

# Janita -

Hollywood-Star Angie Dickinson in Berlin

Zur Premiere des amerikanischen Films "Jessica" kam die bezaubernde Hauptdarstellerin Angie Dickinson nach Berlin.

# Aus dem Inhalt:

Deutsches internationales Vespa-Treffen

Jessica macht von sich reden

10 Jahre Vespa-Club Gießen

Internationales Geschicklichkeitsturnier in Karlsruhe

Tropenhize, Staub und Sonne

Reisenachrichten

Paragraphen

Unser Schlagertip

Dies und Das

24-Stunden-Avus-Fahrt

Quartetto bianco

Aktuelles Bild

Jazz

Leitartikel

Treffenkalender

Clubnachrichten

Schmunzeltip

Besonders für Sie:

Vespa-chic im Vespa Tip

Besonders für Ihn:

Für den Bordmechaniker

# Unser Titelbild:

Vespa-Erfolg auf der Avus Entwurf: Günterberg



Diesen Service stellen die ESSO-Stationen nicht nur ihren Kunden zur Verfügung, sondern jedem Kraftfahrer, der daran interessiert ist.



Jährlich werden in Deutschland viele tausend Autoschlüssel verloren. Ein großer Teil findet schnell wieder zu seinen Eigentümern zurück - durch den ESSO-Schlüsseldienst.

Fragen Sie Ihren ESSO-Tankwart. Er gibt Ihnen gern den numerierten Schlüsselanhänger. Wenn Sie wirklich einmal Ihre Schlüssel verlieren sollten, hilft Ihnen der ESSO-Schlüsseldienst, sie zurückzuerhalten.



Forschung und Service sprechen für Esso



Mainz, von der Maaraue aus gesehen

# Deutsches Internationales Vespa-Treffen im 2000-jährigen Mainz

Ein deutsches Städtebild: Mainz

Vom 9. bis 11. Juni 1962 findet anläßlich der 2000-Jahrfeier dieser Stadt in Mainz ein Deutsches Internationales Vespa-Treffen statt.

Den Teilnehmern an diesem Treffen soll dieser Beitrag einiges wissenswerte über die Geschichte einer der ältesten deutschen Städte vermitteln und vielleicht denen eine Anregung geben, die beim Trachtenkorso (Motto: 2000 Jahre Mainz) mitfahren wollen.

Jenen Lesern, die mehr von "Wiener G'schichten" als von historischen Abhandlungen halten, sei verraten, daß um diese Zeilen kein Professor sondern ein schlichter Mainzer Vespa-Fahrer mit sich "gekämpft" hat.

Das Goldene Mainz, die Stadt des Frohsinns und des Weins
— an den Ufern des Rheins — wie es sich so zutreffend
reimen läßt, feiert heuer im Jahre 1962 ihr 2000jähriges Bestehen. Auch ohne Rechenschieber kann man leicht feststellen,
daß die Stadtgründung somit im Jahre 38 v. Chr. erfolgt sein

Und so waren die ersten "Meenzer" zwar keine Italiener aber immerhin Römer. Es steht sogar fest: Die alten Römer, welche für strategisch wichtige Plätze (ihre Lage sollte der Stadt noch viel Ungemach bringen) einen Riecher hatten, schon vorher hier ein Militärlager — castrum — errichteten. In verhältnismäßig kurzer Zeit erreichte die um das castrum gebaute Ansiedlung eine solche Bedeutung, daß ihr das damals sehr wichtige Stadtrecht verliehen wurde. Eine feste Brücke verband bald den Vorort Kastel mit Moguntiacum — wie die Römer ihre Stadt nannten.

Außer ihrer Gründung verdankt die Stadt den Römern ihrenheute noch wichtigsten Handelsartikel: den Wein.

Zeugen dieser frühen Zeit begegnet man zwar nicht mehr auf Schritt und Tritt, aber die gegenüber dem Kurfürstlichen Schloß aufgestellte Nachbildung der Jupitersäule (das Original befindet sich im Museum), der Drususstein und die sog. "Römersteine", Überreste der römischen Wasserleitung im Zaybachtal, legen ein stummes Zeugnis von der Baukunst der Stadtgründer ab. Wenn man bedenkt, die Römer mußten den weiten Weg nach Mainz zu Fuß zurücklegen — Vespa gab es noch nicht — eine beachtliche Leistung!

Mit dem Zusammenbruch des römischen Reiches ging auch die erste Blütezeit der Stadt zu Ende. Während der Völkerwanderung, die durchaus kein friedlicher Pfingstausflug war, wie es die Anfahrt der Vespisten zum Internationalen Treffen ist, sondern Kriegszüge germanischer Stämme, wurde die Stadt gründlich zerstört.

Nach der Befriedung Westeuropas durch Karl den Großen, erwachte auch Mainz zu neuem Leben. Die Stadt wird Bischofssitz und später sogar Sitz eines Erzbischofes. Bonifatius, der Apostel der Deutschen, residierte hier und im Mittelalter war Mainz faktisch die Hauptstadt des Deutschen Reiches. Der deutsche Kanzler wohnte nämlich mehr rheinaufwärts als heute; es war der Mainzer Kurfürst und Erzbischof, dem diese Würde zustand. Er krönte Kaiser und Könige und führte die Reichsgeschäfte. 1244 erhielt Mainz das Privileg einer freien Stadt.

