überreicht Hans Stuck ein Buch über die Stadt Bonn mit Widmung des Clubs. Ganz rechts Pressechef Erich Miller von der Vespa GmbH. – **Bild unten:** Frau Sascha Keith vom Westdeutschen Rundfunk Köln interviewt DRK-Präsident Dr. Weitz und Hans Stuck. V.l.n.r.: DRK-Gen.-Sekr. Dr. Schlögel, Dr. Weitz, Frau Keith, DRK-Pressereferent Heudtlass, Hans Stuck, VCVD-Gen.-Sekr. Schramm.

Hans Stuck bedankte sich zum Abschluß seines Besuches beim Deutschen Roten Kreuz bei Präsident Weitz herzlich für das Verständnis und die Hilfe, die der VCVD beim Deutschen Roten Kreuz gefunden hat.

Am Abend des gleichen Tages wurde vom Fernsehen des Westdeutschen Rundfunkes ein 7 Minuten langer Fernsehfilm über die Begegnung zwischen Vespa-Club von Deutschland und dem Deutschen Roten Kreuz in der Sendung „Hier und Heute" gezeigt. Der Westdeutsche Rundfunk Köln sendete am gleichen Abend ein Rundfunkinterview mit Präsident Weitz und Hans Stuck.

Präsident Dr. Weitz führt Hans Stuck bei der Besichtigung des DRK-Katastrophenschutz-Hilfszuges. ▶

Vespa-Sport

Winterzuverlässigkeitsfahrt

Winterzuverläsigkeitsfahrt, das hört sich zwar gut an, aber . . .

Es ist das dritte Mal, daß der VC Krefeld so etwas aufzieht. Ein neues Gelände muß her! Laufen von einem zum anderen! Dann haben wir eine Motocrossbahn! Wird sie für unsere Roller nicht zu schwer sein?

An einem Samstag ziehen wir mit ein paar Maschinen los. Auf dem Gelände übt gerade jemand mit einer Motocrossmaschine. Er braucht ca. 10 bis 12 Minuten für eine Umrundung. Hier mit Rollern? Er lacht uns aus. Wir sehen dem Kommenden mit Schrecken entgegen.

Nun haben die „Experten" das Wort. Sie entwerfen einen Plan, und dann geht es wieder ab. Im Vorstand wird der Plan weiter ausgearbeitet, und eine Woche später geht's wieder 'raus. Nun soll gefahren werden! Gestern lag noch Schnee, aber heute haben wir Tauwetter, so daß der Untergrund noch gefroren ist. So entspricht das Gelände ungefähr dem, was man mit „entwässert" bezeichnet, also befahrbar für unsere Vespen. Die Zeiten von 4,1 bis 4,2 Minuten zeigen dies am besten.

Nun können die Clubs angeschrieben werden.

Am Sonntag, dem 5. Februar 1961, ist es dann so weit. Während wir zur Bahn fahren und die Fahrtrichtung abstecken und Hindernisse aufbauen, kommen die ersten Fahrer schon im Clublokal an.

Um 11 Uhr geht dann der erste Fahrer vom Start ab ins Gelände. Mit Abständen von je einer Minute folgen die anderen. Drei Runden sind zu fahren.

Start — und unmittelbar danach eine 15 m lange Langsamfahrstrecke, die gleich zu Anfang schon manchem Fahrer Schwierigkeiten machte. Dann die Brettauffahrt, bestehend aus einer Bohle, die ein flaches Wasserloch überbrückte und in sanfter Steigung auf einem Hügel endete.

In leichten Serpentinen ging es nun in schneller Fahrt abwärts zum Tor, das von vielen Fahrern auf Grund ihrer etwas „rasanten" Fahrweise gerissen wurde. Kurz hinter dem Tor fing der tiefe Boden an, und nun konnte man sehen, daß Geländedecken bei einem Winterzuverlässigkeitsfahren unbedingt nützlich sind. Es war eine wahre Freude, zu sehen, wie die so ausgerüsteten Maschinen dieses schwere Gelände bezwangen, oft mit der Wanne über den Schlamm rutschend.

Hingegen gelang es nur wenigen Fahrern mit glatten Reifen, dieses Stück der Strecke „fahrend" zurückzulegen. Auch der Wassergraben war nicht ohne. Dann folgte wieder ein „grundloses Stück", das genau wie das vorherige nur durchfahren werden mußte, nicht aber mit Strafpunkten belegt wurde.

Eine wahre Wohltat war der dann folgende, auf trockenem Boden aufgebaute Stangenslalom. Wieder war ein Wassergraben zu durchfahren, und manch ein in der Nähe stehender „Sehmann" sah dort sehr schnell wie einer der aktivsten Fahrer aus. Auch der Büchsenslalom machte mit seinem glitschigen Boden viel Kummer, doch wurde er von ruhigen und besonnenen Fahrern ohne Fehler genommen.

Die Zeit wurde überhaupt nicht gewertet, um ein „Rennen" zu vermeiden. Wir sahen sogar einen ganz Vorsichtigen, der vor jedem Hindernis seine Maschine parkte und sich erst das Hindernis beäugte. Das war wohl nicht im Sinne des Erfinders, aber auch nicht verboten!

Drei kleine Hügel und zwei kleine Täler bildeten das nächste „natürliche Hindernis", bei dem nur ein Umfahren Minus-

Schweres Gelände, Schlamm und Dreck waren die Begleitumstände der Sportveranstaltung des VC Krefeld 56.

Der Sieger Hermann Holzschuh auf Vespa GS

punkte brachte. Von dem Knüppeldamm, der ein „bodenloses" Schlammloch bedeckte, rutschte mancher ab, und die hinzuspringenden Helfer bekamen durch das freidrehende Hinterrad als Dank eine Ladung Schlamm. — Aber soviel bekannt ist, wurde diese Schlammladung durch ein Vollbad wieder beseitigt, und heute sind sie alle wieder „saubere Vespafahrer". — Das letzte Hindernis endlich war die „Spurstange", ein Balken von 10×10 cm im Querschnitt, etwa 4 m lang. Es gehörte viel Geschick dazu, hier ohne Fehler durchzukommen, da die Reifen vom Schlamm ja ziemlich glatt waren.

