

Vespa

DIE ZEITSCHRIFT

FÜR DEN VESPA-FAHRER

TIP

MÜNCHEN



*Geselliges
Europa
in Salzburg!*

Aus dem Inhalt:

Meine rasante Emma und ich

Verkehrssicherheitswoche 1961
„Komm gut heim“

VIII. Drei-Meeres-Fahrt

Drei-Länder-Treffen am Bodensee

Ein kleiner Tip

Unser Reisetip: Das Altmühltal

Aktuelles Bild

Jazz

Eurovespa 1961

Reisenachrichten

Vespa-Sport

Sportnachrichten

Paragrafen

Dies und Das

Leitartikel

Clubnachrichten

Schmunzeltip

*

Besonders für Sie

Vespa-chic im Vespa Tip

Besonders für Ihn

Für den Bordmechaniker

*

Letzte Meldung

Anlässlich der Vespa-Europameisterschaft 1961 am 10. September auf dem Nürburgring veranstaltet der Vespa-Club von Deutschland eine Internationale Vespa-Zielfahrt zu der klassischen Rennstrecke der Welt. Am Start- und Zielgelände findet ein internationales Geschicklichkeitsturnier statt.



Unser Titelbild:

Das Autogramm von Hans Stuck gehörte zu den beliebtesten Souvenirs der Eurovespa 1961 in Salzburg

Foto: Bayr. Bild GmbH.

... und
hinter ihm
die
ESSO-
Forschung



Solchen Tankwarten begegnen Sie an jeder ESSO-Station und Sie fühlen sich immer gut bedient. • Einen anderen Dienst am Kunden leistet die ESSO-Forschung. Sie spüren es am Kraftstoff, am Öl.

Forschung und Service sprechen für Esso



Meine »Rasante Emma« und ich

Ein Vespa-Reise durch die neue Welt

1. Fortsetzung

Das bedeutete, ich würde die mexikanische Grenze erreichen und endlich einmal wieder Mexiko betreten. An dem Grenzort Nogales begann ich im August 1956 eine Reise per Rennrad, welche mich bis nach Mexiko City brachte. — Doch diese Fahrt sollte schneller gehen, ich wollte schließlich der erste dort sein, aber immer noch war ein junges Ehepaar vor mir auf einer Lambretta, was ich nicht zulassen wollte. Am Nachmittag erreichte und passierte ich die Grenze. Die Gegend wechselte ein wenig und wirkte mit der leichten Bergigkeit etwas angenehmer. Es waren endlich nicht mehr diese verdammten großen Lastwagen auf der Straße, welche mich fast immer in ihrem Sog mitrissen und mich das Schlimmste befürchten ließen. Auch fehlten hier die „wise guys“ (eigentlich recht dumme Halbstarke), die sich einen Spaß daraus machten, den Weg abzuschneiden, oder auch auf engen Straßen bei Gegenverkehr zu überholen. Es war herrlich ruhig, ich genoß die Natur mehr als zuvor, da ich meine Aufmerksamkeit nicht nur ausschließlich der Straße widmen mußte.

Auf der Landkarte sind viele kleine Orte eingezeichnet, doch hängt man von diesen Ortschaften ab, so ist man verraten und verkauft: denn solche Orte bestehen oft nur aus einer Hütte, die dann auch noch hinter einer Anhöhe versteckt liegt.

Eigenartigerweise und fast dem gerade Geschriebenen widersprechend ist die Tatsache, daß ich immer einzelne Mexikaner an der Straße traf, und das auch später wieder, als ich noch viele Kilometer durch die Sierras oder besser Wüsten fahren mußte.

Die Menschen sind einfach und leben oft unter den einfachsten Umständen, doch daß sie gefährlich sind, ist nicht wahr. Reizt man sie, wirkt beleidigend und verstößt gegen ihre Sitten, so kann es sehr gut zu Handgreiflichkeiten kommen. Ich hatte diese Leute schätzengelernt und versuchte auch dieses Mal mit ihnen genauso gut auszukommen wie zuvor auf meiner Radfahrt. Und es gelang mir durch die Anpassung und das Verständnis, welches ich ihnen entgegenbrachte. Jedes Mal, wenn ich einen Indio traf, fuhr ich langsam, und ein „buenas dias“ wurde ausgetauscht, oft folgte noch ein „Voya con Dios“.

Als ich die Reise begann, hatte ich mir fest vorgenommen, nicht mehr in der Nacht zu fahren, was hier mit den vielen Tieren auf der Straße sehr gefährlich werden kann. Ich tat es jedoch, da ich vergaß, mein Zelt bei Sonnenuntergang aufzubauen, und es mir angesichts der vielen Tarenteln, Skorpione und Schlangen etwas zu riskant erschien, in der Dunkelheit mein Zelt aufzubauen. Ich wurde müder und müder, und als ich endlich um Mitternacht die Stadt Hermosilla erreichte, nachdem ich eine Wüste glücklicherweise bei der nächtlichen Kühle durchfahren hatte, entschloß ich mich, an einer Reparaturwerkstatt haltzumachen. Ich fragte den schlaftrunkenen Hombre, ob er etwas dagegen



Kleine Indio vom Hochlande. Sie bieten Iguanas zum Verkauf an. Diese großen Eidechsen wandern in die einheimischen Kochtöpfe

hätte, wenn ich meinen Roller hier parke und mich danebenlege, um die Augen schließen zu können. Er bejahte, und ich breitete meine Plane aus. Ich schlief gerade ein, als ein dummes Katzenvieh irgendein wildes, kleines Tier ausmachte und mit wildem Geschrei eine Verfolgung begann, direkt an mir vorbei, so daß ich hochsprang und mich vorsichtigerweise auf meinen Roller legte, welcher ohnehin so beladen war, daß ich glatt darauf liegen konnte.

Wenn ich auch diese Art des Schlafens schon so oft trainiert hatte, so ist es doch nichts Dauerhaftes, mit dem Kopf auf der Lampe und den Beinen über dem Reserverad zu ruhen. Es war stockfinster, nur ab und zu sah ich das Licht eines entgegenkommenden Wagens, welches bereits schon 15 Minuten vor dem Passieren meine Augen blendete. Immer versuchte der andere oder ich das Abblendemanöver, doch da wir derart weit voneinander entfernt waren, nahm es uns die Sicht um so mehr. Und immer wieder das plötzliche Auftauchen von während der Nacht auf der Straße liegenden Tieren. Das stellte enorme Anforderungen an mich, und doch gab ich nicht auf. Es wurde langsam Tag. Ich näherte mich der Küste des Golfes von Kalifornien. Die Mücken hingen in Schwaden in der vollständig ruhigen Luft. Die Wolken, die sich des Nachts gesammelt hatten, wurden von der über den Bergen aufgehenden Sonne verschlungen, der Himmel war



In der Mojave-Wüste das erste Mal

wieder einmal klar. Die Hitze ließ auch nicht mehr lange auf sich warten.

Die Straßenseite war teilweise von Kadavern bedeckt, Schlangen, Vögel und auch viele Pferde waren dem nächtlichen Verkehr zum Opfer gefallen. Aasgeier warfen sich gierig auf ihre leichte Beute und reinigten damit die Straße. Ab und zu wurden sie auch ein Verkehrsoffer, wenn sie sich nur gemächlich vor einem heranbrausenden Auto erhoben. Obwohl dies oft ein gräßliches Bild abgibt, die vielen toten Tiere zu sehen, so konnte ich doch daraus ersehen, was man hier alles antreffen kann. Die meisten bekam ich nie lebend zu Gesicht.

Bisher hatte ich viel Glück gehabt, der Motor mit leicht geöffnetem Auspuff knatterte gleichmäßig und schnell die Caratera entlang. Ich hatte einen kleinen Sonnenbrand, doch fühlte ich mich gewissermaßen frisch, den Umständen entsprechend. Jetzt begann ich jedoch langsam mit den Augen zu blinkern. Das heißt, die Sonne strahlte mit aller Stärke auf den Boden, der ihre Helligkeit mir direkt in die Augen warf. Ich mußte infolgedessen meine Augen so weit wie möglich schließen und sie wider Willen oft für den Bruchteil einer Sekunde völlig geschlossen halten. Nun, dachte ich mir, das kann ja heiter werden. Nein, das Einschlafen auf offener Straße wollte ich nun doch nicht riskieren, hielt an, breitete meine Zeltplane neben einem Kaktus aus und legte mich schlafen, nachdem ich mir zuvor die nähere Umgebung angesehen hatte. Die Hitze ließ mich dieses Mal kaum schlafen; ich machte deshalb einige Leibesübungen, um mein Blut durch die Adern zu treiben und mir dadurch neue Kräfte zu geben. Auf — und weiter! Um die stärker werdende Müdigkeit besser zu bekämpfen, ging ich auf Suche nach irgendwelchen Lebewesen in den Büschen, auf den Kakteen oder neben der Straße, und siehe da — ich erwachte. Die Müdigkeit verschwand fast vollends durch einen „Roadrunner“ — ein bunter Laufvogel, der seinen Namen hier in den Staaten erhielt, weil er neben den fahrenden Autos für eine ziemliche Strecke herläuft. Eidechsen, die gemächlich die Straße zu überqueren versuchten, wurden durch mein Kommen zur Rennerei angespornt. Der Tag ging zur Neige, ich durchfuhr das jetzt bewässerte Gebiet zwischen Los Mochis und Guamuchil, eine künstlich bewässerte Wüste, in der die Kakteen und das Dornengebüsch dem Feuer übergeben werden und wo riesige Anlagen zur Bepflanzung angelegt werden.

Eine Sitte, die ich schon des öfteren beobachtete, kam hier unter den vielen Indios besonders deutlich hervor. Das Berdigen der Toten am Unfallort, meist neben der Straße. Hier sah ich jetzt, wie ein Mann noch neben dem aus Stöcken gemachten Kreuz stand, an welchem die Habseligkeiten des Verstorbenen hingen. Es wurde Abend, als ich diese Gegend endgültig durchquert hatte. Die flackernden Lagerfeuer verschwanden hinter mir in der Dunkelheit.

Der nächste Ort lag aber noch fast 200 km entfernt und hieß Culiacan. Wieder stockfinstere Nacht, Mücken, die sich in



Die Sierra Alto, oder die Hochland-Gegend, die ich auf meiner Renn-tour durchfuhr, zwischen Mexico City und Saltillo

meinem Bart festsetzten, warteten mit anderen Insekten darauf, im Motel herausgekämmt zu werden. Das Motel erreichte ich so um Mitternacht. Eine gute Dusche und ein gekühltes Zimmer warteten auf mich, und der Preis des Essens ließ mich um eine Mahlzeit kommen. Endlich, nach fast zweitägiger Reise ohne richtigen Aufenthalt, ein weiches Bett und allen sanitären Komfort. Schnell noch die Meilen ausgerechnet. Seit Tucson 670 Meilen (über 1000 km), nicht schlecht für zwei volle Tage. (Ich überbot es später mit 900 km an einem Tage, zwischen 6 Uhr morgens und 11 Uhr 30 nachts, von Mexiko City nach Saltillo im Norden Mexikos.) Es war eine herrliche Nacht und ein guter Schlaf. Das forderte mich zur neuen Raserei auf, und ich wurde übermütig. Ich kam jetzt in etwas bergigere Gegend, mit viel grünem Buschwerk, in dem viele Schmetterlinge herumflatterten und am Boden große, bis zu einem Meter lange Eidechsen sich in der Sonne braten ließen. Das Schönste war jedoch ein großer blauer Vogel, so wie ein ausgewachsener Hahn, mit langen, an den Enden auseinanderlaufenden Schwanzfedern. Ich hätte ihn am liebsten gefangen; man kommt auf allerlei Dummheiten, wenn man so alleine herumgondelt.

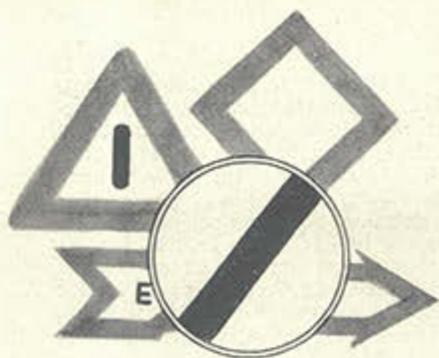
Die Sonne stand hoch über mir, so daß mein Schatten nur sehr klein war. Die Umgebung sah wieder einmal verdorrt aus, und meine Augen begannen zu brennen und zuzufallen. Doch jetzt mitten am Tage ausruhen, nach solch guter Nacht? Kommt nicht in Frage. Bei der Durchfahrt von Mazatlan und dem anschließenden folgenden riesigen Misthaufen, der nach verfaulten Haifischen stank, wurde ich wacherüttelt. 50 km hielt ich es noch auf dem Roller aus, als ich plötzlich aufwachte. Ich merkte, wie ich mit 70 Sachen an den schmalen Banketten entlangfuhr. Das Hin- und Herschwenken des Lenkers mußte mich aufgeweckt haben. Doch wie es wohl kommen mußte, ein großes Loch verschlang mein Vorderrad — und an was ich mich noch erinnerte, war ein großer Sprung in die Luft.

Einige Indios hatten sich eingefunden, um mir zu helfen. Wo sie herkamen, weiß ich immer noch nicht, und ich konnte während meiner späteren Reise auch nicht ihre Identität feststellen. Eins kann ich aber sagen, daß dieses die besten Menschen unter der Sonne sind. Sie halfen mir, alle meine von der Vespa gerissenen Sachen zu finden und auf meinen Roller zu legen. Eine Uhr, die ich für verloren hielt, entdeckte ich Tage später vollkommen versandet und verbeult in meiner Hosentasche. Einer der ehrlichen Kerle muß sie da hineingesteckt haben.

Nachdem einer noch mit einem Fahrrad zum weit entlegenen Dorf fuhr, damit ich mich mit dem geholten Wasser erfrischen konnte, fühlte ich mich wesentlich besser. Mein Arm war ziemlich angeschwollen und die linke Hand steif im Gelenk. Am Kopf sowie überall am Körper hatte ich Kratzstellen. Ein Bein wollte auch nicht so ganz. Trotz alledem konnte ich nichts tun, als eine Aufnahme zu knipsen, und die Caballeros wußten darauf nichts mehr zu sagen, und die inzwischen angekommene Militärpatrouille stand stramm.