Leider vertrugen sich in der Folgezeit die Landesherren untereinander nicht und sehr wenig auch die Bewohner der Stadt mit ihren Herren. Wahrscheinlich konnte man sich schon sintemalen nicht über die Fahrzeugsteuern einigen, was natürlich nicht gut gehen konnte. Trotz tapferer Gegenwehr unterlagen die stolzen Bürger und verloren die Stadtfreiheit (1462).

Nach der Niederlage wurden ihrer viele aus der Stadt vertrieben, unter ihnen auch der spätere Erfinder der Buchdruckkunst, Johannes Gutenberg. Ein Glück, daß er später zurück durfte, sonst hätte er seine Erfindung in der Fremde machen müssen. Sollten Sie nach Mainz kommen und Sie werden gefragt: "Was stellt Gutenberg vor?" Antworten Sie getrost: "Den linken Fuß." Das ist auf jeden Fall richtig! Was Mainz noch berühmt gemacht hat, der MCV und der MCC wurden zwar später gegründet, aber Karneval bzw. "Fasenacht" wurde sicher schon damals gefeiert. Denn den Mainzern ging es unter ihren Kurfürsten nicht gerade schlecht. Die erhalten gebliebenen Baudenkmäler zeugen von einer Glanzzeit, die der Stadt mit Recht den Beinamen "Das Goldene" verdiente.

Leider brachte, wie schon eingangs erwähnt, es die Lage der Stadt immer wieder mit sich, daß sie in den Kriegen des 17. und 18. Jahrhunderts belagert, verteidigt und umkämpft wurde. Diese Kämpfe hinterließen stets sichtbare Spuren und unterbrachen die Entwicklung der Stadt. Aber immerhin fand man Zeit, eine Universität zu gründen, Leibniz und Forster wirkten in Mainz, Mozart gastierte und das kulturelle Leben pulsierte allen Hemmnissen zum Trotz.

Im Sturm der großen französischen Revolution und ihrer Folgen ging das Kurfürstentum Mainz unter. (Böse Zungen behaupten sogar, ein Teil der Schlaglöcher auf den Straßen um und in der Stadt wären in dieser Zeit entstanden.)

Besonders übel spielte der Wiener Kongreß der Stadt mit. Sie wurde zur Bundesfestung erklärt, mit Wällen umgeben und so an jeder räumlichen Ausdehnung gehindert. Und das gerade in einer Zeit, in der die meisten heutigen Großstädte ihren entscheidenden Aufschwung nahmen. Eigentlich ist es erstaunlich, wie stark Mainz nach Wegfall dieser Beschränkungen (1918) noch aufholen konnte.

Wie die meisten anderen deutschen Städte wurde auch Mainz im zweiten Weltkrieg fast restlos zerstört. Die Abtrennung der rechtsrheinischen Industriegebiete traf die Stadt zusätzlich hart. Diesem Zustand ist es auch zuzuschreiben, daß der Wiederaufbau noch nicht abgeschlossen ist.

Doch der über zwei Jahrtausende ungebrochene Lebenswille der hier ansässigen Bevölkerung wird auch diese Aufgabe bewältigen.





Kommen Sie nach Mainz! Die alte Stadt und ihre gastfreundlichen Bewohner heißen Sie herzlich willkommen.

Und vielleicht sagen auch Sie beim Abschied: "Meenz bleibt Meenz!"

Abbildungen von oben nach unten: Städt. Theater am Gutenbergplatz – Blick vom Rheinufer Kastel nach Mainz – Abbildungen unten von links nach rechts: Jupiter-Säule – "Backhaus zum Treppchen" am Kirschgarten – Denkmal des Johann von Gutenberg, des Erfinders der Buchdruckerkunst







Angie Dickinson (Jessica) bei ihrer Ankunft in Berlin-Tegel



Jessica ist der erklärte Liebling der männlichen Dorfbewohner



Pater Antonio (M. Chevalier) hat es schwer - er soll allen helfen

# JESSICA macht von sich reden

Vor Monaten in Italien, jetzt in Deutschland. JESSICA ist der Titel eines Farbfilmes, der zur Zeit in den Großstädten der Bundesrepublik anläuft. Vier Dinge sind es, die den Streifen bestimmen: Die herrliche Landschaft Siziliens, die Hauptdarsteller Angie Dickinson und Maurice Chevalier und eine VESDA

Der Film spielt in dem sizilianischen Dorf Forza D'Agro, das sich hoch über der weltberühmten Badebucht Mazzaro bei Taormina an eine Bergkuppe schmiegt. Das Klima Siziliens machte es möglich, daß ein Großteil der Handlung im Freien gedreht werden konnte. Der Kinobesucher befindet sich somit 90 Minuten lang inmitten der Naturschönheiten dieser bergigen Mittelmeerinsel.

JESSICA, eine hübsche, forsche amerikanische Krankenschwester, kommt in das kleine Dorf und taucht mit ihrer Vespa in jedem Winkel auf. Die heißblütigen Sizilianer reagieren sofort. JESSICAs Anwesenheit erhitzt die Gemüter. Die Eifersucht — neben dem Singen eine sizilianische Nationalleidenschaft — beherrscht das Dorf. Die Frauen streiken und laufen dafür plötzlich — allerdings hocherhobenen Hauptes — mit blauen Flecken herum. Selbst Pater Antonio — Maurice Chevalier — der von allen Parteien zu Rate gezogen wird, sieht endlich keine andere Lösung mehr: JESSICA soll das Dorf verlassen. Dann begeben sich jedoch noch einige Überraschungen und der Kinobesucher geht schmunzelnd nach Hause. Interessant ist es hierzu zu wissen, daß die Frauen des Dorfes Forza D'Agro wirklich aufatmeten, als die Filmleute und mit ihnen JESSICA — Angie Dickinson — ihre Zelte abbrachen.