Jetzt sind wir wieder an Start und Ziel. Die nächste Runde kann beginnen, und zwar für jeden dreimal.

An den ersten Hindernissen konnten wir noch unterscheiden zwischen weißen, grauen, sahara und roten Maschinen, dann war alles grau in grau.

Man konnte sehen, wer schon einmal bei uns war. Sie trugen Gummi- oder Lederbekleidung und lange Stiefel. Manche fuhren auch im grauen Anzug mit Krawatte und Halbschuhen, aber wir sind gewiß, im nächsten Jahr gehören auch sie zu den „alten Hasen" und lachen dann ihrerseits über die Neulinge.

Es wurden auch Fahrer auf Socken gesehen. Das lag aber wohl daran, daß ihre Stiefel in irgendeinem Schlammloch steckten.

Sozias mit einer Kamera versuchten, „ihren Fahrer" auf die Platte zu bringen. In der zweiten oder dritten Runde waren diese aber schon weniger fotogen.

Wie zu erwarten, kam es zu einem scharfen Duell zwischen dem Verteidiger des Wanderpokals, VC Moers, und dem jungen, aber bereits sehr aktiven VC Oedt, das zugunsten des VC Moers entschieden wurde. Somit kam VC Moers zum zweiten Male in den Besitz des Pokals.

Während die eine Gruppe auf der Bahn war, wurde den anderen, die sich im Clublokal bei Musik und Tanz vergnügten, eine warme Suppe gereicht, die im Nenngeld enthalten war. Gegen 16 Uhr war die Fahrt im Gelände beendet, und alles fand sich im Clublokal ein. Dann folgte die Siegerehrung, und neben dem Wanderpokal wurden noch sechs weitere Pokale an die Sieger vergeben.

Allen Unentschlossenen sei noch gesagt, daß auch eine Fahrerin über den Parcours ging, und sie lag mit ihrer Wertung bei weitem nicht bei den schlechtesten.
So glauben wir, daß unsere 3. Winterzuverlässigkeitsfahrt ein voller Erfolg war, was uns von vielen Fahrern bestätigt wurde.

Das ist für uns immer der schönste Lohn, und wir wissen, daß unsere Anstrengungen und Strapazen nicht umsonst gewesen sind.

Mit Spannung warten wir auf das nächste Winterzuverlässigkeitsfahren im Februar 1962, für das sich schon einige Clubs gemeldet haben, die dem VC Moers den Pokal abjagen wollen.

Zu erwähnen wäre noch, daß wir beim Ausrichten der Strecke besonderes Augenmerk darauf gelegt haben, daß diese Strecke für Fahrer **und** Maschine ohne Schaden zu durchfahren war, auch wenn in der Ausschreibung stand: „... starten auf eigene Gefahr", oder gerade deshalb.

§ Paragraphen §

Unfallschutz auch bei Trunkenheit möglich

Das Bundessozialgericht ändert seine Rechtsprechung

Bisher standen die Sozialgerichte auf dem Standpunkt, daß ein sozialversicherter Arbeitnehmer keinen gesetzlichen Versicherungsschutz hat, wenn er auf der Fahrt zur Arbeitsstelle wegen Trunkenheit einen Unfall erleidet.

Nunmehr liegt eine Grundsatzentscheidung des Bundessozialgerichts in Kassel vor, in der dieses Problem erstmals unter einem anderen Gesichtspunkt behandelt wird. Es ging dabei um einen Arbeiter, der mit 1,43 Promille Alkohol im Blut einem entgegenkommenden anderen Motorradfahrer in die Seite gefahren war, und sich dabei einen Oberschenkelbruch zugezogen hatte.

Das Bundesgericht hatte keinen Zweifel, daß der Arbeiter auf Grund dieses Alkoholprozentsatzes fahruntüchtig gewesen war. Aber er habe, wenn auch nicht verkehrssicher, immerhin noch fahren können und den inneren Zusammenhang mit der grundsätzlich unter Versicherungsschutz stehenden Berufsfahrt erst dann verloren, wenn feststehe, daß die alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit die allein wesentliche Ursache des Unfalls gewesen sei. Es komme also darauf an, ob nach der Erfahrung des täglichen Lebens ein nicht betrunkener Kraftfahrer in derselben Situation wahrscheinlich nicht verunglückt wäre.

Auf den ersten Blick befremdet diese Entscheidung. Sie wird verständlich, wenn man einmal bedenkt, daß die strafrechtlichen Folgen für einen solchen Kraftfahrer auf einen anderen Blatt stehen und zum anderen berücksichtigt, daß der Arbeiter seine Sozialversicherung teilweise selbst zahlt und man ihm daher den Anspruch auf die Versicherungsleistungen nur nehmen kann, wenn er die Unfallfolgen allein seiner Trunkenheit und nur dieser zuzuschreiben hat. (2 RU 86/56)

Sportnachrichten

Der 1. Vorsitzende des VC Nürnberg, Arthur Eichner, erhielt auf der Gau-Sportleitertagung des ADAC auf Grund seiner Verdienste um den Motorsport die bronzene Ewald-Kroth-Medaille verliehen.

Zum gleichen Zeitpunkt wurde der 2. Vorsitzende des VC Nürnberg, Hans Lutz, für seine Erfolge auf Vespa-GS und als Rallye-Fahrer mit der bronzenen Sportnadel des ADAC ausgezeichnet.

Bei der ADAC-Westfalen-Fahrt einer Nachtzuverlässigkeitsfahrt über 350 km verbunden mit einer Gleichmäßigkeitsprüfung über 200 km auf dem Nürburgring errang Klaus-Dieter Heinz vom VC Ruhrtal eine goldene Plakette.