Auf verbotener Fährte im Inneren Cubas, Juni 58, in der Zeit der cubanischen Revolution



Verkehrssicherheitswoche 1961 „Komm gut heim“

Im Rahmen des Verkehrssicherheitstages 1961 beteiligte sich der Vespa-Club Gießen in enger Zusammenarbeit mit der Verkehrspolizei, dem Deutschen Roten Kreuz und der Bundesverkehrswacht an der Ausrichtung eines Zweiradturniers. Sinn dieser Veranstaltung war es, die Zweiradfahrer des Kreises Gießen sinnvoll zu erfassen und mit den Vorschriften und Gesetzen des heutigen Straßenverkehrs vertraut zu machen, Fahrer und Maschine auf Verkehrssicherheit bzw. Verkehrstüchtigkeit zu überprüfen und auch in der Praxis festzustellen, was den motorisierten Zweiradfahrern, besonders denen aus den ländlichen Gebieten, noch an Praxis und Fahrdisziplin fehlt.

Während sich die Verkehrswacht ausschließlich mit der körperlichen Überprüfung der Fahrer beschäftigte, diese auf Sehvermögen, Reaktion usw. testete, beschäftigte sich die Polizei mit der Überprüfung der Fahrzeuge. Auch wurden die Fahrer durch Sachverständige über nicht alltägliche Verkehrsbestimmungen und -situationen unterrichtet. Die Aufgabe des Gießener Vespa-Clubs war es dann, die Fahrer auf dem praktischen Gebiet zu testen und zu überprüfen. Die Funktionäre in den weißen VCVD-Kombinationen hatten einen Geschicklichkeitskurs aufgebaut, der jedem Zweiradfahrer wirklich das „Letzte“ abverlangte. Gespickt mit Prüfungen aus den wirklichen Straßenverhältnissen unserer Zeit, sowie den, in Vespa-Kreisen schon bekannten Wippen, Winkelbrettern, Büchsenlalom war diese Strecke, die einmal zu durchfahren war und mit Strafpunkten gewertet wurde. In Sondereinlagen zeigten dann die Sportfahrer des Gießener Vespa-Clubs, daß man auch ohne Strafpunkte über die Strecke kommen kann und erhielten hierfür großen Beifall.

Der Tatsache, daß es sich die Vespa-Clubs aus Friedberg, Marburg, Butzbach und Wetzlar nicht nehmen ließen, diese Veranstaltung zu besuchen, und ihre Maschinen als dann wirkungsvoll am Rande der Wertungsstrecke aufzubauen, war es zu verdanken, daß sich der großen Zuschauermenge eine Kulisse eines mittleren Vespa-Treffens bot. Man gab diesen meist jugendlichen und motorsportbegeisterten Zuschauern auch die Möglichkeit die Maschinen der einzelnen Clubs zu besichtigen und mit den einzelnen Fahrern über das Clubleben, technische Einzelheiten der Vespa und den selbstgefertigten Finissen an den Maschinen zu diskutieren. Das Auftreten der Helfer des Gießener Clubs, die Unter-

stützung der bereits erwähnten Clubs aus Friedberg, Marburg, Butzbach und Wetzlar waren die Merkmale, die diese Veranstaltung indirekt zu einer großen Werbeveranstaltung für unsere Vespa und unseren Vespa-Club-Gedanken machte. Von verschiedenen Seiten trat man an die Verantwortlichen



Der Zielrichtertisch mit den gestrengen Herren der Jury

der Veranstaltung heran, bald wieder derartige Verkehrserziehungen durchzuführen. Werner Wagner, VC Gießen, der als Starter fungierte, sagte in einem Interview des Hessischen Rundfunks: „Der Zweiradfahrer soll von uns sinnvoll und mit Überlegung an die Situationen des heutigen Straßenverkehrs herangeführt werden, dazu sind wir hier und diese Aufgabe wollen wir hier gemeinsam lösen!“

Für uns Vespa-Fahrer ergibt sich aus dieser Veranstaltung, daß wir durch derartige Ideen mithelfen können, dem Verkehrswidytum unserer Straßen ein Ende zu bereiten und gleichzeitig werben für unsere Vespa und unseren Vespa-Club.

Hans-Eberhard Hoffmann



Bild links: Auch beim Anschlagen an den Gong zum Schluß des Parcours kann man noch Strafpunkte sammeln, wenn der Fuß bei dieser Prüfung den Boden berührt

Bild mitte: Der Sportfunktionär des VCVD, Werner Wagner aus Gießen, weist die Teilnehmer in den Kurs ein

Bild rechts: Ein etwas mulmiges Gefühl ist es schon, auf der Wippe in den Himmel hinaufzufahren



„Giro Vespistico dei Tre Mari“, so nennt sich eine Regelmäßigkeitsfahrt über 2000 km, die der VC Italien vom 27. April bis 1. Mai 1961 zum achten Male durchführte. Für den VCVD fuhren Edmund Schulz, Darmstadt, Deutscher Meister von 1959, Heinrich Bauer, Nürnberg, Trialspezialist, und ich, Fred Hascher aus Augsburg. Am 25. April um 6 Uhr früh trafen wir drei uns am Bahnhof mit unseren Vespen, einigen Köfferchen, guten Ratschlägen von Sportkommissar Husel und auch guten Wünschen. 6.48 pünktlich fuhr der Alpen-Expreß mit uns gegen Süden. Natürlich ging nicht alles glatt. So sollten wir beispielsweise am Brenner unsere Maschinen verzollen und erst nach hartem Kampf erhielten wir die Tessera Turistica. In Bologna wollte dann ein Beamter unsere Verspen hier behalten, weil auf dem Packzettel Augsburg—Ancona über Bologna stand und das dick geschriebene Bologna war für ihn maßgebend. Nun, dieses Hindernis wurde überwunden und um 22.45 Uhr trafen wir mehr als müde in Ancona ein. Der nächste Tag verging schnell. Bei der Abnahme hatten wir anfangs Schwierigkeiten, aber als wir dann den italienischen „Schramm“ erreicht hatten, ging alles bestens. Mit dem anschließenden Mittagessen und der offiziellen Begrüßung am Abend war der Tag ganz ausgefüllt. Wie üblich bei solchen Fahrten, so machte auch Petrus hier keine Ausnahme, denn als wir am nächsten Tag erwachten, regnete es in Strömen, und bei diesem Wetter starteten wir um 6 Uhr zur ersten Etappe von Ancona nach Orvieto. Das Wetter besserte sich zwar etwas aber eine angenehme Temperatur zum Fahren erlebten wir nicht einmal bis Reggio Calabria. Das Tagesziel war Civita Vecchia und wir erlebten hier zum zweiten Male eine ganz hervorragende Unterbringung und Verpflegung, allerdings für mich auch die erste böse Überraschung. Ich fuhr, um etwas Zeit zum Fotografieren zu ersparen, verhältnismäßig schnell, so daß ich bereits ziemlich Strafpunkte kassierte und in der Klassifizierung der ersten beiden Etappen am 83. und 84. Platz

VIII. Drei-Meeres-Fahrt



stand. Dies war natürlich ein kleiner Schock und ich fuhr von nun an möglichst genau. Am zweiten Tag ging es von Civita-vecchia über Rom und Formea nach Neapel. Dort erlebten wir die größte Attraktion, denn wir übernachteten im höchsten Hotel Europas. Dieses in Worten wiederzugeben ist schwierig, und man sagt: „Neapel sehen und dann sterben!“ und zusätzlich noch in einem Hotel untergebracht zu sein, das an Komfort kaum zu überbieten ist, das ist schon etwas Einmaliges. Am dritten Tag ging es dann von Neapel nach Bari an die Adria zurück, und auf dieser Strecke hatten wir ein Stück zu bewältigen, das ungefähr den Straßenverhältnissen bei deutschen Zuverlässigkeitsfahrten entsprach. Hier fühlten wir drei uns natürlich wie zu Hause und die meisten übrigen Teilnehmer bewiesen hier, daß sie sich mit solchen Straßen sehr schwer tun und zeigten dies auch durch mehrere Stürze. Am Ende dieser schwierigen Etappe wurden wir mit unseren Maschinen gebührend bestaunt.

Aber schließlich kam es bei allen zehn Etappen auf den letzten Kilometer an, und dieser mußte genau in 80 Sekunden gefahren werden. Hier waren uns natürlich die Italiener mit ihren Chronometern um einige Zehntelsekunden überlegen. Die nächsten beiden Etappen führten von Bari über Taranto nach Cosenza. Je südlicher wir kamen, desto größer wurde die Begeisterung der Zuschauer und in jeder Stadt und jedem Dorf schien Feiertag zu sein, denn die Leute, von den Schul-

Links oben: Der Präsident des Vespa-Clubs von Europa, Dr. Renato Tassinari, überreicht Edmund Schulz einen Pokal für den Etappensieg. — **Rechts oben:** Auf Zehntelsekunden genau muß die Sollzeit der Giro Vespistico Dei-Tre-Mari eingehalten werden. — **Links unten:** Die deutsche Mannschaft: V. r. n. l.: Edmund Schulz, VC Darmstadt, Fred Hascher, VC Augsburg, und Heinrich Bauer, VC Nürnberg. — **Rechts unten:** Vor dem Start zur 4. Etappe. Ganz rechts mit Startnummer 14 Edmund Schulz, VC Darmstadt





Edmund Schulz passiert die Ziellinie des letzten Kilometers, der in genau 80 Sekunden durchfahren werden muß

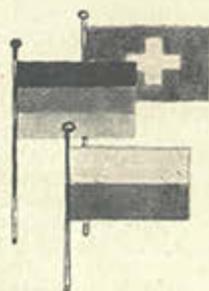


An Zuschauern mangelte es der 8. Drei-Meeres-Fahrt des VC Europa nicht. Hier winken Schulkinder dem deutschen Fahrer Heinrich Bauer

kindern bis zum Greis standen dichtgedrängt an der Straße und ließen uns eine ungefähr zwei Meter enge Gasse frei, durch die wir mit 80 Sachen, tosendem Beifall und Polizeigeleit hindurchbrausten. Überraschenderweise bewiesen die Südtaliener ganz besondere Sympathie für uns Deutsche, denn hatten wir mal irgendwo für einen kurzen Moment unsere Roller abgestellt, so wurden wir sofort zu einem Espresso oder Campari eingeladen. Die letzten beiden Etappen führten von Cosenza über Catanzaro nach Reggio Calabria. Es war uns gelungen, uns ständig zu verbessern, so daß wir am Ende dieser Fahrt eine Klassifizierung erreichten, wie es deutschen Fahrern vorher nie gelungen war. Edmund

Schulz erreichte den 17. Platz und wurde zweitbesten Ausländer. Heinrich Bauer erreichte den 41. und ich den 39. Platz. Angenehm überrascht waren wir alle von der Sauberkeit und dem guten Essen, wo doch bei uns in Deutschland immer das Gegenteil erzählt wird. Danken möchte ich noch unserem Dolmetscher aus Reggio Calabria, der uns beim Aufgeben unserer Vespa zurück nach Deutschland ganz besonders behilflich war. Im ganzen gesehen war die Fahrt ein Musterstück von Organisation. Ganz besonders möchten wir dem VC Italien und dem VCVD für die Veranstaltung und die Benennung zu dieser Fahrt danken, die für uns Drei ein einmaliges Erlebnis war.

Fred Hascher



Drei-Länder-Treffen am Bodensee

Über 350 Roller passierten am 29. April die Zielkontrolle am Hafenterrain in Friedrichshafen (Bodensee). Der Vespa-Club Friedrichshafen hatte ein Drei-Länder-Treffen ausgeschrieben, das gleichzeitig mit dem regionalen Vespa-Treffen für Südwestdeutschland verbunden wurde. Mit den Bodenseefahrern sowie auf den Land- und Bundesstraßen rollten und schwammen die Vespa-Fahrer aus Österreich, der Schweiz und Südwestdeutschland auf Friedrichshafen zu. Der Bodensee zog sie alle wie ein Magnet an. Das Programm, das bei diesem regionalen Vespa-Treffen mit internationaler Beteiligung geboten wurde, konnte sich auch überall sehen lassen. Am Samstag war eine nächtliche Tanzrundfahrt mit dem größten und modernsten Motorschiff des Bodensees, der „Stuttgart“, vorgesehen. Geschmückt mit den Transparenten des VCVD und hunderten von farbigen Luftballons und in voller Festbeleuchtung lud das Motorschiff Stuttgart die Teilnehmer des regionalen und internationalen Vespa-Treffens zum Einsteigen ein. Mit einer Bomben-Kapelle und ausreichenden Getränkevorräten an Bord erreichte die Stimmung auf der Stuttgart bald kaum erwartete Höhepunkte. Die nächtlichen Seefahrer ließen sich auch die Laune nicht verderben als es auf der Kreuzfahrt über den Bodensee wie aus Kübeln zu gießen anfing. Am Sonntag Vormittag starteten die 350 Vespa von Friedrichshafen aus zu einer Corsofahrt nach dem 19 km entfernten Meersburg. In endloser Kolonne bewegte sich der

unübersehbare Vespa-Wurm von Friedrichshafen nach Meersburg. Mit größter Disziplin natürlich. Das technische Hilfswerk hatte sich freundlicherweise mit einer Anzahl von Helfern, die mit tragbaren Sprechfunkgeräten ausgerüstet waren zur Steuerung dieser großen Corsofahrt zur Verfügung gestellt. Dank der vorzüglichen Organisation des Vespa-Clubs Friedrichshafen unter der Leitung der Vorsitzenden Werner Eichler und Peter Ludwig klappten nicht nur die Corsofahrt sondern auch alle anderen Veranstaltungen des Treffens vorzüglich. In der malerischen und mittelalterlichen Stadt Meersburg angekommen, wurden die Vespa-Fahrer und die von diesen zahlreich mitgebrachten netten Sozias vom Bürgermeister der Stadt Meersburg auf der Schloßterrasse willkommen geheißen. Auch der Generalsekretär des Vespa-Clubs von Deutschland, Wolfgang Schramm, begrüßte in einer kurzen Ansprache die Teilnehmer des Vespa-Treffens und die zahlreich erschienenen Bürger der Stadt Meersburg. Anschließend konzertierte die Meersburger Knabekapelle, die für ihre hervorragenden Leistungen von den vielen Zuschauern herzlichen Beifall erhielt. Hübsche Meersburgerinnen in ihrer Originaltracht schenkten an alle Bodenseefahrer des Vespa-Clubs eine Probe des köstlichen Meersburger Weines aus. Am Nachmittag des 30. April ging mit dem Mittagessen und der Preisverteilung im Hagnauer Hof der offizielle Teil des Drei-Länder-Treffens am Bodensee zu Ende.