Die attraktive JESSICA-Darstellerin, Angie Dickinson, ist neu für Europa. Sie kommt aus Hollywood und stammt von der kanadischen Grenze. Über einen Schönheitswettbewerb kam sie zum Film und spielte sich bald nach vorne. Für den Streifen JESSICA mußte sie extra Vespa-Fahren lernen. Sie lernte es schnell und wie man sieht — perfekt.

Maurice Chevalier, hier in der Rolle des Pater Antonio, ist für jeden Kinofreund ein Begriff. Kein Wunder, man spricht von ihm seit der Jahrhundertwende. Seine Sketches, Chansons und Anekdoten haben ihn zusammen mit dem Film populär gemacht. Maurice Chevalier war einst Schreinerlehrling und bereitete sich nebenbei mit viel Fleiß auf die "Bretter" vor, von denen er sich alles für seine Zukunft erhoffte. Mit 11 Jahren trat er im "Concert au Commerce", einem Künstlercafé, in seiner Heimatstadt Menilmontant erstmals vor die Offentlichkeit.

Der Produzent des Streifens ist Jean Negulesco, von dem wir bei uns die Filme kennen "Drei Münzen im Brunnen" und "Der Knabe auf dem Delphin". Regie führte Oreste Palella. Der Verleih für Deutschland erfolgt über die United Artists.

Premieren des JESSICA-Filmes fanden inzwischen in Düsseldorf, München, Frankfurt und Hamburg statt. Am 10. Mai begrüßte die Berliner Presse Angie Dickinson auf dem Flugplatz Tegel. Eine VESPA-Eskorte des VESPA-Clubs Berlin geleitete die Schauspielerin zum Hilton-Hotel. Von Berlin, wo sie an einer Vorstellung teilnahm, flog sie weiter nach Düsseldorf. Es ist möglich, daß Angie Dickinson als VESPA-Fahrerin beim großen VESPA-Treffen anläßlich der 2000-Jahrfeier in Mainz Gast des VESPA-Clubs von Deutschland sein wird. Das letzte Wort hierzu spricht der weltweite Terminkalender der jungen Schauspielerin.



Die Ehrengäste des VC Gießen

## 10 Jahre Vespa-Club Gießen

Aus Anlaß des zehnjährigen Bestehens, gab der Vespa-Club Gießen am 8. April 1962, vormittags, im Dachcafé zu Gießen einen Empfang. Der Herr Oberbürgermeister, die Herren Stadträte, namhafte Vertreter der Behörden, die Vorstände befreundeter Clubs und Vereine, die Chefs der Polizei sowie alle Mitglieder des VC Gießen waren zu diesem Sektfrühstück geladen und erschienen.

Während der 1. Vorsitzende Dieter Mootz die Gäste begrüßte und vor allem auf den sportlichen Werdegang des Gießener Clubs einging, hielt der 1. Vizepräsident des Vespa-Clubs von Deutschland und Ehrenvorsitzende des VC Gießen, Bernhard Wesche, die Festansprache. Bernhard Wesche, der selbst Gründer des VC Gießen ist, ging besonders auf die ersten Erlebnisse im und mit dem VC Gießen ein und schilderte von der Sicht eines Gründers aus die Höhen und Tiefen, die der Club in der Zeit seines Bestehens erlebte. Seinerzeit waren es 17 Vespa-Fahrer, die sich im Café Neidert am 9. April 1952 trafen, um den VC Gießen, eine Vereinigung aller Vespa-Fahrer in Gießen und Umgebung, zu gründen. Sie legten somit den Grundstein des heute über 100 Mitglieder zählenden Clubs.

Seit dieser Gründung, so sagte Bernhard Wesche, ist der VC Gießen ein Eckpfeiler im VCVD und darüber hinaus im ganzen europäischen Vespa-Leben und Vespa-Sport. Regionale Treffen, Bundestreffen und größere Vespa-Sportveranstaltungen wurden von den Mitgliedern des VC Gießen organisiert, veranstaltet und geleitet. Freundschaften mit in- und ausländischen Clubs wurden neu geschlossen und gefestigt, so daß der VC Gießen heute in ständiger Korrespondenz mit namhaften Clubs steht und mit diesen einen regen Erfahrungsaustausch pflegt.

Ganz besonders aber hat sich der Gießener Club die Verkehrserziehung der motorisierten Jugend zur Aufgabe gemacht. Eng verbunden mit den Verkehrsbehörden und der Polizei veranstaltet der Club Jugendverkehrsturniere und Moped- und Roller-Veranstaltungen, um so die Jugend an den Verkehr und auch an den Vespa-Club heranzuführen.