Mit dem bronzenen ADAC- und dem bronzenen VCVD-Sportabzeichen für seine Sporterfolge, sämtlich errungen auf Vespa-GS in den vergangenen Jahren bis heute, wurde Klaus-Dieter Heinz vom VC Ruhrtal geehrt und erhielt zusätzlich zu den beiden vorgenannten großen Auszeichnungen die goldene Ehrennadel des VC Ruhrtal.

Reisegepäck-Versicherung beruhigt — Mitfahrer mitversichert

Einfach drauflosreisen oder sorgfältig planen, das konnte man vor ein paar Jahren noch nach Belieben. Inzwischen ist „die Fahrt ins Blaue" auch in der Nachsaison nicht mehr so ganz ohne Risiko. Deshalb sollte man wenigstens gewisse Unsicherheiten ausschalten, die schon manche Fahrt ohne Ziel „vermiest" haben. Wer jedoch stets „Nägel mit Köpfen" zu machen pflegt, wird einem tiefschürfenden Plausch über eine Reisegepäck-Versicherung ohnehin nicht abgeneigt sein. Die ist in der Tat eine solche Risiko-Verminderung.

Pfennigfuchsen gilt nicht, wenn man eine Reise tut, die Erholung und Freude schenken soll. Immer ein bißchen mehr in den Etat und lieber wieder etwas zurückbringen als pumpen müssen, so ist es richtig. Wer sich zu einer Versicherung seines Reisegepäcks entschlossen hat, sollte zunächst die Versicherungsbedingungen gründlich studieren und dann nicht zu sehr auf ein paar Mark mehr oder weniger achten, sondern lieber auf die Höhe der Versicherungssumme. Für die Reise im eigenen Wagen empfiehlt sich die gar nicht so kostspielige Gepäck-Versicherung im Rahmen der Kraftverkehrs-Versicherung. Für anderthalb Prozent vom Wert des versicherten Gepäcks — so viel beträgt die Prämie, die allerdings nicht unter 15 Mark je Fahrzeug liegen darf — erkauft man quasi einen wirksamen Schutzgeist gegen Langfinger und ähnliches unterwegs.

Dieser Schutzgeist nimmt alle zum persönlichen Bedarf bestimmten, in und am Fahrzeug (Dachgepäckträger u. a. also auch!) mitgeführten Gegenstände des Versicherungsnehmers und seiner mitfahrenden Begleiter unter die Fittiche. Sogar für die Reisekleidung, die man trägt, ist er zuständig. Wer noch im milden Herbst zu „campen" trachtet, wird das begrüßen, denn im Auto ist oft trotz aller Packkünste nicht genügend Platz. Und der Winterurlauber hat wiederum das beruhigende Gefühl, daß auch seine Brettl am Wagenheck mitversichert sind.

„Schutzgeist Reisegepäck-Versicherung" tritt in Funktion, wenn Schäden an den versicherten Gegenständen entstehen

- durch einen Unfall des Fahrzeugs,
- durch Brand, Unterschlagung oder Diebstahl ganzer Gepäckstücke,
- durch Einbruchdiebstahl in verschlossene Gepäckstücke (oder Räume),
- durch Raub,
- durch mut- oder böswillig herbeigeführte Handlungen „betriebsfremder" Personen.

Muß man ihn einmal in Anspruch nehmen, dann entschädigt er nach dem Zeitwert, genauso wie in der Kasko-Versicherung fürs Auto. Der Haken bei der Geschichte ist allerdings, daß die schmerzlichen Ereignisse wirklich unterwegs passiert sein müssen und man im Auto reiste. Bei Diebstahl in der heimischen Garage zum Beispiel gilt **diese** Versicherungsart nicht. Dagegen jedoch beim Aufenthalt auch außerhalb des Wagens in Unterkunftsräumen (Hotel, Gaststätte oder Wohnung) fern dem Wohnort des Versicherungsnehmers. Übrigens betreut unser Schutzgeist auch mitgeführtes Bargeld und „Gegenstände aus Edelmetall". Mehr als ein Viertel der Versicherungssumme (höchstens 2000 Mark) sind hier im Schadensfall aber nicht zu erwarten.

Ein wenig verzwickt wird die Sache, wenn beispielsweise einem Koffer, den man bei einem Halt außerhalb des Fahrzeugs abgestellt hat, ein Schaden widerfährt. Er ist dann nicht durch die Versicherung geschützt. Ähnlich geht es, wenn Langfinger einen Koffer ganz oder teilweise entleeren, ihn aber „großzügigerweise" im Auto lassen. Umgekehrt gilt als Versicherungsfall, wenn die Diebe den Koffer mitgehen heißen, vorher jedoch „aussortieren", was ihnen nicht stehlenswert erscheint. Dabei spielt der Wert dieser Hinterlassenschaft dann keine Rolle.

Wer mitfährt ist Fahrgast

Wer ist nun eigentlich Fahrgast? Ganz einfach: Jeder, der die Reise im Einverständnis mit dem Fahrzeugbesitzer oder auch seinem Vertreter mitmacht, also Insasse des Autos ist. Natürlich müssen sich seine sieben Sachen während der Fahrt ebenfalls „in oder am Fahrzeug" befinden und dürfen nicht etwa per Bahn oder sonstwie einem Etappenziel zugondeln.

Auch die Versicherungsgesellschaft schützt sich gegen Mißbrauch des von ihr gestellten Schutzgeistes. Ein eventueller Diebstahl muß tatsächlich ein Diebstahl mit seinen strafrechtlichen Merkmalen sein. Eine Explosion ist noch kein Brand. Die Versicherungsbedingungen schließen Explosionen aus, sofern durch sie nicht auch ein Brand entsteht. Durch diese juristischen Kniffligkeiten sollte man aber nicht kopfscheu werden. Die Vorteile der Reisegepäck-Versicherung überwiegen diese scheinbaren Nachteile bei weitem. Und vor allem: man reist mit dem guten Gefühl, alles Erdenkliche getan zu haben, was den Reisegenuß ganz gewiß erhöht.