Von links nach rechts:

Ein Meersburger Mädchen in der althergebrachten Tracht mit Spitzenhäubchen

Kameramann Gerd Fromm nimmt die Einstellungen vom Drei-Länder-Treffen für den Vespa-Club-Film 1962 auf

Als Gärtner und Gärtnerinnen hatten sich die Mitglieder des Vespa-Clubs Landau (Pfalz) für ihren Besuch in Meersburg verkleidet

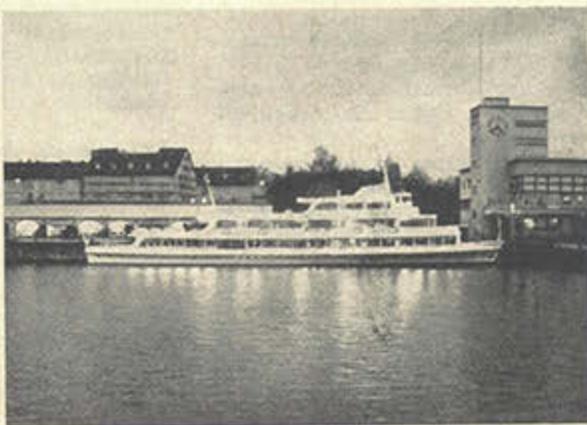


Bild links: Die Vespa-Fahrer aus der Schweiz kamen mit originellen Zipfelhäuben, Bärten und dezenter Reklame für Schweizer Käse nach Friedrichshafen

Bild nebenstehend: Mit bunten Luftballons und Transparenten geschmückt sowie festlich illuminiert erwartete das MS Stuttgart die Vespa-Fahrer zu einer nächtlichen Tanzrundfahrt auf dem Bodensee

Bild nebenstehend: Bürgermeister Gern hieß die Teilnehmer an dem Drei-Länder-Treffen in Meersburg willkommen



Bild rechts: Die Meersburger Knabenkapelle spielte für die Vespa-Gäste auf der Schloßterrasse stimmungsvolle Weisen



Bild links: Proben des köstlichen Meersburger Weines wurden den Ziel-fahrtteilnehmern von ebenso köstlichen Meersburger Mädchen gereicht

Bild nebenstehend: An Bord des MS Stuttgart sorgte die „red-rock-Band“ mit flottem Spiel und vielen humoristischen Einlagen für ein Stimmungs-Hoch



Für den Bordmechaniker

15. Lektion | Die Schaltung und die Kupplung

Die Schaltung

Die Schaltung ist eines der wichtigsten Organe am Fahrzeug. Mit ihrer Hilfe ist es uns möglich, in kürzester Frist die höchste Geschwindigkeit des Fahrzeuges zu erreichen, ohne den Motor zu überlasten.

Bevor wir uns über die Schaltung selbst unterhalten ist es notwendig, auf das Schalten näher einzugehen.

Die meisten Sünden dem Motor gegenüber werden beim Schalten begangen, wobei der größte Fehler die „Schaltfaulheit“ ist.

Je mehr ein Fahrzeug Gänge hat, desto öfter muß geschaltet werden. Durch Schalten wählt man den Gang, der es dem Motor am leichtesten macht, seine entwickelte Kraft in die Fortbewegung auf der Straße umzusetzen: Man wird also zum Anfahren den 1. Gang wählen und dann den 2. Gang in dem Moment einlegen, wenn die Drehzahl des Motors im 1. Gang so hoch ist, daß der Übergang in den 2. Gang so flüssig erfolgt, daß sofort nach dem oder beim Einkuppeln und wieder Gas geben eine Geschwindigkeitssteigerung zu bemerken ist. Dies gilt ganz besonders beim Schalten vom 2. auf den 3. Gang oder vom 3. auf den 4. Gang, je nachdem ob das Fahrzeug 3 oder 4 Gänge hat.

Genau so wie das stufenweise Schalten vom 1. zum 4. Gang, ist auch das Schalten vom 4. Gang zurück wichtig.

Wenn man aus irgend einem Grund seine Geschwindigkeit verringern muß, vielleicht weil man durch ein entgegenkommendes Fahrzeug am Überholen eines vor einem liegenden Lasters behindert wird, so wird der gewandte Fahrer, um wieder rasch auf hohe Geschwindigkeit zu kommen, zurückschalten, um im entsprechenden Gang wieder möglichst rasch die gewünschte Geschwindigkeit zu entwickeln. Wenn man zum Schrittempo gezwungen wird, wird man nicht nur vom 4. auf den 3. Gang zurückschalten, sondern vielleicht sogar auf den 1. Gang. Es könnte sonst der Fall eintreten, daß man zum Schaltfehler noch einen Kupplungsfehler macht, durch Schleifenlassen der Kupplung. Das wäre dann der Höhepunkt der „Schaltfaulheit“.

Daß man beim Bergauffahren sehr oft schalten muß, braucht eigentlich nicht betont zu werden, aber daß rechtzeitig geschaltet werden muß, dies scheinen manche zu übersehen. Es ist ein sinnloser Versuch, auszuprobieren, mit welcher Geschwindigkeit ich bei einer Steigung oben im großen Gang

ankomme, um dann festzustellen, ich hatte oben immerhin noch 30 km/h. Wie man dabei den Motor unnötig gequält hat, merkt man erst, wenn durch Überhitzungen Schäden im Motor aufgetreten sind, z. B. Kolbenklemmer.

Jeder weiß auch von der Fahrschule her, daß man bergab den gleichen Gang benützen soll, den man für die Steigung bergauf benötigen würde, beim 4-Takter um den Motor als Bremse wirken zu lassen, beim 2-Takter um den Motor mit ausreichend Schmierung versorgen zu können, da ja die Schmierung aus dem Gemisch kommt und längere Bergabstrecken im Leerlauf bedeuten Schmierung aus der Leerlaufdüse; dies ist bei rascher Bergabfahrt zu wenig.

Man merke sich für das Schalten: Ein drehfreudiger Motor wird nicht Schaden leiden, wenn man ihm im Betrieb seine Drehfreudigkeit läßt, also den richtigen Gang schaltet. Der gleiche Motor nimmt es aber sofort übel, wenn man ihn quält z. B. im großen Gang mit zu niedriger Drehzahl fährt, so daß er die von ihm entwickelte Kraft nicht flüssig umsetzt, oder zu früh in den großen Gang schaltet, so daß das Entwickeln der richtigen Drehzahl zu langsam vor sich geht und unnötige Kräftestaunungen übergroße Hitzten entwickeln.

Solche ungünstige Betriebsverhältnisse können leicht zu Schäden am Motor führen, besonders dann, wenn der Roller früh aus dem Stall genommen wird und der Motor noch nicht die richtige Betriebswärme hat.

So, jetzt zur Schaltung.

Bei den Vespa-Motoren sind die Getrieberäder mit dem Vorgelege in ständigem Eingriff. Die Schaltung funktioniert also nicht so, daß beim Schalten Zahnräder verschoben werden, sondern die Gänge werden durch ein Schaltkreuz, das innerhalb der Antriebswelle verschoben wird, bestimmt. Man hört deswegen beim Schalten nur ein leichtes Klicken. Nur wenn zu wenig oder vielleicht gar nicht gekuppelt wird, oder die Kupplung nicht richtig eingestellt ist, wird ein hartes Klicken hörbar sein.

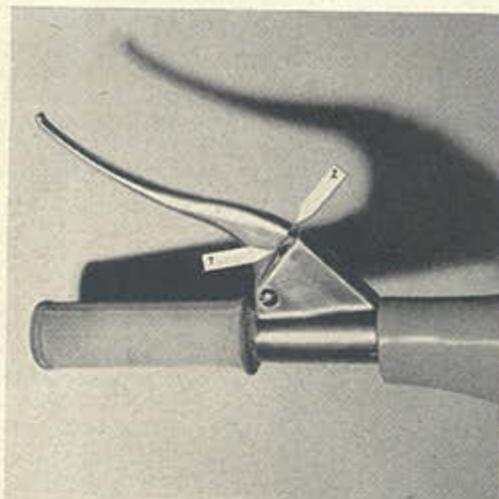
Abb. 1. Der Schaltgriff bei der Vespa ist der linke Handgriff. Auf diesem sind der Leerlauf durch einen Strich, die Gänge durch Zahlen gekennzeichnet. Am gleichen Griff ist der Bedienungshebel, so daß Kuppeln und Schalten mit der gleichen Hand getätigt wird. Die Drehbewegung am Schaltgriff wird mittels Bowdenzügen auf das Schaltsegment übertragen. Dieses Schaltsegment liegt über der Antriebswelle beim Kickstarter. Es ist bei der Vespa GS und den älteren Touren-

Bild 1:

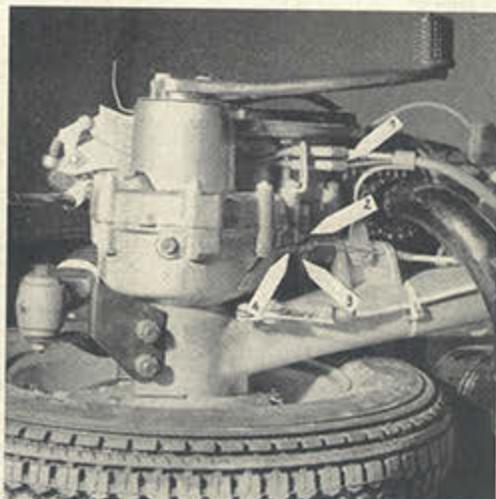
- 1 Sitz des oberen Nippels vom Kupplungsseil
- 2 Einstellspiel der Kupplung ca. 2 mm

Bild 2:

- 1 Nachstellschrauben der Schaltung
- 2 Nachstellschraube für Kupplungsspiel
- 3 Einstellnippel für Kupplungsspiel
- 4 äußerer Kupplungshebel



1



2

modellen offen, bei der Vespa 150 T/4, 125/1 und 125/2 mit einem Deckel verdeckt. Durch das Bewegen des Schaltsegmentes wird innerhalb des Gehäuses ein Hebel bewegt, der wiederum das Schaltkreuz zum gewählten Gang bringt.

Das Ganze funktioniert sehr einfach und zuverlässig, vorausgesetzt, daß die Einstellung der Betätigungszüge stimmt.

Die Grundeinstellung der Schaltzüge geschieht so:

Zuerst wird der Handgriff auf Leerlauf gestellt. Dann wird mittels eines Schraubnippels zuerst der Zug an der Innenseite des Schaltsegmentes festgelegt und dann der äußere Zug. Dabei ist zu beachten (Abb. 1), daß auf dem Handgriff die Leerlaufmarke eingestellt und das Schaltsegment auf Leerlaufstellung steht (Abb. 2).

Ferner müssen die Seile so stramm angezogen sein, daß beim Bedienen des Drehgriffes sofort das Schaltsegment in Bewegung gesetzt wird. Zum Nachstellen der Seile dienen die beiden Nachstellschrauben (Abb. 2).

Das Auswechseln eines Schaltseiles ist sehr einfach. Man baut den Scheinwerfer aus dem Lenker aus. Zieht das alte Seil aus der Hülle, nachdem der Nippel am Schaltsegment gelöst ist und führt das neue Seil von oben her in die Hülle ein. Der obere Nippel wird in der Schaltwaage im Lenkergehäuse eingehängt und das Seil am Schaltsegment mit dem Schraubnippel festgelegt. Muß die Hülle des Zuges mit ausgewechselt werden, zuerst Seil entfernen, dann unteres Ende der neuen Hülle so am oberen Ende der alten Hülle befestigen, daß beide Hüllen durch die im Innern des Gehäuses vorgesehenen Bahnen geschoben werden können, wobei die alte Hülle als Führung für die neue Hülle dient. Dann Seil einziehen und einstellen.

Der Verschleiß der Züge hängt vielfach vom richtigen Schalten ab. Nicht brutal schalten. Immer mit Gefühl. Ganz auskuppeln. Nie ohne Kuppeln schalten.

Die Kupplung

Die Kupplung verbindet den Motor mit dem Getriebe. Ihr Zweck ist, den Motor vom Getriebe während des Betriebes zu trennen, um störungsfrei den gewünschten Gang oder den Leerlauf einschalten zu können.

Es ist also unbedingt notwendig, vor jedem Schalten zu kuppeln.

Die Kupplung sitzt bei der Vespa direkt auf der Kurbelwelle. Sie besteht aus einem Kupplungskorb, in dem 6 Druckfedern, die Kupplungsnahe, 3 Stahllamellen und 3 mit Reibstoffen oder Kork belegte Lamellen eingebaut sind. Ferner ist in der Kupplung das Antriebszahnrad untergebracht.

Wird nun der Bedienungshebel der Kupplung betätigt — bei der Vespa ein Handhebel am linken Griff des Lenkers —, so drückt innerhalb des Kupplungsgehäuses ein Hebel über einen Druckstift auf eine Druckplatte, so daß die 6 Federn zusammengedrückt werden und die Stahllamellen sich von den mit Kork oder Reibstoffen belegten Lamellen trennen. Jetzt ist die Verbindung zwischen Motor und Getriebe unterbrochen. Es kann geschaltet werden.

Die richtige Funktion der Kupplung ist im wesentlichen von folgendem abhängig:

1. Vom richtigen Zusammenbau der Kupplung selbst und dem einwandfreien Sitz derselben auf der Kurbelwelle. Diese Arbeiten überläßt man am besten dem Vespa-Service.
2. Von der richtigen Einstellung der Betätigungszüge. Diese ist dann erreicht, wenn der Zug so stramm sitzt, daß am Bedienungshebel ein Spiel von ca. 2 mm festzustellen ist, ohne daß der Kupplungsvorgang eingeleitet wird (Abb. 1).
3. Von der richtigen Versorgung mit Öl (nasse Kupplung). Die Kupplung wird vom Getriebe her mit Öl versorgt. Deswegen ist besonders darauf zu achten, daß im Getriebe das vorgeschriebene Öl getankt wird. Dies ist offenes Motorenöl SAE 30. Es wäre grundfalsch, irgendwelche andere Öle zu verwenden. Man weise deswegen andere Empfehlungen zurück.

Die Einstellung selbst erfolgt in der Weise, daß das Kupplungsseil mittels eines Nippels am äußeren Kupplungshebel festgelegt wird, so daß dieses stramm genug sitzt und das vorher erwähnte Spiel am Bedienungshebel gegeben ist. Dehnt sich nun das Kupplungsseil im Lauf der Zeit, so wird das richtige Einbauspiel mit Hilfe der Nachstellschraube reguliert. Ist dies nicht mehr möglich, so wird die Nachstellschraube wieder zurückgedreht und das richtige Spiel mit dem Nippel wieder hergestellt.