Oberbürgermeister Osswald und Stadtrat Paul würdigten besonders das gute Einvernehmen des VC Gießen mit der heimischen und auswärtigen Bevölkerung, das, so sagte OB Osswald, dem Gießener Club einen großen Namen im In- und Ausland verschafft hat. Stets gern gesehen seien die Mitglieder des VC Gießen und die Bevölkerung schätze besonders ihre stete Hilfsbereitschaft bei allen öffentlichen Interessen und Veranstaltungen. OB Osswald übergab dem Club als Geschenk einen wertvollen Weltatlas mit der Hoffnung, den Namen der Stadt Gießen in aller Welt so würdig zu vertreten, wie bisher. Stadtrat Paul ging in seiner Ansprache besonders auf die großen Verdienste von Bernhard Wesche im Vespa-Leben ein und zeichnete ihn hierfür mit der silbernen Ehrennadel der Stadt Gießen aus. Bernhard Wesche ist nun nach Dieter Mootz, der zweite Vespa-Fahrer, der diese hohe Auszeichnung entgegennehmen durfte.

Auch die übrigen Gratulanten versicherten dem Gießener Club, daß er auf dem richtigen Weg war und ist und hoben besonders die tolerante und wertvolle Zusammenarbeit mit den Vespa-Fahrern Gießens hervor. Immer wieder wurde auch die Aufmachung der Jubiläumsfeier gelobt und bemerkt, daß diese dem Niveau des Gießener Clubs entsprechen würde.

In einer Festschrift, die auch an alle deutsche Vespa-Clubs versandt wurde, zeichnete der Vespa-Club Gießen seinen bisherigen Lebensweg auf, um so auch der Gießener Bevölkerung, sowie den Behörden und Verbänden, für die Unterstützung zu danken.

Während der Jubiläumsveranstaltung traf auch ein Telegramm des Präsidenten des VCVD, Hans Stuck, ein, der so seine besten Wünsche und seinen Dank übermittelte, da er aus beruflichen Gründen nicht in Gießen weilen konnte.

Für die Zukunft werden wir Gießener an unseren gesteckten Zielen weiterarbeiten zum Wohle aller und zur Freude der Vespa-Fahrer. Hans-Eberhard Hoffmann

## Erstes Internationales Geschicklichkeitsturnier des VC Karlsruhe

Am Sonntag, dem 8. April 1962, um 14 Uhr fand in Karlsruhe vor ca. 1000 Besuchern aus Anlaß der Gebrauchtwagenschau das Erste Internationale Geschicklichkeitsturnier des Vespa-Clubs Karlsruhe statt. Was man hier zu sehen bekam, war selbst für die abwechslungsgewohnten Karlsruher ein Erlebnis seltener Art.

Auf dem ca. 800 qm großen Parcour waren die tollsten, aber auch die schwierigsten Hindernisse aufgebaut. Hierbei waren u. a. eine Wippe, Tordurchfahrt, Slalom, ein Olbrett u. ä. m. von den Teilnehmern zu bewältigen. Bei diesem Turnier spielte auch die Zeit eine wichtige Rolle. Nicht zuletzt war auch die Konkurrenz ein ausschlaggebender Punkt. Clubfreunde aus Savern (Frankreich), Landau (Pfalz), Emmendingen (Schwarzwald) und Pforzheim (Württemberg) machten es den Kameraden aus Karlsruhe nicht gerade leicht, die jedoch letzten Endes ihre Fahrsicherheit dadurch unter Beweis stellten, daß Herr Walter Noll aus Karlsruhe die aufgesteckte Strecke fehlerfrei und mit einer Zeit von 1:05,2 Min. als Sieger durchfuhr. Den zweiten Platz belegte Herr U. Fütterer, Mitglied des Vespa-Clubs Pforzheim, der ebenfalls seine Ge-schicklichkeit mit einer fehlerfreien Durchfahrt bewies, aber die Zeit des Karlsruher Kameraden nicht erreichte. Auf den dritten Platz folgte Herr Jürgen Fischer, gleichfalls vom Vespa-Club Pforzheim, mit 4 Fehlern.

Ein ganz besonderes Ereignis war die Tatsache, daß auch hier, wie überall, eine Frau ihren Mann stellte und sich trotz einer solchen Hindernisstrecke nicht davor fürchtete, dieses Turnier mitzumachen. Es handelte sich dabei um das nette Fräulein Schubert aus Landau, die es sich nicht nehmen ließ, den Männern zu beweisen, daß die Frauen nicht nur hinter den Herd stehen können.

Als Schluß des Geschicklichkeitsturniers kam dann noch ein kleines Schaufahren unserer Vespa-Freunde aus Pforzheim, was auch sehr guten Anklang fand. Den Abschluß des Tages bildete schließlich ein gemütliches Beisammensein.



Frl. Schubert vom VC Landau zelgte, daß auch die Vespa-Damen auf den Zentimeter genau fahren können

# Tropenhitze, Staub und Sonne

Eine Vespa-Reise nach Spanien

Nachdem ich vor zwei Jahren den wunderschönen Norden (Norwegen, Schweden, Dänemark) mit meiner Vespa bereiste, fuhr ich 1960 über Belgien, Luxemburg, Frankreich, Schweiz, Italien nach Monaco, um dort den sonnigen Süden zu genießen. Der Rückweg über Genua, dort befindet sich ja bekanntlich das Piaggio-Werk, welches ich auch besichtigte, war sehr aufschlußreich. Da ich auf dem Hinweg den St. Gotthard (2169) überfahren hatte, überquerte ich diesmal die Alpen auf dem St. Julierpaß (2200). Somit gelangte ich wieder einmal mit schönen Urlaubserinnerungen und ohne besondere Zwischenfälle nach Hause.