Wer noch ein Zusätzliches tun will, kann daneben eine gewöhnliche Reisegepäck-Versicherung abschließen. Dann braucht man auch während eines Ausflugs ohne den gewohnten vierrädrigen Untersatz nicht des Schutzgeistes zu entbehren. Überall kommt man ja mit dem Auto nicht hin, denn schwimmen kann es nicht und auch nicht fliegen, und oft ist eine Bergbahn nur die einzige Möglichkeit, Gipfel zu stürmen und gleichzeitig die Schuhe zu schonen. rb

Sind Sie schon Abonnent des Vespa Tip?

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

Sie können sofort Abonnent des Vespa Tips werden.

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

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

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

Liebe Clubkameraden!

Mit beiden Beinen stehen wir mitten in der Rollersaison 1961. Über 130 Freundschaftstreffen wurden von den Vespa-Clubs bis zum 31. März beim VCVD angemeldet. Es ist also schon etwas los im bundesdeutschen Vaterland. Gerade diese Freundschaftstreffen werden vom VCVD sehr gefördert, stellen sie doch das beste Mittel für die weitere Förderung der Freundschaft unter den Vespa-Clubs dar. Gerade den neuen Vespa-Clubs empfehle ich sehr, sich an diesen Freundschaftstreffen in ihrer näheren Umgebung zu beteiligen. Hier können sie sehen, wie ein schönes und interessantes Clubleben aufgezogen wird. Die erfahrenen Clubkameraden stehen den „Neuen" sicher gerne mit Rat und Tat zur Seite.

Schließlich gibt es auch noch zahlreiche Vespa-Freunde in den Clubs, die gerne an einem vielgestaltigen Clubleben teilnehmen würden, denen aber das Geld nicht für die Teilnahme an den großen Vespa-Treffen im In- und Ausland ausreicht. Gerade für sie stellen die Freundschaftstreffen eine ideale Möglichkeit dar, für wenig Geld ein zünftiges Clubleben geboten zu bekommen.

Nachdem der Vespa-Club von Deutschland in diesem Jahr kein Bundestreffen mehr veranstaltet, wurden die Regionalen Vespa-Treffen mit mehr Unterstützung ausgestattet. Der Vorstand des VCVD war der Meinung, daß die Clubmitglieder von fünf gut ausgestatteten Regionaltreffen mehr haben wie von einem Bundestreffen mit Teilnehmerbegrenzung.

Ich war in den letzten Wochen viel unterwegs und habe dabei viele Freunde in Süd-, West- und Norddeutschland gesprochen. Überall konnte ich feststellen, daß sich die Vorstände der Vespa-Clubs große Mühe geben ihre Clubs ständig noch besser zu entwickeln. Überall wo ich hinkam, wurde auch die Initiative und Tätigkeit des Vorstandes des VCVD lebhaft begrüßt. Das hat mich gefreut.

Gefreut hat mich auch, daß es uns gelungen ist, beim Vespa-Club von Europa eine Teilnehmerquote für die Eurovespa 1961 in Salzburg von 70 Maschinen zu bekommen. Deutschland stellt damit das stärkste Kontingent.

Die Vorbereitungen für die Vespa-Europameisterschaft 1961 auf dem Nürburgring machen weitere Fortschritte. Es kann heute schon so viel gesagt werden, daß diese Meisterschaft mit allerlei Finessen ausgestattet sein wird. Auch gute Sportfahrer werden sich auf diesem Kurs sehr ranhalten müssen.

Die drei deutschen Fahrer für die Drei-Meere-Fahrt in Italien sind schon gestartet. Hoffen wir alle, daß es diesen Clubkameraden gelingen wird, vordere Plätze in der Gesamtwertung zu erobern. Es darf nicht vergessen werden, daß die deutschen Teilnehmer auf eine Elite von Fahrern aus ganz Europa stoßen werden.

Am 18. Juni startet in Spanien die mittlerweile berühmt gewordene 20-Provinzen-Fahrt. Der VCVD wird drei Fahrer zu dieser Fahrt entsenden. Das gleiche gilt auch für das Vespa-Treffen in Les Mans anläßlich des 24-Stunden-Rennens am 10. und 11. Juni. Der Vespa-Club von Deutschland wird insgesamt zwölf Fahrer nach Le Mans schicken.

Wer den Treffenkalender ansieht wird mit mir feststellen können, daß auch die Freunde in den anderen Ländern nicht schlafen. Völlig verkehrt wäre es allerdings, wenn einer beim Studium des Treffenkalenders 1961 auf die Idee käme, daß es zu viele Vespa-Treffen gäbe und er deshalb sich für keine Veranstaltung entscheiden kann. In der Beschränkung liegt auch hier die Weisheit. Rechtzeitig und vernünftig ausgewählte Vespa-Treffen werden immer Freude bringen. Das hoffe ich auch für das Internationale Vespa-Treffen vom 1. bis 3. Juli in Wiesbaden. Sicher wird dieses Treffen zu den Glanzpunkten der Saison 1961 gehören.

Gute Fahrt auf allen Wegen wünscht Ihnen

Ihr Wolfgang Schramm

Mitteilungen des VCVD

Vespa - Bildstreifen: Im Rundschreiben Nr. 3/61 teilte der Vespa-Club von Deutschland mit, daß für alle Vespa-Clubs die Möglichkeit besteht, den bekannten Vespa-Bildstreifen ab 50 Stück mit Eindruck der Clubanschrift usw. kostenlos für die örtliche Clubwerbung zu beziehen. Diesem VCVD-Rundschreiben waren die entsprechenden Bestellscheine beigefügt.

Tag der Vespa: Am 7. Mai 1961 wird nach alter Tradition durch alle Vespa-Clubs in der Bundesrepublik der „Tag der Vespa" durch Ausfahrten und Clubveranstaltungen gefeiert. Die näheren Bekanntmachungen des Vespa-Clubs von Deutschland wurden im Rundschreiben Nr. 4/61 veröffentlicht.