Die wesentlichsten Störungen an der Kupplung sind:

1. Reißen eines Seiles. Dies wird behoben, in dem man das Seil aus der Hülle des Bowdenzuges zieht und ein neues Seil vom Bedienungshebel her in die Hülle schiebt. Ist jedoch die Hülle mit beschädigt, so ist es notwendig, daß man den Scheinwerfer aus dem Lenker ausbaut und die Hülle aus dem Griffstück des Lenkers herauszieht. Jetzt verbindet man das untere Ende der neuen Hülle mit dem oberen Ende der alten Hülle. Dann wird die neue Hülle an den Durchgang am Lenkerhals geschoben, so daß die alte Hülle Führung für die neue Hülle leistet. Anschließend wird das Kupplungsseil eingeschoben und der obere Nippel am Bedienungshebel und der untere Nippel am Kupplungshebel wieder befestigt, das Spiel eingestellt und der Scheinwerfer wieder eingebaut.
2. Verbrauch der Lamellen. In diesem Falle empfiehlt es sich eine Werkstätte aufzusuchen. Der Verbrauch der Beläge auf den Lamellen hängt einmal von der Handhabung der Kupplung ab. Läßt man diese schleifen, so wird ein rascher Verschleiß da sein. Die meisten Fahrer fahren 20 000 und mehr Kilometer bevor die Beläge verbraucht sind. Andere wieder bringen es fertig, innerhalb der ersten tausend Kilometer eine Kupplung zu schanden zu fahren. Durch das Schleifenlassen verkohlen die Beläge. Es stinkt also beim schlechten Fahrer.

Zum anderen werden die Beläge vorzeitig verschlissen, wenn nicht genügend Öl in die Kupplung geschleudert wird. Dies kann vorkommen, wenn zu wenig Öl im Gehäuse ist, oder wenn zu dickes Öl getankt ist. Also immer ausreichend und vorgeschriebenes Öl tanken (Motorenöl SAE 30).

Beste Grüße von Ihrem Fridolin

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.

Haunstätten 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 bereites 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.



Denfeld

Die Sitzbank für Ihre Maschine

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

Ein kleiner TIP

Bericht über den Einbau einer Normsteckbuchse zum Anschluß einer Handlampe, oder über ein Vorschaltgerät zum Anschluß für Rasierapparate.

Die Idee zu einem nachträglichen Steckbuchseneinbau gab der Gedanke an eine abendliche Reparatur auf der Straße. Weiter kann sie eine ideale Verwendung beim Camping finden (Rasur). Es mußte ein Platz gefunden werden, der schmutzgeschützt, also innerhalb des Werkzeugbehälters ist, und den schon nicht großen Werkzeugbehälter noch verkleinerte. Weiter mußte die Buchse ohne große Demontage anzubringen sein. Es bot sich der Boden der Batteriehalterung wohl als günstigste Stelle. Also sitzt die Buchse von unten gegen das Bodenloch der Batteriehalterung. Kaum zu sehen, aber mit einem Griff zu erreichen.

Für die Montage sind nun folgende Handgriffe notwendig: Die Batterie wird ausgebaut und die Gummiauflage vom Bodenblech der Batteriehalterung entfernt.

Jetzt legt man die Normbuchse in der vorgeschlagenen Richtung auf die Bodenplatte und markiert mit einer Reißnadel die Lage der Befestigungslöcher. Da diese tiefe Stelle aber schwerlich mit einem Bohrer zu erreichen ist, benutzt man nun den Trick eines alten Kfz.-Mechanikers. Ein langer spitzer Durchschlag oder eine Reißnadel „bohren“ mit ein paar Schlägen die zwei kleinen Löcher, die man dann noch mit einer kleinen Rundfeile auf das entsprechende Maß bringen kann. Mit Senkschraube von oben und Federring und Mutter von unten wird dann die Buchse festgeschraubt.

Vorher ist es aber noch notwendig für den elektrischen Anschluß zu sorgen. Für den Drahtdurchgang feilt man an der Rückseite der Buchse eine kleine Kerbe ein. Der Mittelkontakt der Buchse, der später mit dem Pluspol der Batterie auf dem Klemmbrett verbunden wird, bekommt eine ca. 15 cm lange farbige Leitung. Der Minus-Anschluß muß entweder auch durch eine Verbindung vom Außenkontakt der Steckbuchse an eine Befestigungsschraube hergestellt werden, oder die Normbuchse ist schon so ausgeführt, daß der Außenkontakt beim Anschrauben gleich am Blech, also an minus liegt.

Die kleine Mühe lohnt sich (Arbeitszeit ca. eine Stunde). Die Normbuchse kostet etwa 1,80 bis 2,— DM als Ausführung zum Aufmontieren.

Die Freude daran ist nachher groß.

Als Vorschaltgeräte möchte ich zum Anschluß der Rasierer folgende Geräte vorschlagen:

RASIMAUT — BABY 30,— DM für alle handelsüblichen Rasierapparate mit Netzbetrieb 110/200 Volt;

PHILIPS Auto-Vorschaltgerät 28,— DM speziell für alle Philips-Rasierer. Merten

1. Quartal 1961: 122 000 Motor-Zweiräder gebaut. Insgesamt 122 077 motorisierte Zweiräder wurden in den ersten drei Monaten dieses Jahres in der Bundesrepublik hergestellt. Weit an der Spitze standen die Mopeds, von denen 46 783 Fahrzeuge gefertigt wurden. Es folgten 28 414 Kleinkrafträder bis 50 ccm, 24 200 Mokicks, 15 254 Motorroller u. 7426 Motorräder. Außerdem produzierte die westdeutsche Zweiradindustrie mehr als 76 000 Moped- und Mokick-Motoren, annähernd 9000 Rollermobile und 2300 Anhänger sowie über 240 558 Markenfahräder und 177 800 Fahrradrahmen. kb

FERDINAND HOFFSTÄTTER

SEIT 1818 IM FAMILIENBESITZ

Orden · Abzeichen · Medaillen
Plaketten · Werbeartikel aller Art
Langjähriger Lieferant der Plaketten für
den Vespa-Club von Deutschland sowie
der Plaketten Vespa-Club d'Europe.
Ferner der Club- und Veranstaltungs-
plaketten nebst Abzeichen des VCVD.

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

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.

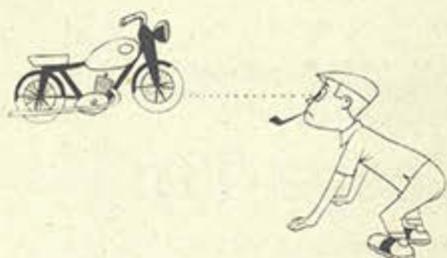
Der Vespa Tip ist die Zeitschrift für den Vespa-Fahrer und für alle die es noch werden wollen.



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 RADERN FAHRT, 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

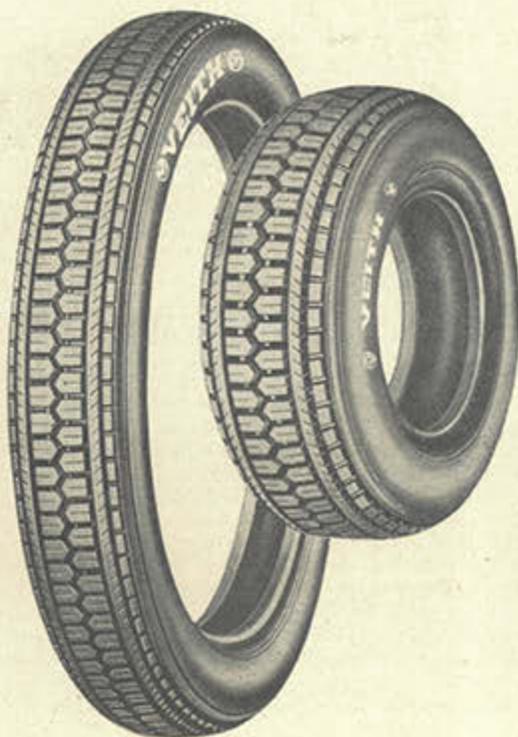
Querböcke, als auch gute Spurführung durch Längsrillen.

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

Noch nie waren die Kleider und Mäntel so leicht und luftig wie in diesem Sommer, aber leider fehlte uns bis jetzt jede Gelegenheit sie zu tragen. Hoffen wir zuversichtlich auf die Prognose der Meteorologen, die doch einen heißen Sommer prophezeit. Kommt ja nun die Zeit, wo es heißt den Ferienkoffer packen, wozu ich Ihnen diesmal mit einigen Tips vielleicht etwas behilflich sein darf, nachdem Sie vor lauter Reiseieber doch das eine oder andere vergessen könnten.

Die Zeiten, da jeder, der etwas auf sich hielt, mit möglichst vielen Koffern auf Reisen ging, sind längst vorbei. Heute will man unbehindert sein und bevorzugt leichtes Reisepäck, selbstverständlich speziell auf dem Roller!

Legen Sie Ihr kleines Pepita-Kostüm, das Sie mit einigen Blüschen und Pullovern variieren können, wobei ferner noch zum Kombinieren auch ein weiterer einfarbiger Rock nicht fehlen darf, mal als erstes in den Koffer. So sind Sie schon eingedeckt für den Nachmittagsspaziergang oder abendlichen Bummel. Das unverwüstliche Hemdblusenkleid darf auch nicht vergessen werden und bewährt sich für alle Stunden zwischen 8 Uhr morgens und 5 Uhr nachmittags. Für alle Fälle nehmen Sie auch ein Cocktailkleid für den festlichen Abend und für launisches Wetter einen sportlichen Kurzmantel mit.

Nicht vergessen werden dürfen natürlich Badezeug und Shorts, denn die erholsamen Stunden eines Urlaubes sind doch immer die köstlichen, faulen Tage, die man im Liegestuhl oder am Strand zubringt. Und ob man in diesem Sommer an nördliche oder südliche Küsten kommt, überall werden fesche Badenixen in den neuen, leuchtendbunten oder strahlendweißen Badeanzügen verschiedenartigster Formen das Bild beherrschen. Sehr großer Beliebtheit erfreuen sich auch noch die vielseitigen und immer wieder nach eigenem Geschmack tragbaren Strandkleider, die bequem über den Strandanzug, als auch Badeanzug getragen werden können. Diese Kleider passen sich in den Farben dem Bade- oder Strandanzug an und sehen oftmals sehr nett durch Knopfansatz verbunden aus. Das Strandkleid ist wegen seiner Vielseitigkeit ein unentbehrlicher Bestandteil der Strandgarderobe geworden und schon bei der Rocklänge beginnt die Verschiedenartigkeit, ja wer wohlgeformte und braune Beine zeigen will, läßt den Saum sogar bereits über dem Knie aufhören.

Zuletzt vergessen Sie nicht das richtige Schuhzeug mitzunehmen und neben all den sommerlich leichten Schuhen sollten auch ein paar feste Straßenschuhe noch Platz finden.

Dazu sollten Sie noch den entsprechenden Badeanzug und Bademantel für Ihre Ferien wählen, haben doch in dieser Saison die Badeanzüge eine ganz aparte Musterung. Auf hellem Grund, prangen großflächige Blumen oder Girlanden, wie auch grobe Muster in stark kontrastierender Buntheit, um mit dem Blumenbudget des Sommers wetteifern zu können. Ich denke es ist nun an alles gedacht und ich wünsche Ihnen mit dem vollgepackten Koffer frohen Urlaub!

Ihre

Gisela

Bild 1: Hocheleganter Badeanzug aus Latexmaterial mit bordürenartigem, brasilianischem Dschungelblattmuster, dazu vorne der V-förmige Ausschnitt mit breiten Trägern, natürlich rückwärts wiederum der tiefausgeschnittene Rücken.

Modell: Porolastic

Foto: Lautenbacher

Bild 2: Na, sagen wir mal chices Teenager-Modell. Vorne elegante Faltenverarbeitung, kleine Ärmel und auch tiefer Rücken. Das modische Rosemuster dürfte besonders effektiv wirken.

Modell: Porolastic

Foto: Lautenbacher

Bild 3: „Links und rechts“ großzügig geschnittener moderner Hänger mit in weite Falten gelegtem Rücken, aufgesetzten Taschen und apertem, durch Bänder gehaltenen Rundkragen.

„Mitte“ sportlicher Strandmantel für den Herrn in der modisch kurzen Form mit Seitenschlitzen.

Modell: Möve



Das Altmühltal

Abseits der großen Reiserouten, deren Ziel die Alpen und der Süden sind, liegt das Altmühltal in dem Fränkischen Jura. Das Altmühltal zählt zu den schönsten und romantischsten Flußtalern unserer Heimat.

Somit eine angenehme Reiseroute für Vespa-Fahrer.

Die Straße verläuft fast immer parallel der Altmühl, die Bilder wechseln sich filmartig vor unseren Augen. Immer wieder überraschen uns neue Eindrücke. Sahen wir eben noch sanfte Berghänge mit Buchen- und Nadelwäldern, so sehen wir jetzt steile Dolomitenwände vor uns. Wer einen Sinn für Romantik hat, wird sich wohl fühlen in den verschlafenen Bergdörfern auf dieser Strecke und die Burgen und Schlösser bewundern.



Von Nürnberg aus erreichen wir den schönsten Teil des Altmühltals über die Autobahn, die nach Ingolstadt führt, fahren bis zur Abfahrt Altmühltal, dann weiter bis nach Beilngries, ein mittelalterliches Städtchen, das überragt wird vom Barockschloß Hirschberg. Wir folgen der Altmühl, um ins malerische

Städtchen Dietfurt zu gelangen, die Siebentälerstadt, die mit ihren alten Gäßchen besonders anziehend wirkt, dann über Mühlbach und Grundlfing nach Riedenburg, hier sehen wir die Felsburgen Rabenstein, Tachenstein und Rosenberg, zudem liegt Riedenburg im schönsten Abschnitt des Altmühltals. Auf der Weiterfahrt sehen wir schließlich Schloß Prunn, das Urbild einer Raubritterburg auf jäh abfallendem Fels. Der nächste Ort ist Neuessing, interessant für Höhlenforscher, es handelt sich um eine eiszeitliche Wohnhöhle mit der Felszeichnung „Springender Bock“, etwa 60 000 Jahre alt. Die Altmühl mündet bei Kelheim in die Donau, landschaftlich großartig der Donaudurchbruch, schroffe Felsen

und herrliche Eichen- und Tannenwälder. Auf dem Michaelsberg hoch über der Donau liegt die Befreiungshalle, von König Ludwig I., 1813—15, erbaut. Ein Bauwerk, das sich zu besichtigen für jeden lohnt, einige Daten: 66 m hoher Rundbau auf dreistufiger 7 m hoher Terrasse, Kuppel mit einem Durchmesser von 55 m. Von der äußeren Galerie hat man eine herrliche Fernsicht über das Donautal.