Natürlich ließ ich es mir nicht nehmen, auch 1961 eine Urlaubstour zu unternehmen. Diese Reise war entgegen den früheren noch länger. Sie erstreckte sich über die Pyrenäen nach Spanien.

Mein Freund und ich faßten den Entschluß, über Paris zu fahren. Unsere Vespen wurden bis zum Außersten "fitt" gemacht, die Ersatzteile sorgfältig ausgesucht, kurz und gut, alle Vorbereitungen wurden getroffen, damit die Fahrt möglichst reibungslos vonstatten gehen konnte.

Am Tage der Abfahrt packten wir das Zelt und das übrige Gepäck auf unsere Vespen und fuhren in Richtung Aachen aus Bielefeld hinaus. Wir kamen am ersten Tag bis Belgien und übernachteten dort das erste Mal. Das schöne Städtchen Eupen, in dem wir das Nachtquartier aufgeschlagen hatten, gefiel uns gut. Am nächsten Tag erreichten wir nach stundenlanger Regenfahrt die Stadt Reims, die bekanntlich durch die außergewöhnliche Kathedrale berühmt ist. Besonders aber gefiel uns die Sportbegeisterung der Einwohner, was durch die Schilder an den Plakatsäulen zum Ausdruck kam. Wie wir erfuhren, soll bei all diesen Veranstaltungen sehr viel begeistertes Publikum gewesen sein.

Der nächste Tag war ein Sonntag, An diesem Tage kamen wir in Paris an. Wir suchten zwei Stunden nach dem Camping-Platz. Als wir diesen endlich fanden, wollte man uns nach Vorzeigen des Reisepasses und Personalausweises nicht auf dem überfüllten Platz zelten lassen. Schließlich ließ man uns nach Vorzeigen des VCVD-Ausweises doch campieren. Infolgedessen kann man sagen, daß der Vespa-Club eine sehr nützliche und gutangesehene Organisation ist. Ein Bummel durch die Stadt zeigte uns die Atmosphäre einer Großstadt, welche einmalig ist in ihrer Art. Sehr beeindruckt von diesem Großstadtleben legten wir uns zur Ruh, und wir dachten noch lange darüber nach, wieviele Menschen es wohl in Paris gibt, die froh wären, einmal in einem Zelt schlafen zu können, statt ihr Nachtlager unter einer Seine-Brücke aufschlagen zu müssen.

Weiter ging es dann am nächsten Morgen, bis wir nach zweitägiger Fahrt die Riviera erreichten. Von dort aus, an der Küste entlang, fuhren wir mit unseren Maschinen bis Barcelona. Diese Strecke über die Ausläufer der Pyrenäen war bei einer Hitze von 40 Grad ziemlich schwierig. Insbesondere wunderten wir uns, wie ein solch kleiner Motor diese Strapazen durchhalten kann.

In Barcelona besuchten wir die Vespa-Vertretung, welche einem kleinen Palast glich. Wir wurden sehr freundlich empfangen. Die Ersatzteile, die wir uns dort kauften, fielen zu unserer Zufriedenheit aus. Sehr beeindruckt waren wir von der Reklame dieser Vertretung. Sie hatte eine Vespa im zerlegten Zustand ausgestellt.

Außerdem stellten wir fest, daß in Spanien der Beiwagen sich einer besonderen Beliebtheit erfreut. Sie werden dort speziell für Vespas hergestellt.

Bei einer Rundfahrt durch die Stadt schauten wir uns die "Santa Maria" an, mit der Kolumbus Westindien entdeckte. Dieses Schiff lag im Originalzustand im Hafen von Barcelona.

Den eigentlichen Urlaub verbrachten wir an der Costa Brava. Wir hatten die Gelegenheit, einen Stierkampf zu erleben, welcher unserer Spanienfahrt die Würze gab.

Nach einem Aufenthalt von zwölf Tagen an einem außergewöhnlich schönen Strand fuhren wir dann schweren Herzens wieder der Heimat entgegen. Die Rückfahrt ging an der Costa Brava entlang bis zur französischen Riviera, an der wir uns infolge einer Panne noch ein paar Tage der Riviera Sonne erfreuten. Nach dem behobenen Schaden fuhren wir weiter bis Italien, wo ich dann meine Vespa-Freunde aus Cogoleto besuchte. Sie begrüßten mich stürmisch, da sie es kaum fassen konnten, nach einem Jahr mich wieder auf meiner Vespa in Italien zu sehen. Sie kamen aus dem Staunen nicht mehr heraus, als ich ihnen erzählte, daß eine Reise bis Barcelona bereits hinter mir lag. Wir blieben in Cogoleto bei Verona noch vier Tage und traten die Rückfahrt bei schlechtem Wetter an. Über Mailand und Bellinzona erreichten wir den Fuß des St. Gotthards. Zum zweitenmal befuhr ich den Paß. Diesesmal mit Regen und dichtem Nebel.

Am nächsten Tage kamen wir nach Hause. Sehr kalt und ungemütlich erschien uns das Wetter in Bielefeld, denn das bisherige Klima war uns schon eine Gewohnheit geworden. Am selben Tag putzten wir noch unsere Vespen, da sie im Urlaub nicht gewaschen wurden. Meiner Vespa habe ich wieder einmal einen wunderschönen Ferienaufenthalt zu verdanken.