Vespa-Tip-Sammelbestellung: Es wird allen Vespa-Clubs dringend geraten von der Sammelbestellung der Clubzeitschrift „Vespa Tip" sofort Gebrauch zu machen. Entsprechende Bestellscheine wurden vor einiger Zeit an alle Vespa-Clubs versandt. Bei Sammelbestellung ab 25 Stück kostet der Vespa Tip pro Exemplar nur —,20 DM.

Vespa-Club-Film: Seit einigen Wochen steht der Vespa-Club-Film „Junge Leute von Heute" allen Vespa-Clubs kostenlos im VCVD-Filmverleih zur Verfügung. Dieser Film, der eine Laufzeit von 32 Minuten hat und der in eindrucksvoller Weise ein Bild aus dem Leben des Vespa-Clubs von Deutschland vermittelt, ist das beste Werbemittel für den Vespa-Club. Nähere Auskünfte durch das VCVD-Sekretariat.

Auf der Fahrt zur Arbeitsstätte ist unser Clubkamerad

HEINZ RAUM

im 26. Lebensjahre am 29. März 1961 mit seiner geliebten Vespa tödlich verunglückt.

Er war Turniermeister des Vespa-Clubs Berlin. Er trug die kleine ADAC-Sportnadel in Silber und die goldene Tourennadel des Vespa-Clubs Berlin.

Wir werden seiner immer gedenken.

Vespa-Club Berlin e.V.

Mit großem Leidwesen teilen wir unseren deutschen Vespa-Freunden mit, daß unser sehr verehrter Vorsitzender

B. DELFSMA

am 20. Februar 1961 verschieden ist. Viele deutsche Vespa-Freunde werden dem Verstorbenen bei der Twentse Ros Rallye begegnet sein.

Wir werden sein Andenken in hohen Ehren halten.

Vespa-Club Hengelo (Holland)

Mitteilungen unserer Mitglieder

Bericht über das Frühjahrs-Freundschaftstreffen

VC Schwäbisch-Gmünd

am 25., 26. März 1961

Nachdem kalte und verregnete Tage unsere Hoffnungen und Erwartungen ziemlich dämpften, erfreute uns das Wochenende mit strahlendem Sonnenschein und sommerlichen Temperaturen.

Unseren Erwartungen in bezug auf die Teilnehmerzahl wurden deshalb weit übertroffen, wohl auch schon deshalb, weil es sich um das erste Freundschaftstreffen der diesjährigen Rollersaison in unserer Gegend handelte.

Da die Sitzgelegenheiten trotz mehrmaligem „Anbau" bis zum letzten Winkel ausgenutzt waren, erhielten die anwesenden Vespa-Freunde aus den einzelnen Städten bald Tuchfühlung. Unterstützt durch die zündenden Rhythmen unserer Tanzkapelle kletterte das Stimmungsbarometer bald auf den Siedepunkt. Dabei wurde tüchtig gelöscht!

Die Ankunft von Herrn Generalsekretär Schramm wurde mit einem brausenden „Vespa-Roll" bekundet.

Eine Tombola bei der man mit etwas Glück alle Wünsche erfüllt bekommen konnte, unterbrach für einige Zeit die tanzwütigen Vespasianer. Die Rock'n'Roll-Solos eines Vespa-Freundes ließen um den Weiterbestand unseres ehrwürdigen Clublokales bangen. Doch unaufhaltsam verrannen die gemütlichen Stunden.

Am Sonntagmorgen mußten die leidgeprüften Vorstände wieder zeitig aus den Federn. Die Clubkonferenz rief. Dafür bekamen wir dann von Herrn Schramm einige interessante Neuigkeiten serviert. Nach dem gemütlichen Teil der Clubkonferenz — dem Mittagessen — zerstreuten sich die Vespen in alle Himmelsrichtungen mit dem Versprechen auf ein baldiges Wiedersehen.

Mit der Vespa zum Wehrdienst

Ein nicht alltägliches Erlebnis konnte der Vespa-Club Trier in seiner Chronik verbuchen.

Ein Mitglied des Clubs, das zum Militär eingezogen wurde, haben die Trierer Vespa-Fahrer (am Sonntag, den 2. Oktober 1960) auf originelle Art feierlich verabschiedet. Sie fuhren mit ihrem aktiven Clubfreund in der Mitte eine Ehrenrunde durch die Stadt. Ein schönes Bild ergab sich durch die einheitliche Kleidung der Fahrer. Nur der neugebackene Rekrut fuhr im „Manöverdreß" mit Stahlhelm, Knobelbechern und Kochgeschirr mit. Mit 14 Vespa-Rollern fiel die Kolonne gut auf und wurde allgemein bestaunt. Vornweg fuhr man ein Schild mit der Aufschrift: „Für Günter gibt's kein Hin und Her, er muß nun mal zur Bundeswehr."

Abends gegen 18 Uhr fuhr Günter ab. Als begeisterter Rollerfahrer und zukünftiger Soldat fuhr er mit seiner Vespa die 600 km lange Strecke bis zu seiner Kaserne in Landsberg am Lech. —le—

VC Trier begleitet seinen Clubkameraden mit großem Gefolge zur Bundeswehr

VC Hierscheid/Saar

Dank der Unterstützung des VCVD konnte in Hierscheid/Saar ein Vespa-Club gegründet werden.

Die Gründung wurde von acht beherzten Vespisten vorgenommen und heute beträgt die Mitgliederzahl bereits das dreifache. Bereits im ersten Halbjahr konnte unser VC fünf Clubfahrten durchführen.

Alle Clubfahrten sind so verlaufen, daß man mit Sehnsucht auf das kommende Frühjahrswetter wartet, um mit unseren Vespas losbrausen zu können.

Der Terminkalender für das Jahr 1961 ist vielseitig und sieht vorerst folgende Clubfahrten vor: nach Luxemburg, Holland, Wiesbaden und Quierschied.