Ca. 80 km dürfte die Strecke Nürnberg—Kelheim sein. Von Regensburg über Kelheim in umgekehrter Richtung bis Beilngries rund 70 km.

Von Ingolstadt über die Autobahn, die nach Nürnberg führt, bis zur Abfahrt Altmühltal, Beilngries, Kelheim ca. 80 km. Eine Strecke also, die reichlich Zeit läßt, um Pausen einzulegen, um sich zu sonnen, um zu fotografieren oder zum Baden, oder auch um schöne Bootspartien zu machen. Viele Gaststätten laden ein zum Essen und trinken.

Auch für die Vespas kann jederzeit gesorgt werden, denn an Tankstellen fehlt es auf dieser Strecke nicht.

Gute Fahrt.

Peter Andresen



Hoch auf steilem Fels Schloß Prunn



Schloß Riedenburg



Angler an den Ufern der Altmühl

Aktuelles im Bild



Ein Foto für das Clubalbum. Der regierende Bürgermeister von Berlin Willy Brandt inmitten des VC Mainz



Gestern noch auf stolzen Rossen, heute durch die Brust geschossen. Abstellplatz eines Abschleppdienstes in Frankfurt am Main



Die Reisezeit beginnt. Es gibt kaum einen geduldigeren Packesel als die Vespa



Mit Vespa gibt es keine Parkplatzprobleme. 10 Vespas brauchen nur soviel Platz wie ein großes Auto

◀ „Eine gebührenpflichtige Verwarnung aus zarter Hand!“ erhalten jetzt in Frankfurt/Main die Autofahrer, deren Parkuhr auf Rot steht, von den neueingesetzten Hilfspolizisten



Liebe Schallplattensammler und Disco-„grafen“!

Es wäre doch — so glaube ich — sehr interessant, etwas über die Schallplatte zu erfahren, die doch die eigentliche Verbindung zwischen der Musik und uns darstellt. Man geht also einfach in ein Schallplattengeschäft hinein, verlangt die gewünschte Platte, hört sie noch kurz auszugsweise ab, und verläßt dann das Geschäft, um sich zu Hause dem ungetrübten Genuß der Musik hingeben zu können. Wie kommt es nun aber, daß aus diesen Rillen von der schwarzen Scheibe Musik hörbar wird? Wir nehmen das als selbstverständlich hin, genau wie einen Benzinmotor, ein Unterseeboot, ein Radio oder ein Tonbandgerät. Dabei ist die Schallplatte aber eine besondere technische Errungenschaft. Im Lexikon kann man unter „Schallplatte“ etwa folgendes lesen: „kreisrunde Scheibe aus schellackhaltigen Kunststoffen (78 UpM), zur Ton- und Sprachwiedergabe in der Sprechmaschine“.

Das ist eine sehr kurze Abhandlung über die Schallplatte; ich möchte nun den gesamten Weg genauer aufzeichnen.

Wir wollen annehmen, daß es sich um eine Schlageraufnahme handelt, weil man es so am besten veranschaulichen kann. Nehmen wir die Aufnahme des „Babysitter-boogie“ in der deutschen Version, die Ralf Bendix auf Electrola singt.

Der Produzent bestellt die Musiker, die den Titel auf Tonband aufnehmen. Da nun aber in diesem Titel das Babygeschrei die eigentliche Attraktion ist, so wird an den vom Komponisten bestimmten Stellen das Baby „eingebildet“. (Man hat natürlich einige Zeit aufwenden müssen, um das Baby zum Schreien zu bewegen, denn es schreit nicht — wie sich viele Leute einbilden — gerade dann, wenn man es bei der Aufnahme gebraucht hätte.) Das stellte nun den zweiten Arbeitsgang dar. Danach wird der Sänger bestellt. Auch er singt seinen Text ebenfalls auf Tonband; dazu wird ihm die bereits bestehende Instrumentalaufnahme + Babygeschrei über Kopfhörer „eingespielt“. Der Künstler kann sich also ganz in den Titel „hineinsingen“. Selbstverständlich klappt das nicht auf das erste Mal. Nehmen wir nun an, daß wir den fertigen Titel auf Tonband haben. Das bespielte Tonband wird nun auf eine Metallscheibe geschnitten, die mit einer Lackschicht überzogen ist; das geschieht durch einen elektrisch gesteuerten Schneidstichel. Dabei läuft der Schneidstichel — wie später der Tonarm mit dem Saphir — von außen nach innen auf den Mittelpunkt der Folie zu. Man nennt dies in der Fachsprache „variabel schneiden“ (Rheinisches Füllschriftverfahren). Bei dem Abspielen des Tonbandes gibt es leise und laute Stellen. Diese kann man auf der fertigen Folie (später Schallplatte) genau unterscheiden. Wenn man später die fertige Schallplatte gegen das Licht hält, besonders Langspielplatten, kann man deutlich dunkle und helle Bänder feststellen. Die lauten Stellen sind breiter geschnitten, während die leiseren Stellen schmaler ausfallen. Die Erklärung dazu ist folgende: wenn jemand auf dem Tonbandgerät Musik aufnimmt, dann schlägt das „Magische Auge“ (wie beim Radio!) je nach Lautstärke der Töne kleiner oder größer aus. Sogenannte Übersteuerungen rühren daher, daß sich das magische Auge bei der Aufnahme über schnitten hat — was unter keinen Umständen vorkommen darf. Daraus ersehen wir nun, daß die „lauten“ Stellen einen starken Ausschlag hervorrufen, — die „leisen“ einen schwächeren. Genauso schneidet der Schneidstichel auf die Folie (laut = breit; leise = schmal). Ein elektronisch gesteuertes Gerät sorgt da-

für, daß die Breit-Schmal-Impulse der Steuerung Bruchteile von Sekunden früher kommen, so daß sich der Schneidstichel darauf einstellen kann, um nicht in die vorher geschnittene Umdrehung hineinzuschneiden. Damit sich während des Schneidens kein Staub auf der Lackfolie ansammeln kann, ist eine kleine Absaugvorrichtung vor dem Schneidstichel angebracht, die jeglichen Staub unablässig (ein nicht endenwollender Faden!) absaugt. Auf eine 30-cm-Engspielplatte kann man maximal etwa 25—30 Minuten aufnehmen — beidseitig bis zu einer Stunde also! Daraus ergibt sich also folgendes: bei relativ leiser Musik oder Sprachplatten würden etwa 30 Minuten auf eine Plattenseite passen; bei lauterer Orchestermusik und größeren Werken nur etwa 2—25 Minuten.

Während bei der normalen (Mono-)Schallplatte die Schneidstichelschrift eine „Seitenschrift“ ist, d. h. der Stichel bewegt sich hin und her, — arbeitet bei der Stereoschallplatte der Stichel in „Seiten- und Tiefenschrift“, d. h. der Stichel bewegt sich hin und her sowie auf und nieder.

Die fertiggeschnittene Lackfolie wird dann auf einer senkrechten Drehscheibe befestigt, die dann zum Rotieren gebracht wird. In Sekundenschnelle spritzt man mit einer Farbpistole flüssiges Silber über die Folie. Alsdann kommt die Silberfolie in ein galvanisches Bad mit Kupfervitriollösung. Nachdem sich eine Kupferschicht auf der Silberfolie abgesondert hat, wird der Lack auf der Rückseite abgezogen. Es bleibt also die Silberfolie mit der Kupferschicht — in der Fachsprache der „Vater“ — übrig. Diese Folie ist jedoch „negativ“ zu der Lackfolie, da sie ja dessen Abzug darstellt. (Vergleiche Fotonegativ!) Von dem „Vater“ wird wiederum ein Abzug gemacht — so ergibt sich die „Positivfolie“ oder „Mutter“. Die „Mutter“ wird, bevor sie weiter verwendet wird, genau auf etwaige Fehler geprüft. Das geschieht in sogenannten Prüfkabinen, wo jemand die Plattenfolie genau abhört.

Von dieser „Mutter“ wird der „Sohn“ (Matrize) gewonnen. Die Matrize ist aus Kupfer oder Nickel, evtl. auch mit einer Chromschicht bedeckt. Von einer solchen Matrize kann man bei einem Druck von 128 kg/qcm etwa 6000 Schallplatten pressen. Das bedeutet, daß man für jede weiteren 6000 Schallplatten wiederum eine Matrize benötigt. Dann erfolgt die zentrische Einstanzung des Mitteloches.

Um eine 17-cm-Schallplatte zu pressen benötigt man etwa 20 Sekunden. Bei Langspielplatten dauert es etwas länger — ungefähr 40—50 Sekunden. Der Stoff, aus der die Schallplatten gepreßt werden, nennt sich PVC; er ist eine Art Kunststoff, dessen Zusammensetzung von der Herstellerfirma geheimgehalten wird. — Nachdem das Etikett (Label) vor dem Preßvorgang in die Presse eingelegt wurde, wird die Schallplatte bei 145 Grad Wärme gepreßt; sie erstarrt danach unter Wasserdruck. An einer anderen Maschine wird der überflüssige Rand rund um die Platte entfernt. Nun ist die Schallplatte fertig. Es erfolgt die „Sterneinsetzung“, oder, wie man es unter uns nennt: das Mittelstück wird eingesetzt. Ist auch das geschehen, so wird die Schallplatte „eingetascht“ — sie bekommt also eine schöne Bunthülle. Wenn die Langspielplatten in ihren schönen bunten Hüllen (die der Kunde so liebt) aufgestapelt sind, dann werden sie in Kartons verpackt und an die vorderste Front geschickt, wo sie den Kunden erfreuen oder ein beschauliches „Regaldasein“ bei einem Geschäft führen.

Und zum Schluß einen kurzen Überblick:

1. Tonband
2. Lackfolie vom Tonband
3. Lackfolie wird versilbert
4. Herstellung des „Vaters“
5. Herstellung der „Mutter“
6. Gewinnung des „Sohnes“ = Matrize
7. Matrize wird vernickelt oder verchromt
8. Zentrierung
9. PVC = Kunststoff (Granulat)
10. Fertige Schallplatte

So, Ihr Anhänger der leichten Muse, ist es Euch nun etwas heiß geworden? Ich denke schon! Diese kurze Einführung in den Herstellungsweg der „Schwarzen Scheibe“ sollte Euch auch nur vermitteln, was für kleine technische Wunderwerke bei Euch zu Hause im Schallplattenschrank stehen.

Mit „discografischen Jazzgrüßen“ verabschiedet sich für heute
Euer Heinz

Eurovespa

1961



Salzburg Treffpunkt von 450 Vespa-Fahrern aus 13 westeuropäischen Ländern. Landeshauptmann und Oberbürgermeister von Salzburg begrüßen die internationalen Gäste in der Mozartstadt.

Der Vespa-Club von Österreich vollbrachte eine großartige organisatorische Leistung.

Ende Mai kamen die Engel nicht auf Urlaub nach Wien, sondern nach Salzburg. Sie brachten dabei in die Stadt des sprichwörtlichen Schnürlregens aus den himmlischen Gefilden strahlenden Sonnenschein mit auf die Erde. Damit stand die Eurovespa 1961 bereits unter einem guten Stern. Am 30. 5. strebten aus allen 4 Himmelsrichtungen die Vespa-Kolonnen mit insgesamt 450 Fahrern aus 13 westeuropäischen Ländern auf die schöne Stadt an der Salzach zu. Die deutsche Mannschaft, die mit 70 Vespa-Fahrern die stärkste Ländervertretung in Salzburg stellte, überschritt zusammen mit den Vespa-Fahrern aus England, Schweden und Dänemark bei Schärding in Oberösterreich die Grenze. Der Präsident des Vespa-Clubs Linz führte die Kolonne, die die blumige Bezeichnung „Rose“ erhalten hatte, von Schärding über eine Strecke von ca. 200 Kilometern nach Salzburg. Diese Kolonne zählte über 140 Vespa-Motorroller. Während es noch auf der Fahrt nach Schärding in Strömen regnete, begrüßte wärmerer Sonnenschein die Eurovespa-Teilnehmer auf ihrer Reise nach Salzburg. Dort angekommen wurden die Vespisten aus ganz Europa auf dem Residenzplatz in Salzburg mit freundlichen Worten in ihrer Heimatsprache begrüßt und ohne lange Aufenthalte in die vorbereiteten Quartiere gebracht. Für die vielen Zuschauer, die mit großem Interesse das internationale Treiben auf dem Residenzplatz beobachteten, spielte eine Salzburger Trachtenkapelle flotte Weisen. Am Abend des 30. Mai wurden die

Eurovespa-Teilnehmer im Stieglkeller vom Präsidenten des Vespa-Clubs von Österreich, Herbert Kasal und vom Präsidenten des Vespa-Clubs von Europa, Dr. Renato Tassinari begrüßt. Kurdirektor Zwicker überbrachte die Willkommensgrüße der Stadt Salzburg und die Trachtenvereinigung Alpinia zeigte handfeste Schuhplattler und Trachtentänze. Diese Darbietungen wurden vor allen Dingen von den Vespa-Freunden aus Norddeutschland und den übrigen ausländischen Teilnehmern viel beklatscht.

Am Vormittag des 31. Mai startete die große Corsofahrt der Eurovespa durch Salzburg. Auch an diesem Tag, wie auch an allen anderen Veranstaltungstagen der Eurovespa schien die Sonne und kein Tropfen Regen fiel auf die Köpfe der Teilnehmer. In farbenprächtiger Aufmachung bewegte sich der Vespa-Festzug durch die teilweise engen Straßen der Festspielstadt. Die englische Mannschaft erschien in hellgelben Kombinationen, die deutschen fuhren wie üblich in weißen Overalls und die Italiener boten in ihren dunkelblauen Pullovern ein gutes Bild. Die Mitglieder des Vespa-Clubs Österreich hatten die historischen Uniformen der Hoch- und Deutschmeister angelegt. Nach einem feudalen Mittagessen im Europahaus brummt die 450 ausländischen Vespa-Gäste auf den Gaisberg zur Zistlalm. Dort oben angelangt, bot sich allen Eurovespa-Teilnehmern ein herrlicher Ausblick auf die



Bild links oben: In schwungvoller Fahrt kurvten die 450 Vespisten der Eurovespa 1961 zur Zistlalm auf den Gaisberg hinauf

Bild rechts oben: Gruppenbild für das Clubalbum. Die deutschen Teilnehmer an der Eurovespa 1961. In der Mitte VCVD-Präsident Hans Stuck, davor Wolfgang Schramm, Gen.-Sekretär des VCVD.