Abbildungen Seite 6 von links nach rechts: Willibald Bernert startet zur großen Reise nach Spanien – Barcelona – Auch solche bizarre Kirchen findet man in Spanien – Abbildungen Seite 7 von oben nach unten: Nizza – Stierkampfarena in Barcelona – Willibald und Vespafreund beraten die nächste Tour



## Reisenachrichten

Münchener Feiertags-Parkverbot in Kraft. (kb) Fast durchweg beachtet wurde von den Kraftfahrern das neu eingeführte Sonn- und Feiertags-Parkverbot, das für fünf städtebaulich wichtige Plätze der bayerischen Landeshauptstadt erlassen worden ist. An Stelle von parkenden Autos verunzierten jetzt allerdings ungezählte Parkverbotsschilder diese repräsentativen Stellen im Münchener Stadtbild.

Zu Pfingsten: Baustellen-"Fahrplan" für Autobahnen. (kb) Eine Übersichtskarte, in der alle Baustellen auf den Bundesautobahnen enthalten sind, will das Bundesverkehrsministerium erstmals zu Pfingsten und dann jeweils vor Feiertagen herausbringen. Der "Baustellen-Fahrplan" soll auch über geeignete Umgehungsstraßen informieren.

Rheinbrücke Schierstein noch 1962. (kb) Die nördlich von Mainz als Verbindung zwischen der neuen Bundesstraße 42, der in den Rheingau führenden Südumgehung Wiesbadens und der linksrheinischen Bundesstraße 9 im Bau befindliche "Rheinbrücke Schierstein" soll in der zweiten Hälfte dieses Jahres fertiggestellt werden. Die Fahrbahn des 1280 Meter langen Bauwerks ist 20 Meter breit.

Durch's moderne Paris für 11 Francs. (rb) Neue Fahrpreise sind für Omnibus-Besichtigungsfahrten in und um Paris festgesetzt worden. Die Fahrt durch's moderne Paris kostet jetzt 11 NF, die durch "Paris historique" einen Franc mehr. Für eine Fahrt "Paris combiné" sind 14 NF zu entrichten. Nachtfahrten bei Beleuchtung kann man für 11, 58, 75 oder 105 NF unternehmen.

6. Fährverbindung Travemünde — Skandinavien. (rb) Am 1. Juli soll neben den bestehenden beiden Linien von Travemünde nach Trelleborg und den Routen nach Helsinki, Kopenhagen-Hälsingborg und Rönne-Ystad die Fährstrecke zwischen Travemünde und dem finnischen Hafen Hanko eingeweiht werden. Zweimal wöchentlich wird das Fährschiff, Hansa-Express" das ganze Jahr über in beiden Richtungen auslaufen. Das Schiff bietet 123 Kabinenfahrgästen, etwa 40 Deckspassagieren und 125 Pkw Platz. Es wird auch den Hafen Wisby auf Gotland anlaufen.

Pfrontener Hochalpbahn wieder in Betrieb. (rb) Die Doppelsessellift-Hochalpbahn in Pfronten, die seit August 1960 still lag, ist modernisiert und unter neuer Leitung wieder in Betrieb genommen worden. Es gelten jetzt Punktkarten, die sowohl für die Hochalpbahn als auch für die Breitenbergbahn benutzbar sind.

Längere Verkaufszeiten in Seebädern. (rb) bis zum 30. September dürfen in den schleswig-holsteinischen Badeorten werktags bis 20 Uhr und sonntags sechs Stunden lang "Gegenstände des täglichen Bedarfs" verkauft werden. Für Travemünde, Timmendorfer Strand und Helgoland dehnt eine Ausnahmegenehmigung die Verkaufszeiten werktags bis 21 Uhr. An Sonntagen dürfen an diesen Plätzen die Geschäfte bis zu acht Stunden geöffnet sein.

Privatzimmer in Griechenland. (rb) Privatzimmer sollen Griechenland-Besucher künftig auch in Athen mieten können. Die Zimmer müssen von der Griechischen Fremdenverkehrszentrale genehmigt sein.

Noch im Sommer Seilschwebebahn Eibsee — Zugspitze (rb) Aller Voraussicht nach kann die im Bau befindliche Seilbahn vom Eibsee zum Zugspitzgipfel im kommenden Sommer in Betrieb genommen werden. Die für je 44 Personen berechneten Kabinen werden stündlich etwa 300 Personen über die knapp 4500 Meter lange Strecke befördern.

Begehrte 100-Mark-Reiseschecks. (rb) Gut bewährt haben sich nach Mitteilung des Bundesverbandes des Privaten Bankgewerbes die größere Sicherheit gegen Diebstahl und sonstigen Verlust bietenden, 1957 eingeführten einheitlichen DM-Reiseschecks. Von den 12,4 Millionen Reiseschecks im Gosamtnennwert von 1,5 Milliarden Mark, lauteten 6,8 Millionen auf 100 Mark. 4,4 Millionen Reiseschecks lauteten auf 50 Mark und 1,2 Millionen auf 500 Mark.



# Für den Bordmechaniker

19. Lektion | Was nimmt man mit auf die Urlaubsreise?

Viele haben für diesen Sommer die Urlaubsreise schon festgelegt, andere planen noch und eine dritte Gruppe läßt alles an sich herankommen. Die einen sind für kleine Spritztouren, die anderen für eine zusammenhängende Reise von 14 Tagen bis 3 Wochen, wobei 2000 km und mehr bewältigt werden sollen. Vereinzelte planen eine Exkursion in andere Erdteile, die mehrere Monate dauern soll. Afrika und Asien sind dann das Ziel.