Dank der Initiative aller Mitglieder kann auch unser VC erstmalig am 16. Juli 1961 ein Freundschaftstreffen veranstalten, zu dem 10 saarländische Clubs eingeladen werden. Zu diesem Treffen, das mit einer Wanderfahrt verbunden ist, stehen den Siegern 3 wertvolle Pokale zur Verfügung. Die Zivilgemeinde Hierscheid hat eigens zu diesem Vespa-Treffen einen Wanderpokal gestiftet. Wir hoffen und wünschen, daß dieses Freundschaftstreffen zu einem vollen Erfolg wird, um die Bande der Freundschaft zu allen Vespa-Clubs zu festigen.

Kulm

VC Neuenburg

Nach zwei vorhergegangenen Informationsversammlungen fand im Gasthaus zum Weißen Kreuz in Neuenburg die Gründung des Vespa-Clubs Neuenburg statt. Außer den neuen Vespa-Freunden erschien mit einer Abordnung von sechs Mitgliedern der Vespa-Club Lörrach unter der Leitung seines Vorstandes, Herrn Schrader.

Nach einigen Begrüßungsworten des Versammlungsleiters Müller aus Neuenburg, ergriff Herr Schrader aus Lörrach auf allgemeinen Wunsch aller Anwesenden das Wort und gab seiner Freude Ausdruck, unseren neuen VC mit aus der

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

Taufe heben zu können. Besondere Freude bei unseren Vespa-Freunden erweckte die Bereitschaft des VC Lörrach, die Patenschaft über unseren Club zu übernehmen, da wir die große Erfahrung des Vespa-Clubs Lörrach sehr zu schätzen wissen.

Nach weiteren Ausführungen Herrn Schraders über den Sinn und Zweck des Vespa-Clubs an sich, wurde dann zur Wahl geschritten.

Dies bereitete wenig Schwierigkeiten und bald waren in offener Wahl Herr Heinrich Keller aus Müllheim zum 1. Vorstand, Herr Volker Weber aus Neuenburg zum 2. Vorstand, Herr Dieter Löffler aus Ballrechten zum Kassierer und Herr Peter Hebisch aus Neuenburg zum Schriftführer gewählt. Damit waren wohl die geeignetsten Leute auf den wichtigsten Posten. Die Gewählten übernahmen sogleich ihre Funktionen, und stellten sich den anderen Mitgliedern in ihrer Funktion vor. Nach kurzer Diskussion wurde die Beitragshöhe festgelegt und der Kassierer waltete seines Amtes und stellte die vorläufigen Ausweise aus. Dabei stellte sich heraus, daß das Generalsekretariat unsere Frequenz weit unterschätzt hatte, denn die vorläufigen Ausweise reichten nur bis zum vierten Mann, so daß uns schon hier der VC Lörrach aushelfen mußte. Nachher wurde beschlossen, in den verschiedenen Wohnorten der einzelnen Clubmitglieder Clublokale zu ermitteln, die dann reihum zu den Versammlungen angesteuert werden. Dadurch wird sich kein Clubmitglied benachteiligt fühlen und man verspricht sich von dieser Regelung eine wirkungsvolle Werbung für den Vespa-Club. Als nächste Veranstaltung wurde ein Gegenbesuch beim VC Lörrach beschlossen.

Die Jugend denkt an die Alten

Von unserem Club wudre der Versuch unternommen, den Heimbewohnern des Altersheims Bruchkübel einen frohen Abend zu bereiten. Dieser Versuch gelang vollständig. Eine Vielzahl musikalischer und kabarettistischer Einlagen, ein Quiz und schließlich der allen Anwesenden servierte Glühwein sorgten bald für eine ausgelassene Stimmung. Ebenso wurde eine Geldspende unseres Clubs von der Heimleiterin freudig entgegengenommen. Wir hoffen, daß wir mit unserem kurzen Bericht andere Clubs zu ähnlichen Veranstaltungen anregen können.

Vespa-Club 1958 Bergen

Treffenkalender des VCVD 1961

1., 2. und 3. Juli: Deutsches Internationales Vespatreffen in **Wiesbaden**

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

Regionale Vespa-Treffen

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

Tag der Vespa 7. Mai 1961

Vespa-Treffen Ausland 1961

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

Mai 1961

14. Reg. Vespa-Treffen Noord Limburg, Belgien
20., 21. Vespa-Treffen Cardiff, England
22. Vespa-Zuverlässigkeitsfahrt Stockholm, Schweden
21. Vespa-Treffen Niymegen, Holland
20., 21. Vespa-Treffen Aarhus, Dänemark
20., 21. Vespa-Treffen Cannes, Frankreich
21. Vespa-Treffen Savona, Italien
28. Vespa-Treffen Madrid, Spanien

Juni 1961

1., 2., 3. Vespa-Treffen Arezzo, Italien
1., 2. Eurovespa Salzburg, Österreich
4. Reg. Vespa-Treffen Ostende, Belgien
4. Zuverlässigkeitsfahrt Västeras, Schweden
10., 11. Vespa-Treffen Le Mans, Frankreich
9., 10., 11. Int. Vespa-Treffen, Stockholm, Schweden
17., 18. Int. Vespa-Treffen Luxemburg
17., 18. Nat. Vespa-Treffen Roulers, Belgien
17., 18. Vespa-Treffen Uppsala, Schweden
18. Int. 20. Provinzenfahrt, Spanien
18. Jahres-Rallye, England
18. Vespa-Treffen Groningen, Holland
24., 25. Vespa-Treffen Enschede, Holland
25. Vespa-Treffen Feldkirch, Österreich
24., 25. Vespa-Camping Nyköping, Schweden
24., 25. Vespa-Camping Halmstad, Schweden

Juli 1961

1. Vespa-Treffen Ancona, Italien
2. Vespa-Treffen „Gartenparty", London
2. Reg. Vespa-Treffen Maaseik, Belgien
9. Vespa-Treffen Aarau, Schweiz
15., 16. Vespa-Treffen Bad Gastein, Österreich
16. Vespa-Treffen Oudenaarde, Schweden
22., 23. Vespa-Treffen Borlänge, Schweden
23. Reg. Vespa-Treffen Wanfercee-Baulet, Belgien

August 1961

4., 6. Rallye und schwedische Zuverlässigkeitsfahrt Gränna, Schweden
6. Nat. Vespa-Treffen Herrenthals, Belgien
12., 13. Vespa-Treffen Mariazell, Österreich
12., 13. Krebsenrallye Uppsala, Schweden
15. Vespa-Treffen Barcelona, Spanien
20. Nat. Vespa-Treffen Gembloux, Belgien
26., 27. Karneval Lysekil, Schweden

September 1961

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

Diese Mitteilungen erfolgen ohne Gewähr!