Bild nebenstehend: Hans Stuck war in Salzburg immer von Vespa-Fahrern umringt, die von ihm Neues aus dem internationalen Renn-geschehen erfahren wollten

österreichischen Alpen und die im Tal ausgebreitete Stadt Salzburg. Weil Vespisten meistens hungrig sind, stand nach dem opulenten Mittagessen auf der Zistelalm bereits wieder eine Salzburger Brettljause zur Verfügung. Dazu gab es Bier und Enzian. Die Laune der Teilnehmer konnte wie das Wetter nur als sonnig bezeichnet werden. Am Abend des gleichen Tages gab der Vespa-Club Österreich für seine ausländischen Gäste im Europahaus ein glanzvolles Festbankett. Der Landeshauptmann des Landes Salzburg und der Oberbürgermeister der Stadt hatten sich zusammen mit zahlreichen Nationalräten, hohen Vertretern der Polizei und der übrigen kommunalen Behörden zu diesem gesellschaftlichen Ereignis eingefunden. In seiner Rede bezeichnete der Präsident des Vespa-Clubs von Österreich, Herbert Kasal die Eurovespa als einen nicht unerheblichen Beitrag zur Verständigung unter den europäischen Völkern. Der Präsident des Vespa-Clubs von Europa, Dr. Renato Tassinari hielt im Anschluß daran eine großartige Rede. Er stellte in vollendetem Französisch noch einmal die ideellen Ziele des Vespa-Clubs von Europa heraus. Die hohen Vertreter des Landes und der Stadt Salzburg bedachte Herr Dr. Tassinari mit Ehrengaben und gab gleichzeitig die Ernennung des Landeshauptmanns und des Oberbürgermeisters zu Ehrenmitgliedern des VC Europa bekannt. Mit nicht enden wollendem Beifall bedankten sich die Teilnehmer an der Eurovespa bei Dr. Tassinari für seine mitreißende Rede. Nach der Verteilung der Ehrenpreise für die Mannschaften aus den einzelnen Ländern klang dieser festliche Abend langsam aus.

Am darauffolgendem 1. Juni besuchten die Vespisten das berühmte Schloß Hellbrunn mit seinen Wasserspielen. Der Abend des gleichen Tages brachte den Schluß der Eurovespa in Salzburg mit einer festlichen Aufführung der Oper „Figaros Hochzeit“ von Wolfgang Amadeus Mozart im Landestheater von Salzburg. Der Vorsitzende des Vespa-Clubs Salzburg, Herr Frey bedankte sich bei allen Teilnehmern für ihr Kommen und für den wirklichen europäischen Geist den sie nach Salzburg mitgebracht haben.

Am Rande dieses großen Treffens gab es viele nette Begebenheiten, so war zum Beispiel unter allen Nationen ein reger Plaketten- und Anstecknadelhandel im Gange. Es entwickelte sich während der Tage in Salzburg so etwas wie ein genauer Börsenbericht über den jeweiligen Wert der Plaketten und Anstecknadeln mit dem Clubwappen aus den 13 westeuropäischen Vespa-Ländern.

Am Rande der Eurovespa wurden viele Freundschaften neu geschlossen und noch mehr alte Bekanntschaften aus den vergangenen Jahren erneuert. Zusammengefaßt kann gesagt werden, daß die Eurovespa in Salzburg allen Teilnehmern eine wirklich herzliche und intime Atmosphäre bot. Es ist deshalb nicht verwunderlich, wenn in diesem Klima der Zusammenhalt des Vespa-Clubs von Europa ganz besonders gefördert werden konnte. Die Leistung des kleinen Vespa-Clubs Österreich unter der Führung seines Präsidenten, Herbert Kasal bei der Vorbereitung und Durchführung der Eurovespa

1961 konnte bei allen Beteiligten nur ehrliche Bewunderung hervorrufen. Mit teilweise unzulänglichen Mitteln ausgestattet, haben die Freunde vom Vespa-Club Österreich wirklich Großes geleistet und ihre ausländischen Gäste werden deshalb dieses schöne Treffen immer in bester Erinnerung behalten.



Bild links: Im St. Petersdom zu Salzburg feierte Seine Eminenz der Erzbischof von Salzburg, Dr. Andr. Rohrer, einen Festgottesdienst für die Teilnehmer der Eurovespa 1961

Bild nebenstehend: Hans Stuck inspiert mit charmanter Begleitung die langen Tischreihen, auf denen die pikanten Vorspeisen für das Festbankett hergerichtet wurden. In der Mitte Kommerzialrat Schmidt, der Inhaber des Salzburger Parkhotels Mirabell

Reisenachrichten

„Touristenruf“ auch in Belgien. Dringende Mitteilungen an Touristen strahlt auch der belgische Rundfunk (Radio-Télévision Belge, Telefon Brüssel 48 81 00) künftig aus. Diese Notrufe sollen im Anschluß an die Nachrichten gesendet werden. rb

Afrika wird bevorzugtes Ferientziel. Zum Ferientziel Nummer eins für die Bewohner Europas wird Afrika nach Ansicht von Experten der DER-Reisebüro-Organisation in weniger als zehn Jahren aufrücken. Diese Meinung wurde auf einer Tagung in Frankfurt vertreten. rb

Camping in der UdSSR. Campingreisen in die Sowjetunion zwischen 5 und 25 Tagen können ab 15. Mai bis 1. Oktober unternommen und bereits in der Bundesrepublik gebucht werden. Nach Mitteilung des Deutschen Reisebüros werden in diesem Jahr 13 verschiedene Arrangements angeboten. rb

Münchens Jugendherberge erweitert. Um kleinere Schlaf- und weitere Tagesräume vergrößert werden soll die größte deutsche Jugendherberge an der Wendi-Dietrich-Str. in München. 1960 wurden Herbergsgäste aus 80 Nationen begrüßt. rb

28 jugoslawische Motels bis zum Sommer. An wichtigen Verkehrsknotenpunkten in Jugoslawien sollen bis zum Juni 28 Motels mit rund 2000 Betten fertiggestellt sein. Weitere zwei Motels sind gegenwärtig ebenfalls im Bau. Im Sommer sollen u. a. Motels in Kosovska, Mitrovica, Uroševac, Paracin, Predejane, Postojna, Kranjska Gora, Otocac, Mostar, Jajce, Hercegnovi, Jablanac, Zadar, Split, Srebreno und Rijeka eröffnet werden. rb

Wallbergbahn teurer. Um etwa zehn Prozent sind die Fahrpreise der Wallbergbahn erhöht worden. Gleichzeitig wurden die bisherigen Sondervergünstigungen für die Einwohner der fünf Seegemeinden — Tegernsee, Rottach-Egern, Kreuth, Bad Wiessee und Gmund — aufgehoben. rb

Nicht ohne „Triangolo rosso“ nach Italien. Nun hat auch das oberste italienische Gericht entschieden, daß alle Kraftfahrer — ob Italiener oder nicht — auf der Apenninen-Halbinsel in ihrem Fahrzeug das umstrittene Pann-Warndreieck mitführen müssen. Nach den Erfahrungen des Deutschen Touring Clubs werden jedoch weiterhin auch Warnschilder anerkannt, die nicht dem offiziellen italienischen Muster entsprechen, sofern sie ein amtliches Abnahme-Zeichen tragen. kb



Vespa-Sport

Brief aus der Schweiz

Endlich scheint auch in der Schweiz die Zeit angebrochen zu sein, wo sich die Vespa-Fahrer etwas mehr auf das motorsportliche Training verlegen und wo sie an Zuverlässigkeits- und Orientierungsfahrten sowie an Regelmäßigkeitskonkurrenzen Geschmack gewonnen haben.

Einige Dutzend Fahrer trainieren auf die Ausscheidungsfahrten für die Europameisterschaft, welche im September auf dem Nürburgring stattfinden wird.

Ein junger Club im Herzen der Schweiz organisierte kürzlich eine solche Ausscheidung rund um den Hallwilersee. Die elektronische NIVADA-Zeitmessung selektionierte folgende Fahrer: Curiger, Leu, Scherrer, Hofer, Lips, Messerli, Hediger, Hecht, Eberle und Furrer, welche in dieser Reihenfolge rangiert wurden. Diese Fahrer kämpften nun an den noch folgenden weiteren Ausscheidungen um die Einladung nach Deutschland. Leider wurde die Veranstaltung getrübt durch die Meldung, daß der international bekannte Lucien Cadosch auf der Herfahrt schwer verunglückt sei und mit diversen Knochenbrüchen im Kantonsspital von Luzern liege. Fern von seiner Heimat würde er sich freuen, wenn ihm möglichst viele unbekannte und bekannte Vespa-Fahrer Ansichtskarten senden würden.

Am gleichen Ort wurde auch eine äußerst schwierige Nationale Zuverlässigkeitsfahrt durchgeführt. Das hügelige, waldige Gelände und die viertklassigen Feldwege, sowie der Durchschnitt von 35 km/h machten den Fahrern viel zu schaffen und sie konnten sich an den blühenden Obstgärten und den in der Ferne sichtbaren Schneebergen nicht freuen.

Vier Posten gaben überdies noch einige Knacknüsse zu beißen und um die dabei verlorene Zeit wieder einzuholen, mußte auf den lehmigen oder kiesigen Weglein auf Biegen und Brechen gefahren werden.

Das Rennen wurde von Walter Lips, VC Luzern, vor Hofer, Siegfried und Della Torre gewonnen. Die Fahrer Rittelmann und Bünse vom gastierenden deutschen Vespa-Club Neuß (Rhein) vermochten sich auf dem 4. und 5. Platz sehr gut zu platzieren.

Der Vespa-Club Neuß (Rhein) kam unter Führung seines nimmermüden Präsidenten Dieter Paikert mit 18 Mann zu diesem Schweizerischen Nationalen Treffen und sie zeigten sich als begeisterte und dankbare Gäste.

Wir möchten in diesem Zusammenhang die deutschen Vespa-Fahrer darauf aufmerksam machen, daß der VC Zürich und der VC Luzern an jedem Donnerstag einen gemütlichen Hock haben. Vespa-Touristen sind als Gäste immer willkommen und sie können eine Menge guter Tips erhalten, wie sie ihre Schweizer Reise am genußbringendsten einteilen. Clublokal Zürich: Restaurant Neue Welt — Clublokal Luzern: Restaurant Frohburg, beim Hauptbahnhof.

5. Oberschwäbische Geländefahrt

4 Vespa-Fahrer hatten zu dieser schweren Fahrt gemeldet. Da keine eigene Rollerklasse ausgeschrieben worden war, mußten sie in der Motorradklasse starten. Die Fahrt führte über einen 50-km-Rundkurs mit über 60 Prozent Gelände, der viermal zu durchfahren war. Die 60 Prozent Gelände hatten es in sich. Bergauf und bergab, Schlamm, Wasserdurchfahrt und schlechte Waldwege wechselten sich ab. So war es nicht ver-

wunderlich, daß das Ziel von über 100 gestarteten Fahrern (darunter ausgesprochene Geländespezialisten) nur noch ca. 50 Prozent erreichen konnten. Wie ging es den vier Vespa-Fahrern? Zeyffert, VC Reutlingen, mußte wegen Motorschaden und Hans Müller, VC Augsburg, in aussichtsreicher Position wegen Sturz aufgeben. Sepp Stranzinger, München, errang die Bronzemedaille. Heinz Husel, Augsburg, stellte sein Können erneut durch eine Silbermedaille unter Beweis. Auch von den gestarteten Motorradfahrern wurde die Leistung von Heinz Husel stark beachtet.

Fred Hascher

Geschicklichkeitsturnier in Berlin

Viele Tausende von Besuchern zogen in diesem Jahr wieder durch die Ausstellung am Funkturm, um sich über den neuesten Stand der Dinge zu informieren. Man kann die Vielzahl der Angebote gar nicht beschreiben, die dort auf den Interessenten warteten.

Um den Besuchern eine kleine Verschnaufpause zu gönnen, und Ihnen einen Querschnitt durch den Sport zu zeigen, wurden in der Halle IX an zwei Wochenenden sportliche Vorführungen geboten. Der Vespa-Club Berlin beteiligte sich wieder mit einem Geschicklichkeitsturnier, das in zwei Vorläufen, einem Zwischenlauf und einem Endlauf gefahren wurde.

Die besten Turnierfahrer des Clubs gaben Nennungen ab, und bei Nennungsschluß lagen 16 Nennungen beim Vorstand. So konnten die beiden Vorläufe mit je acht Fahrern besetzt werden, und für den Zwischenlauf qualifizierten sich die besten acht Fahrer aus den Vorläufen. Jeder Starter hatte drei Durchgänge zu fahren, und die Zuschauer war begeistert, wenn der Engpaß oder das Karussell ein Gewirr von Holzlatten wurde.

Am Sonntag, dem 19. März 1961, war es denn soweit, der Endlauf konnte beginnen. Eine fieberhafte Spannung lag schon über den Fahrern, als wir uns vor dem Ausstellungsgelände trafen und keiner der Teilnehmer drehte die sonst so beliebten Proberunden.

Als das Turnierfeld auf einer Fläche von 19 x 19 m mit folgenden Hindernissen: Slalom, Transport (in einer Plastik-



schale waren drei Tischtennisbälle zu transportieren), Fahren einer Acht, Tordurchfahrt mit Engpaß, Spitzkehre, Ballonstechen und Karussell aufgebaut war, konnte mit dem Start der sechs Endlaufteilnehmer begonnen werden. Als der Favorit Günter Krug an den Start ging, und gleich im ersten Hindernis 12 Minuspunkte sammelte, atmeten die anderen Konkurrenten hörbar auf. Mit einer Konzentration gingen die Fahrer an den Start, und einige schlossen bis das Kommando „fertig machen“ kam die Augen. Nach den ersten beiden Durchgängen lagen die Fahrer Hinkelmann und Nolte mit 0 Punkten in Führung. Atemlose Spannung lag über dem Feld als Clubkamerad Nolte, unser neuestes Mitglied, an den Start ging. Am Ziel brauste ihm Beifall entgegen: Fehlerfreier Durchgang für Nolte! Jetzt ging es um die Wurst, Clubkamerad Hinkelmann mußte im letzten Durchgang ebenfalls 0 Punkte, zum Sieg aber eine noch bessere Zeit fahren.