Ob kleine oder große Reisen, es kommen immer wieder Anfragen, was soll an Ersatzteilen und Werkzeugen mitgenommen werden.

Zu jeder Vorbereitung einer Reise gehört auch eine Vorbereitung des Fahrzeuges. Man stellt also zunächst fest, wie viele Kilometer sind seit der letzten gründlichen Überholung des Rollers gefahren worden. Sind zum Beispiel die letzten 6000 bis 10 000 km keine Unterbrecherkontakte ausgewechselt worden, wird man diese überprüfen und wenn entsprechende Verschleißspuren vorhanden sind, sofort erneuern. Hat die Kurbelwelle 25 000 und mehr Kilometer hinter sich, so fährt man mit dieser nicht mehr nach Indien oder Ägypten oder an die Goldküste, ohne zumindest einen Ersatz mitzunehmen.

Man wird also einen Roller, der 20 000 und mehr Kilometer gefahren ist einer strengeren Überprüfung unterziehen, als einen der gerade eingefahren ist. Zeigen sich zum Beispiel beim Schalten Schwierigkeiten, wird man feststellen müssen, ob der Verbrauch im Schaltsegment zu suchen ist, oder ob das Schaltkreuz erneuert werden muß, oder ob es genügt die Schaltseile nachzuspannen. Man wird auch die Kupplung kontrollieren müssen.

Der Kupplungsverschleiß ist in den meisten Fällen eine Angelegenheit des Fahrers. Der eine hat nach 30 000 km noch die ersten Beläge, der andere muß diese nach 1000 km schon erneuern. Ebenso müssen beide Bremsen in Ordnung gebracht werden. Gehen die Betätigungszüge schwer, müssen vielleicht neue Hüllen eingezogen werden.

Bei diesen Überprüfungen zieht man am besten den gewohnten und verläßlichen Vespa-Service zu Rate. Aber nicht in der letzten Minute. Heutzutage sind die Werkstätten so mit Arbeit überfüllt, daß es sich schon empfiehlt, eine oder zwei Wochen vor der Reise einen Termin zur Überprüfung mit dem Service zu vereinbaren. Man hat nämlich dann auch die Möglichkeit, den Erfolg der durchgeführten Inspektionen oder Reparaturen in Ruhe festzustellen. Besonders wichtig sind solche Prüfungen bei unter der Hand gekauften Fahrzeugen.

Es lohnt sich schon diese Vorbereitungen gründlich und ohne Hast zu'treffen. Alle diese Arbeiten sind beim Stamm-Service immer billiger als auf der Reise. Die Unkosten für unvorhergesehene Aufenthalte sind meist sehr unerfreuliche Überraschungen.

Auch einen neuen Roller frisch aus dem Laden heraus soll man nicht sofort auf große Fahrt starten. Hier empfiehlt es sich, einige 100 km diesen zunächst ohne große Belastung zu fahren. Überlastet wird er auf der Tour noch lange genug.

Hat man seine Vespa auf Herz und Nieren geprüft oder prüfen lassen, dann schaut man nochmal das Werkzeug durch, wie weit dieses noch brauchbar ist.

Es sollte auf jeden Fall folgendes Bordwerkzeug vorhanden sein:

- 1 Gabelschlüssel Größe 6/7, um im Notfall einen Unterbrecher erneuern zu können. Ferner dient dieser Schlüssel zum Nachstellen und Festziehen vom Schaltseil an dem Schaltsegment:
- 1 Gabelschlüssel Größe 8/9, zum Einstellen der Stellschrauben für Kupplung, Schaltung, Bremsen und Vergaser;

- 1 Gabelschlüssel Größe 10 und 11, zur Montage des Bremszuges am Bremshebel der Vorderradnabe und verschiedener anderer Schrauben gleicher Größen;
- 1 Gabelschlüssel Größe 14, zur Montage des Bremszuges am Bremshebel des Hinterrades;
- 1 Zündkerzenschlüssel. Dieser ist ein Kreuzschlüssel mit den Größen 11, 14, 22 zur Montage der Zündkerzen, der Radmuttern und der Felgenmuttern;
- 1 Schraubenzieher Schneidenbreite 1 mm
- 1 Schraubenzieher Schneidenbreite 2 mm
- 1 Schraubenzieher Schneidenbreite 3 mm
- 1 Schraubenzieher Schneidenbreite 4 mm
- 1 Kombi-Zange

Das wäre ein Satz Werkzeuge, mit dem man für alles gerüstet ist, vorausgesetzt, daß die Qualität der Werkzeuge einen wiederholten Gebrauch derselben gestatten.

Für die Versorgung mit Ersatzteilen sollen drei Vorschläge dienen.