Wichtige Internationale Termine

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

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

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

Neue Clubanschriften

VC Mönchen-Gladbach e.V.: 1. Vors. Willi Kopernock, 2. Vors. Edgar Ernst, Schriftführerin Else Münch, Kassierer Dieter Weyers, Tourenwart Toni Moll, Sportwart Josef Steins. Clubanschrift: Else Münch, Mönchen-Gladbach, Ludwig-Weber-Straße 1-3

VC Wanne-Eickel: 1. Vors. Eberhard Opitz, Kassierer Fritz Milotzki, Schriftführer Rudi Schmielasz, Sportwart Werner Sontowski. Clubanschrift: Eberhard Opitz, Wanne-Eickel, Gabelsbergerstraße 2a

VC Godesberg: 1. Vors. Herbert Vosen, 2. Vors. und Schriftführer Hans Gockel, Kassierer Hans Weidner, Sportwart Paul Müller. Clubanschrift: Herbert Vosen, Bad Godesberg, Stiftstraße 3. Clublokal: Koblenzer Straße 151

VC Bad Salzuflen: 1. Vors. Karl-Heinz Deppe, 2. Vors. Rudolf Jeschke, Sport- und Tourenwart Heinz Meier, Kassenwart Heinz Raab, Schriftführer Walter Pankoke, Kassierer Wolfgang Butzlaff. Clubanschrift: W. Pankoke, Schötmar (Lippe), Weinbergstraße 13

VC Auersmacher: 1. Vors. Hein Dinies, 2. Vors. Albert Niederländer, Schriftführer Waltraud Dincher, Kassierer Edgar Brosiuß, Fahrtenleiter Bruno Niederländer, Sportwart Willibald Dincher. Clubanschrift: Heinz Dinies, Auersmacher (Saar), Gartenstraße 26. Clublokal: Karlsberg-Eck Höhn, Auersmacher, Saarbrücker Straße 31

VC Mülheim (Ruhr): 1. Vors. Toni Neuhaus, 2. Vors. Hans Georg Jeide, Kassierer Rolf Schröder, Schriftführer Heinz Mepes, Tourenwart Heinz Behmenburg, Sportwart Klaus Breil. Clublokal: Gaststätte Wilhelmshöhe, Dimbrück. Clubanschrift: VC Mülheim (Ruhr), Postfach 211

VC Lüneburg: 1. Vors. Horst Schröter, 2. Vors. Walter Finern, Kassenwart Helga Kruse, Tourenwart Gert Lülau. Clubanschrift: Horst Schröter, Lüneburg, Klostergang 7

VC Heidelberg: 1. Vors. Gerd Hummel (kommisarisch), 2. Vors. K. Betke, Kassier H. Dürr, Schriftführer Frl. S. Wagner, Sportwart D. Kühner, Beisitzer D. Kramer und J. Göschel, Pressewart E. Gaukel. Clubanschrift: Gerd Hummel, Heidelberg, Wielandtstraße 22

VC Lörrach: 1. Vors. Lothar Schrader, 2. Vors. Josef Weigner, Schriftführer Klaus Trinller, Kassierer Wolfgang Banse, Beisitzer (Sportwart) Hans Oswald, Beisitzer (Tourenwart) K. H. Ruoff. Clublokal Gaststätte „Lasser", Lörrach, Walbrunnstr.

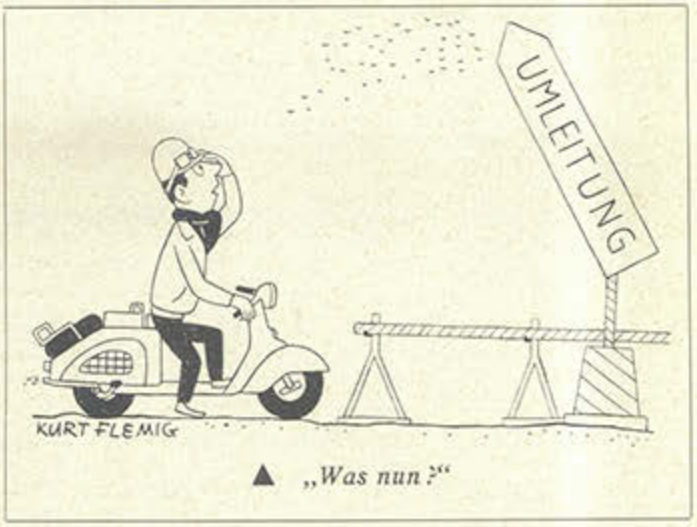
VC Haan: 1. Vors. Manfred Kluthe, 2. Vors. Hans Kobold, Kassierer Hans Bodenmüller, Schriftführer Karl-Heinz Bohr, Tourenwart Heinz Nowitzki. Clublokal: Hann, Hotel „Zum Dom". Clubanschrift: Manfred Kluthe, Hann (Rhld.), Ittertalstraße 33

VC Delmenhorst: 1. Vors. Josef Russ, 2. Vors. Heino Boldt, Schriftführer Philipp Duna, Kassenwart Heinz Bielefeld. Clubanschrift: VC Delmenhorst, Geschäftsstelle Delmenhorst, Bremer Straße 157. Clublokal: Gaststätte F. Schüttel, Delmenhorst, Bremer Straße 204

Clubreporter fotografierten für Sie

Bild links oben: Die Clubstandarte des VC Herford. – **Bild rechts oben:** Das Ereignis des Tages: Vespa-Hochzeit in Erbach/Odw. **Bild links unten:** VC Neuß in voller Kriegsbemalung. (Ganz links: Clubschwergewicht „Satchmo" Paikert.) – **Bild rechts unten:** Soviel Vespen auf einem Haufen hat die niederbayerische Kreisstadt Landshut noch nie gesehen wie beim Freundschaftstreffen des dortigen Vespa-Clubs.