Dr. Rottenberg, der an allen Tagen über Lautsprecher den Kommentar gab, war plötzlich nicht mehr zu hören, die Spannung zog alle in ihren Bann. Dann war es geschafft, Klaus-Dieter Hinkelmann fuhr ebenfalls strafpunktfrei aber die bessere Zeit, und wurde somit Sieger des „Großen Ausstellungspreises“.

Clubkamerad Hinkelmann bekam den Ehrenpreis des ADAC-Gaues Berlin und den Ehrenpreis der Ausstellungsleitung. Clubkamerad Fritz Nolte erhielt den Ehrenpreis des VCVD. Heinz Raum wurde der Pokal der Sportabteilung des ADAC-Gaues Berlin und Edgar Ziegler der Pokal der Firma Bergner KG überreicht. Wie interessant die Kämpfe waren, bewies die Disziplin der Zuschauer: Alle blieben während der Siegerehrung auf ihren Plätzen, um die besten Fahrer mit Applaus zu ehren.

Es war wieder einmal ein großer Erfolg für den Vespa-Club Berlin.

Norbert Ehrke, Vespa-Club Berlin e.V.

Sportnachrichten

Bei der fünften 1000-Kilometer-Fahrt Berlin-Nürnberg-Braunschweig-Berlin, die über eine Gesamtstrecke von 1200 Kilometer lief, nahmen 15 Fahrzeuge in der Rollerklasse teil und zwar 2 Vespa-Grand Sport, eine NSU-Prinz, 1 Maicoletta 250 und 9 Heinkel-Tourist. Bei dieser Sportveranstaltung wurde außerdem noch eine Bergprüfung auf der Wasserkuppe mit einer Länge von 4 Kilometer Geröllstraße eingeschaltet. Auch bei dieser Sonderprüfung fuhr Edmund Schulz vom Vespa-Club Darmstadt auf Vespa GS die schnellste Zeit aller Roller. Im Gesamtklassement der fünften 1000-Kilometer-Fahrt erhielt Edmund Schulz die Goldplakette und außerdem den Klassensieg. Die großartige Leistung von Edmund Schulz erhöht sich noch durch die Tatsache, daß sämtliche Fahrer auf der gesamten Strecke durch pausenlosen Regen begleitet waren.

Unsere Sportfahrer-Mannschaft erreichte am Sonntag, dem 23. April, in der Aufstellung Heinz-Scheffran-Haak bei der Fahrt „Rund um Hannover“ für den Vespa-Club Ruhrtal den silbernen Mannschaftssieg, wobei Kl.-D. Heinz mit einem Strafpunkt bester Rollerfahrer war. Die Fahrt führte über eine Strecke von 750 Kilometer, wobei ein Geschwindigkeitsschnitt auf der Autobahnstrecke Dortmund-Bad Eilsen von 78 km/h vorgeschrieben war.

Unsere GS-Fahrer schafften diesen Schnitt (allerdings liegend) und stellten dabei andere Rollerfabrikate weit in den Schatten.

Beim 1. und 2. Lauf zur Hannoverschen Stadtmeisterschaft waren unter den Teilnehmern auch verschiedene Vespa-Fahrer vertreten.

Die Läufe, die bei verhältnismäßig gutem Wetter stattfanden, verlangten aber doch großes Können von Fahrer u. Maschine.

Alle Vespen, die auf die Strecke von ca. 150 km gingen, erreichten das Ziel und blieben mit hohen Punktzahlen in der Wertung.

Der VC Hannover erreichte beim 1. Lauf 1 x Gold (Borges), 1 x Silber (Brecht), 1 x Bronze (Severit); beim 2. Lauf 1 x Gold (Severit), 2 x Silber (J. Strohbach, Schurawski), 1 x Bronze (A. Strohbach).

§ Paragraphen §

Schuldbekennnis

mid. Wer nicht Gefahr laufen will, daß ihm seine Versicherung nach Eintritt des Schadenfalles keine Deckung gewährt, muß gewisse „Obliegenheiten“ beobachten, die für die Kraftfahrversicherung in § 7 der AKB (Allgemeine Bedingungen für die Kraftfahrversicherung) aufgezählt sind. Wird eine Obliegenheit vorsätzlich oder grob fahrlässig verletzt, so ist der Versicherer dem Versicherungsnehmer gegenüber von der Leistungspflicht frei, bei grob fahrlässiger Verletzung jedoch insoweit nicht, als die Verletzung weder Einfluß auf die Feststellung des Versicherungsfalles noch auf die Feststellung oder den Umfang der Leistungspflicht des Versicherers gehabt hat (§ 7 V).

Bei Haftpflichtschäden gehört es zu den Obliegenheiten des Versicherungsnehmers, daß er den Anspruch des Verletzten nicht ohne vorherige Zustimmung des Versicherers ganz oder teilweise anerkennen oder befriedigen darf (§ 7 II 1 AKB). Hierdurch soll verhütet werden, daß der Versicherungsnehmer durch eigenmächtige Maßnahmen die Rechtslage verschlechtert und damit die Aufgabe des Versicherers erschwert, statt ihn bei der Abwehr der Haftpflichtansprüche zu unterstützen. Der Haftpflichtversicherer, der bereit ist, Versicherungsschutz zu gewähren, hat ein berechtigtes und schutzwertes Interesse daran, daß nicht auf seine Kosten vom Versicherungsnehmer durch eigenmächtige Anerkennung der Haftpflichtschuld seiner Entschließung, vorgegriffen wird. Lehnt dagegen der Haftpflichtversicherer den Versicherungsschutz ab, so muß er die darauf vom Versicherungsnehmer getroffene Entscheidung der Haftpflichtfrage jedenfalls dann gegen sich gelten lassen, wenn der Versicherungsnehmer bei der Schadensregulierung nicht leichtfertig handelt. Denn der Versicherer ist nach § 10 AKB verpflichtet, die Haftpflichtfrage zu prüfen und unberechtigte Haftpflichtansprüche abzuwehren. Entzieht er sich dieser Pflicht mit einer unzutreffenden Begründung (etwa indem er fälschlicherweise davon ausgeht, daß zur Zeit des Haftpflichtfalls kein Versicherungsverhältnis mehr bestanden habe oder daß ein Ausschußatbestand vorliege) und überläßt er damit dem Versicherungsnehmer, die Haftpflichtfrage zu entscheiden, so muß er die Befriedigung der Haftpflichtgläubiger durch den Versicherungsnehmer als in zulässiger Weise vorgenommen gegen sich gelten lassen mit der Folge, daß der Versicherungsnehmer nunmehr Zahlung an sich selbst verlangen kann (BGH. Urt. v. 21. 5. 59 — II ZR 144/57 —; VersR 59,499; Urt. v. 25. 4. 60 — II ZR 155/58 —; VersR 60,506). In der ersten Aufregung gefallene Äußerungen, die mehr den Geschädigten beschwichtigen, als die Anerkennung einer Verpflichtung enthalten sollen, sind zwar im allgemeinen nicht als Anerkenntnis zu werten, jedoch ist dabei größte Vorsicht anzuraten. Die bloße Bestätigung der Umstände, die zu dem Unfall geführt haben, ist noch kein Anerkenntnis einer Haftpflichtschuld. Kein Anerkenntnis liegt in der Aufforderung an den Geschädigten, seine vermeintlichen Ansprüche schriftlich anzugeben, ebensowenig in der Äußerung des Versicherungsnehmers, den Fall seiner Versicherung vorlegen zu wollen (AG Nürnberg v. 28. 6. 55 — 8 C 870/54 —; VersR 55,607).

Beginn des GRÜN-Lichts

DEA-PRESS. Das Oberlandesgericht Hamburg hat unter dem Aktenzeichen: Ss 175/59 die Revision eines Angeklagten als offensichtlich unbegründet verworfen, der bei beginnendem „Grün“-Licht sprunghaft schnell infolge des großen Anzugsvermögens seines Kraftfahrzeuges angefahren war und durch diese Fahrweise ein anderes Kraftfahrzeug, welches auf der Kreuzung stehend „Grün-Licht“ abgewartet hatte, um nach links einzubiegen, beschädigt hatte.

Die Revision war damit begründet, daß der Angeklagte sich auf den Vertrauensgrundsatz berufen könne, der ihm ein beliebig schnelles Anfahren bei beginnendem „Grün-Licht“ gestatte. Das Oberlandesgericht Hamburg hat aber die Auffassung des Amtrichters bestätigt, der die Fahrweise des Angeklagten als „rücksichtslos“ bezeichnet hatte.

(149 Cs 116/59 Amtsgericht Hamburg)
Oberstaatsanwalt Dr. Graf Westarp

DIES und DAS

48 Ferienzeile für junge Menschen. Ein Programm mit 48 Ferienzeilen für junge Menschen zwischen Norwegen und Ägypten hat die Deutsche Gesellschaft für internationalen Jugendaustausch „Fahr mit“ aufgestellt. Überdies vermittelt die Gesellschaft eine fünfwöchige Flugreise nach den USA. rb

„Empfehlungsschilder“ besagen wenig. Vor bunten „Empfehlungsschildern“ mannigfaltiger Art hat die Industrie- und Handelskammer München jetzt erneut gewarnt. Auch Landesflaggen und andere Embleme auf derartigen Schildern sollten nicht von kritischer Beurteilung abhalten. rb

Kraftfahrzeugstrom zur Insel Sylt. Mehr als 49 500 Kraftfahrzeuge sind 1960 mit Spezialfahrzeugen der Deutschen Bundesbahn von Niebüll auf die Nordseeinsel Sylt befördert worden. Die Bahn wird künftig durch den Einsatz von Doppelstockwagen noch mehr Kfz auf die Insel bringen können.

Kein Triptyk mehr für Spanien-Reisen. Der Triptyk-Zwang für ausländische Kraftfahrzeuge ist nun auch in Spanien aufgehoben worden. Künftig genügt der Zulassungsschein zur „vorübergehenden Einfuhr“. kb

Oasen für Motor-Touristen. Tips für die Rast in außergewöhnlich gepflegten oder originellen Hotels und Restaurants geben die „Breviers für motorisierte Lebenskünstler“, die der Umschau-Verlag, Frankfurt, laufend durch Neuauflagen und Ergänzungsblätter auf dem neuesten Stand hält. Bisher sind die Bände Süddeutschland, Norddeutschland und Österreich erschienen. Rund 80 besonders ansprechende Häuser sind mit ihren Spezialitäten und den Anfahrtmöglichkeiten in jedem der Bücher — Ladenpreis: 10,80 Mark — verzeichnet. rb

Schutzhelmpflicht in Frankreich. Typgeprüfte Schutzhelme müssen nunmehr alle Benutzer motorisierter Zweiräder auf den Straßen Frankreichs außerhalb geschlossener Ortschaften tragen. Die neue Verordnung schließt auch Mopedfahrer ein. kb

Schweizer Benzinpreis bleibt. Das Schweizer Volk hat in einer Abstimmung entschieden: Der Benzinpreis bleibt der alte. Aus dem Erlös einer Zollerhöhung wollten Regierung und Parlament den Autobahnbau finanzieren. Der Preis eines Liters Benzin beträgt jetzt nach der DM-Aufwertung für deutsche Kraftfahrer 40 Pfennig. kb

„Ans Strohhütchen“ soll es künftig dem Touristenrummel am Rhein und anderswo gehen. Von Plakaten und Handzetteln wird auf jene Ausflügler „scharf“ geschossen, die erholsamen Frohsinn mit Klamauk unter karnevalistischem Aufputz verwechseln. Direktor Künstler vom Verkehrsverein Bad Neuenahr mit zwei Plakatentwürfen, die anlässlich der Bopparder Tagung zur Diskussion standen. Foto: rb-Bild



Die Weinorte an Rhein und Mosel nehmen den Kampf gegen die Juxhüte außerhalb des Karnevals auf

Auch beim Finanzamt ist noch manches „drin“ — Möglichkeiten nutzen

Die Gruppen wartender Lohnsteuerpflichtiger vor den Finanzamtsstuben pflegen sich nach der Jahreswende wieder zu vergrößern. Die einen wollen den Jahresausgleich beantragen, die anderen halten mehr vom Freibetrag für das begonnene Jahr. Darunter befinden sich „Kraftfahrer aller Klassen“. Welche Möglichkeiten bieten sich ihnen, durch Steuerersparnisse die „Betriebskosten fürs Fahrzeug“ zu verringern? Wer vor jeder Anschaffung gründlich zu erwägen gewöhnt ist, welchen Nutzen er einhandelt, dem sind die vom Fiskus gewährten Pauschalsätze zur Steuerermäßigung geläufig. Als „Werbungskosten“ berücksichtigt das Finanzamt je Kilometer 50 Pfennig beim Auto, 36 Pfennig beim Kleinstkraftwagen bis 500 ccm Hubraum, 22 Pfennig bei Motorrad oder -roller und 12 Pfennig bei Moped oder Mokick. Voraussetzung: Ein Arbeitnehmer muß sein eigenes Kfz für die Fahrt zwischen Wohnung und Arbeitsplatz, der höchstens 40 Kilometer entfernt sein darf, benutzen. Berechnungsgrundlage ist die Entfernung zwischen beiden Stätten. Zusätzlich erkennen die Steuereinknehmer die Hälfte der Kraftfahrzeug-Haftpflichtprämie als „Sonderausgabe“ an.

Im vergangenen Jahr hat der Bundesfinanzhof mehrfach in Sachen „Steuerermäßigung für Kraftfahrer“ grundsätzlich entscheiden müssen. In Übereinstimmung mit den Lohnsteuerrichtlinien wurden Ausnahmefälle geregelt, wodurch beispielsweise einem großen Kreis von Körperbehinderten, Arbeitnehmern, deren Kraftfahrzeug als „Arbeitsmittel“ gilt und Arbeitnehmer mit über vierstündiger Unterbrechung der Arbeitszeit während eines Arbeitstages ermöglicht wird, an Stelle der Pauschalsätze die tatsächlichen Aufwendungen abzuziehen. Für Arbeitnehmer mit mehreren Arbeitsverhältnissen an verschiedenen — räumlich getrennten — Arbeitsstätten gilt das bereits seit längerem. Die tatsächlichen Aufwendungen müssen freilich — wie bei Vater Staat so üblich — nachgewiesen oder glaubhaft gemacht werden können.