Schmunzel-Tip



▲ *„Was nun?"*

◀ *Sonder-anfertigung für Fakire*

◀ *„Aber, aber, Fräulein Müller, wir haben hier doch kein Ausschnittbüro!"*

▶ *Touristendienst für Bergsteiger*

▶ *Im Agenturbüro: „Für's Varieté reicht es nicht, aber als Kindermädchen kann ich Sie engagieren!"*

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

Foto: Glässel, Disos Carlos, Ted Jaques, Carstens, Eckkrammer, Lautenbacher, Service-Press, Schefer, Stede, Munker, C. Carlevaro.

Die berühmten Geschwister:

Vespa 125

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

Kleiner Steckbrief:
125 ccm, 4,8 PS, 3 Gänge, Original-VESPA-Motor, Fallstromvergaser, Normverbrauch 1,8 Ltr., Höchstgeschwindigkeit ca. 70 km/h, Sitzhöhe 780 mm, 8-Zoll-Räder; leise, handlich und leistungsfähig. Zugelassen für 2 Personen.
Mischung 1 : 50 (!)

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

Vespa „GS"

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

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

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

Vespa 150

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

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

Normalausführung	DM 1425,—
„de Luxe"-Modell	DM 1485,—

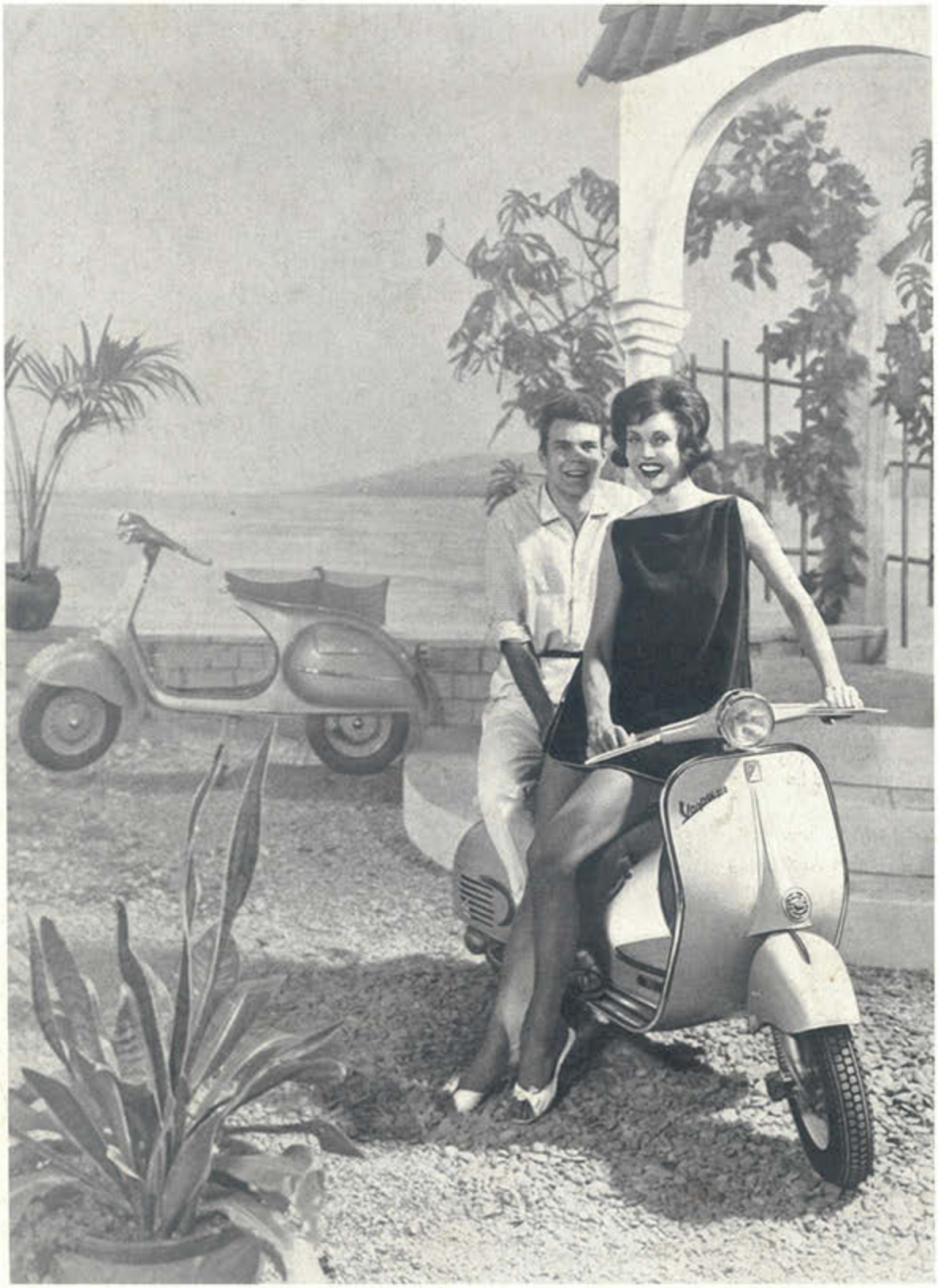
Große Abb.: „de Luxe"-Modell.
Kleine Abb.: Normalausführung mit abgenommener Motorhaube.

*

Sämtliche Preise verstehen sich ab Werk.

Vespa der meistgefahrene Roller der Welt

▲ Verlangen Sie die Farbprospektserie B/1 - VESPA GMBH AUGSBURG ▼



Glückliche Reise
Der Urlaub steht vor der Tür