Mancher „arbeitnehmende Kraftfahrer“ erreicht andererseits mit den zusammenaddierten Kilometer-Groschen im Verein mit den übrigen Werbungskosten den dafür allgemein zugestandenen Pauschalvertrag von 564 DM nicht. Ihm verbleibt immer noch die Möglichkeit einer Steuerermäßigung: In diesen Fällen können die Aufwendungen für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung samt und sonders als „Sonderausgaben“ berücksichtigt werden, für die das Finanzamt „pauschal“ 624 Mark im Jahr bewilligt. In der Regel wird diese Summe bereits durch andere „Sonderausgaben“ erreicht. Das „Mehr“ macht sich also wirklich im Portemonnaie bemerkbar. Und wer hätte schon etwas zu verschenken. kb

Römer-Helme



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

HANS RÖMER · NEU-ULM (DONAU)
Helme und Ausrüstungen Telefon 7 84 52-54 · Fx 0712894



Liebe Clubkameraden!

Der Tag der Vespa 1961 ist trotz des nur als „schlecht mit Stern“ zu bezeichnende Wetter ein großer Erfolg geworden. Über 3000 Vespa-Roller haben an den Ausfahrten der einzelnen Vespa-Clubs an diesem Tag teilgenommen. Sie haben damit auch ihrer Umwelt, die sich teilweise nur mehr in mit Klimaanlage geheizten Autos fortbewegt gezeigt, daß die Vespa-Fahrer nicht aus Zucker sind und auch nicht ohne Grund eine frischere und gesündere Hautfarbe aufzuweisen haben.

Die regionalen Vespa-Treffen in Friedrichshafen, Osnabrück und Braunschweig wurden bei zeitweise ungünstiger Witterung jedes für sich betrachtet ein voller Erfolg. Insgesamt 1500 Vespa-Fahrer beteiligten sich an diesen regionalen Veranstaltungen. Es hat sich als richtig erwiesen, daß der VCVD auf das bisher traditionelle Bundestreffen zu Gunsten der regionalen Veranstaltungen verzichtete. Überhaupt hat sich die Auffassung des Vespa-Clubs von Deutschland, wonach besonders die örtlichen und regionalen Vespa-Treffen besonders zu fördern sind, durch die überall feststellbaren positiven Ergebnisse selbst bestätigt.

Wie schon im redaktionellen Teil dieses Heftes berichtet wurde, war die Eurovespa 1961 in Salzburg mit eine der schönsten Veranstaltungen in den letzten Jahren. Die deutsche Mannschaft hat in Salzburg einen guten Eindruck hinterlassen und ich freue mich sehr, dies hier ausdrücklich feststellen zu können.

Das deutsche internationale Vespa-Treffen 1961 vom 1. bis 3. Juli in Wiesbaden steht kurz bevor. Wir wollen alle guten Wünsche zum Himmel schicken, daß Petrus wenigstens zu diesem Zeitpunkt den Wasserhahn abdreht. Jedes Fest ist eben nochmal so schön, wenn es von der Sonne beschienen wird.

Wie an dieser Stelle schon einmal gesagt wurde, haben sich die vielen Freundschaftstreffen mit wenigen Ausnahmen als ein schöner Erfolg für die veranstaltenden Vespa-Clubs und als eine besondere Stärkung des Vespa-Club-Gedankens überhaupt erwiesen. Kein Mitglied eines Vespa-Clubs kann also mit Recht behaupten, daß es wegen Geldmangel keine Gelegenheit hat, an einem Vespa-Treffen teilzunehmen. Die zahlreichen Freundschaftstreffen bieten für jeden etwas und ermöglichen obendrein die Teilnahme an diesen Zusammenkünften mit ganz geringen finanziellen Mitteln.

Abschließend möchte ich feststellen, daß mir die gute Laune der Vespa-Fahrer bei allen Club- und VCVD-Veranstaltungen, die in diesem Jahr bereits stattgefunden haben, ein ganz besonderes seelisches Labsal war. So deutlich wie nie zuvor konnte ich bei manchen von der Ungunst der Witterung verfolgten Vespa-Treffen feststellen, daß die meisten Vespa-Fahrer doch aus besonderem Holz geschnitzt sind. Wenn ich in diesem Zusammenhang an so manche Zuckerbubis denke, die ihren Roller sofort wieder in den Stall stellen, wenn einige Tropfen vom Himmel fallen, dann ist meine Freude an den gußeisernen Roller-Fahrern um so größer geworden.

Der unzweifelhafte Höhepunkt der Vespa-Saison 1961 in der Bundesrepublik wird die Vespa-Europameisterschaft am 10.

September auf dem Nürburgring sein. Der Vespa-Club von Deutschland hat sich entschlossen zu diesem großen Ereignis außerdem noch eine internationale Vespa-Zielfahrt auszusprechen. Gleichzeitig wird am Nürburgring auf dem Start- und Zielgelände ein internationales Geschicklichkeitsturnier veranstaltet. Ich bin sicher, daß sich die Vespa-Freunde besonders aus dem Rhein-Ruhr- und Rhein-Main-Gebiet dieses große sportliche Ereignis auf der klassischsten Rennstrecke der Welt nicht entgehen lassen werden. Über die näheren Einzelheiten werden sie noch rechtzeitig über ihre Clubvorstände unterrichtet.

Und nun liebe Clubkameraden möchte ich Ihnen zum Schluß zurufen, sie sollen sich durch die bisherigen feuchten Himmelsgaben keinesfalls die Freude am Vespafahren verderben lassen. Ich bin überzeugt, daß dem Sankt Petrus demnächst die Wasservorräte ausgehen werden.

Mit herzlichen Grüßen

Ihr Wolfgang Schramm

Mitteilungen des VCVD



Wertungskarten

Die Wertungskarten für die VCVD-Sportmeisterschaft 60/61 verlieren mit dem 13. 8. 1961 ihre Gültigkeit. Zur Errechnung der Punkte für das VCVD-Sportabzeichen und der Höhe der Reparaturzuschüsse mit Medaillenzuschlägen müssen die Wertungskarten des VCVD bis spätestens 30. 7. entweder an das Sekretariat des VCVD gesandt oder beim VCVD-Meisterschaftslauf am 13. 8. 1961 auf dem Nürburgring beim VCVD-Sportkommissar abgegeben werden. Im Anschluß an den VCVD-Meisterschaftslauf können die neuen Wertungskarten für das Jahr 1961/62 beim VCVD angefordert werden.

VCVD-Ausweise

Bei den Vespa-Treffen werden bekanntlich wegen der Zielfahrtwertung genaue Ausweiskontrollen durchgeführt. Es mußte immer wieder festgestellt werden, daß verschiedene Clubkameraden ihren Ausweis entweder vergessen haben oder nicht im Besitz eines gültigen VCVD-Ausweises für 1961 waren. Um dem einzelnen Clubmitglied Unannehmlichkeiten zu ersparen, wird dringend empfohlen vor Anfahrt eines Vespa-Treffens zu überprüfen, ob jedes Mitglied einen gültigen VCVD-Ausweis besitzt.

Clubbänder

Seit Jahren liefert die Firma Siebdruck Carina, München 19, Leonrodstraße 48 b, Clubbänder in allen Farben und Mustern auf einem sehr haltbaren Kunststoffmaterial auf Anforderung direkt an alle Vespa-Clubs.

Redaktionsschluß für Vespa Tip Nr. 38

Für den Vespa Tip Nr. 38 ist der Redaktionsschluß auf den 30. Juli 1961 festgesetzt worden. Alle Beiträge die zur Veröffentlichung in diesem Vespa Tip eingesandt werden, müssen bis spätestens Ende Juli in den Besitz der Redaktion gelangt sein.

Durch einen tragischen Unglücksfall verloren wir unser Clubmitglied

Waltraud Schäfer

Über ihren plötzlichen Tod waren wir sehr erschüttert. Wir werden Ihr in unserem Club ein bleibendes Andenken bewahren.

Vespa-Club Remscheid



Vespa-Hochzeit

Es ist immer ein besonderes und freudiges Ereignis, wenn ein Vespist Hochzeit feiert. Diesmal war es kein geringerer als der 1. Vorsitzende des VC Deutsches Eck, Horst Milewski, 24, der sich den Wonnemonat auserkoren hatte, um mit seiner Edith, geb. Baumann, 22, in den heiligen Stand der Ehe zu treten.

Vor der St.-Martins-Kirche in dem lieblichen Bad Ems an der Lahn bildeten an die 30 Vespisten Spalier für das junge Paar. Sie waren von nah und fern angerollt gekommen, die junge Garde vom VC Deutsches Eck, vom VC Rhein-Lahn und vom VC Rhein-Gau (Eitville). Sauber und geschmückt standen die Motorroller gut ausgerichtet vor dem Portal der Kirche.

Ein kurzes, dafür um so kräftigeres Hupkonzert war der erste weltliche Gruß für das soeben feierlich getraute Paar.

Durch Bad Ems, auf der herrlichen Bäderstraße der Lahn folgend bis nach Fachbach zum Gasthaus Sauer gaben die Mitglieder der Vespa-Clubs Horst und Edith Ehrengelait. Ein vom frischgebackenen Ehemann gespendetes Faß Bier löschte anschließend beim gemütlichen Zusammensein der drei Vespa-Clubs die durstigen Kehlen, nachdem der rührige 1. Vorsit-



zende des VC Rhein-Lahn A. Schleimer dem Paar in einer launigen Ansprache die Glückwünsche aller Vespisten übermittelt und der reizenden jungen Ehefrau ein Blumengebinde in die Arme gelegt hatte.

Ilse Thouret

Treffenkalender des VCVD 1961

1., 2. und 3. Juli: Deutsches Internationales Vespa-treffen in **Wiesbaden**

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

Internationale Vespa-Zielfahrt mit Internationalem Geschicklichkeitsturnier am 10. September auf dem **Nürburgring**

Regionale Vespa-Treffen

26., 27. 8. Quierschied (Saar)

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.

Juni 1961

- 1., 2., 3. Vespa-Treffen Arezzo, Italien
- 1., 2. Eurovespa Salzburg, Österreich
4. Reg. Vespa-Treffen Ostende, Belgien
4. Zuverlässigkeitsfahrt Västerås, 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 Wanfercée-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

3. Europameisterschaft 1961, 9., 10. September auf dem Nürburgring (Deutschland)
9. Vespa-Europakongreß, Oktober-November (Madrid, Spanien)

Erfolgsbericht des VC Unna

Die Unnaer Vespisten brachten am 1. Oktober 1960 das 5. Rollerjahr hinter sich, und somit wurde die 5. Ehrung der Clubsieger am 28. November in einem besonders ehrwürdigen und großzügigen Rahmen durchgeführt.

Es gelang im letzten Jahr Otto Probst, sich durch seine Erfolge und Teilnahme an Vespa-Treffen an die Spitze zu schieben und somit die Clubmeisterschaft zu erringen. Als Auszeichnung wurde ihm der silberne Wanderpokal überreicht und zur steten Erinnerung dazu ein Silberschild mit einer Ehrenurkunde.

Besonders interessant war, zu erfahren, daß die Unnaer Vespisten in den fünf vergangenen Jahren an 95 Vespa-Treffen, 28 Sportveranstaltungen und 16 clubeigenen Veranstaltungen teilgenommen haben. Außerdem wurden in dieser Zeit zwei Zuverlässigkeitsfahrten ausgeschrieben und durchgeführt, und bei fünf ADAC-Sportveranstaltungen stellte der Vespa-Club Unna seine Mitglieder als Funktionäre.

Diese Zahlen verbergen viele gefahrene Kilometer in sich, und Vorsitzender Manfred Wandelt konnte auch bei dieser Siegerehrung die Silberne Ehrennadel des Vespa-Club Unna an F. K. Schmidt und Otto Probst überreichen.

In der am 28. Januar durchgeführten Jahreshauptversammlung wurde die Vorstandschaft wiedergewählt.

9. Ampergaufahrt

Zu dieser 540 km langen Nacht- und Tagfahrt hatten in der Rollerklasse 8 Vespa-Fahrer (6 aus Augsburg, je einer aus München und Ingolstadt) gemeldet. Der Start erfolgte um Mitternacht. Wie üblich regnete es, so daß die zu befahrenden Wald- und Feldwege erheblich schwieriger wurden. Bei der Nachtfahrt wurden natürlich prompt Strafpunkte gesammelt und drei Vespa-Fahrer mußten bereits aufgeben. Nach einer halbstündigen Zwangspause ging es am Morgen Richtung Ammersee weiter zur Bergprüfung (Zellsee). Hier entschied sich dann auch die Platzierung. Mit 0 Strafpunkten auf Grund seiner hervorragenden Bergzeit erlangte Heinz Husel, Augsburg, den Klassensieg, gefolgt von Hans Müller, ebenfalls mit 0 Strafpunkten, beide Gold. Der VC Augsburg ist besonders stolz auf seine beiden Fahrer, zumal dies die einzigen Goldmedaillen waren, die an Motorrad- und Rollerfahrer vergeben wurden. Die Platzierung der anderen Vespa-Fahrer: Sepp Stranzinger, München, Silber; Werner Pretsch, Augsburg, Bronze; Hans Beckenbauer, Augsburg, Erinnerung; Netzer, Renkewitz und Rauch ausgefallen. Für die Fahrer Beckenbauer und Renkewitz war dies die erste Motorsportveranstaltung und sie werden bei den nächsten Veranstaltungen mit mehr Erfahrung wieder am Start sein.

Fred Hascher



Clubreporter fotografierten für Sie



Und noch eine Vespa-Hochzeit. Leider ist der Name des Hochzeitspaares unbekannt



So feierte Christof Wagebach als jüngstes Mitglied des VC Frankfurt den Tag der Vespa 1961



Vespa-Fahrer kreieren den neuen Salon-Sturzhelm, die Melone unserer Vorfäter



Ein ungezwungenes Guppenbild des Vespa-Club Frankfurt am Tag der Vespa



Peter Ludwig, 2. Vorsitzender des VC Friedrichshafen, heiratete am 8. April. Seine Clubkameraden gaben ihm das Geleit



▲ Unfallkommando!



▲ Fahrerflucht!



▲ Vorschlag für neuen Vespa-Damensitz Marke „Etagenbraut“

Schmunzel-Tip



▲ Haben Sie schon mal solchen Sommer erlebt?
Ja, vorigen Winter!



▲ Und hier, meine Herren Steuerprüfer, sehen Sie den
steilen Anstieg unserer Steuerkurve!

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, Bayr. Bild GmbH, Carsten, Andresen, Thouret, Teloeken, Grohne, Schefer, Pfülb, Nilson, Publ Foto.

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.

Verlangen Sie die Farbprospektserie B/1 - VESPA GMBH AUGSBURG



der meistgefahrenere Roller der Welt



Salzburg im Zeichen der Eurovespa 1961