- 1. für kleinere Touren bis zu 500-600 km:
  - 1 Kupplungsseil
  - 2 Schaltseile
  - 1 Bremsseil vorn
  - 1 Bremsseil hinten
  - 1 Zündkerze
  - 1 Entstörstecker
- 2. für Touren bis zu 4000 km:
  - 1 Kupplungsseil
  - 2 Schaltseile
  - 1 Bremsseil vorn
  - Bremsseil hinten
     Zündkerze
  - 1 Paar Unterbrecher
  - 1 Entstörstecker
  - 1 Reserveschlauch
- 3. für große Fahrt, vor allem in dünn besiedelte Länder:
  - 1 Kupplungszug komplett
  - 2 Kupplungsseile
  - 2 Schaltzüge komplett
  - 4 Schaltseile
  - 1 Handbremszug komplett vorn
  - 2 Handbremsseile vorn
  - 1 Fußbremszug komplett
  - 1 Fußbremsseil
  - 1-2 Reservereifen
  - 2 Reserveschläuche
  - 2-3 Zündkerzen
  - 1 Entstörstecker
  - 1 Satz Unterbrecher 1 Zündspule
  - 1 Kondensator
  - 1 Gleichrichter für GS
  - 1 Satz Glühbirnen
  - Kupplung komplett (bei GS die zur Kupplungsmontage notwendige Abziehschraube)

Für unsere Vespa-Roller ist ein großzügiges Service-Netz aufgezogen, mit Ausnahme der Sowjetunion und den Ostblockstaaten. Für große Fahrt gibt der Vespa-Club v. Deutschland sehr gerne Auskunft über die jeweiligen Service-Netze für alle Länder. Nach Kenntnisnahme des in Frage kommenden Service-Netzes kann man sich dann auch entschließen, ob es ratsam ist, eine Kurbelwelle und vielleicht einen Zylinder mit Kolben mitzunehmen.

Gute Fahrt wünscht Ihnen

Ihr Fridolin

# § Paragraphen §

## Weigerung der Namensangabe ist Unfallflucht

(gri) Nach einem Verkehrsunfall ist es für einen anständigen Kraftfahrer eine Selbstverständlichkeit, den Wagen an der Stelle des Zusammenstoßes bis zum Eintreffen der Polizei stehenzulassen und dem anderen Beteiligten den Namen und seine Haftpflichtversicherung bekanntzugeben. Es gibt aber immer wieder Fahrer, die diesem Gebot nicht nachkommen. Sie riskieren ein Strafverfahren wegen Unfallflucht, dessen Folge eine Gefängnisstrafe und der Führerscheinentzug sein kann.

Der Bundesgerichtshof hat jetzt folgende grundlegende Feststellung getroffen: Ein Unfallbeteiligter macht sich schon dann wegen Unfallflucht strafbar, wenn er dem anderen Teil erklärt, er könne die Nummer seines Wagens aufschreiben und so seinen Namen ermitteln, aber die Angabe von Namen und Anschrift und die Vorlage seiner Personalpapiere oder seines Führerscheins verweigert und sich dann vom Ort des Zusammenstoßes entfernt. Das gelte auch dann, wenn er dabei sein Fahrzeug an der Unfallstelle zurücklasse und die Art seiner Unfallbeteiligung keiner Klärung bedürfe.

(4 StR 544/60)

## Gebührenpflichtige Verwarnung im Straßenverkehr

Im Straßenverkehr einer Großstadt werden täglich eine Unzahl von Übertretungen begangen: Kraftfahrzeuge werden falsch geparkt, Verkehrszeichen nicht beachtet, andere Verkehrsteilnehmer gefährdet oder geschädigt und polizeilichen Anordnungen wird nicht Folge geleistet. Es wäre eine unzumutbare Belastung der Gerichte, wollte man alle diese Straftaten in einem umständlichen Strafverfahren würdigen und aburteilen. Man hat daher die im Außendienst verwendeten Dienstkräfte der Polizei ermächtigt, den auf frischer Tat getroffenen Verkehrssünder unter Ansatz einer Gebühr von einer bis zu fünf Mark zu verwarnen, wenn es sich um eine leichtere Übertretung der Straßenverkehrsvorschriften handelt.

Die gebührenpflichtige Verwarnung ist jedoch nur zulässig, wenn der Täter nach Belehrung über sein Weigerungsrecht mit ihr einverstanden und zur sofortigen Zahlung der Gebühr bereit ist. Ohne Mitwirkung des auf frischer Tat ertappten Kraftfahrers ist also eine gebührenpflichtige Verwarnung nicht möglich. Weigert sich der Verkehrssünder, so ist der Polizeibeamte verpflichtet, die Angelegenheit dem Gericht zur Entscheidung zu übergeben. Es kommt dann zu einem gerichtlichen Verfahren, das für den Angezeigten in der Regel größere Gefahren und Unannehmlichkeiten mit sich bringt (höhere Geldstrafe, Eintragung in die Verkehrssünderkartei) als die gebührenpflichtige Verwarnung. Nur wenn der angezeigte Fahrer von seiner Unschuld völlig überzeugt ist, ist es daher ratsam, der gebührenpflichtigen Verwarnung zu widersprechen.

Hat sich aber der Kraftfahrer einmal mit einer Verwarnung einverstanden erklärt, so ist dieses Einverständnis grundsätzlich unwiderruflich. Man kann sich nicht später nach Beratung mit einem Rechtsanwalt darauf berufen, man habe die Rechtslage falsch beurteilt, eine Übertretung liege gar nicht vor, und dann Rückzahlung der Gebühr verlangen. Mit der Zahlung der Verwarnungsgebühr ist aber andererseits die Straftat endgültig abgegolten, die Zuwiderhandlung kann nicht mehr als Übertretung nun noch zusätzlich vom Gericht verfolgt werden. Der Zahlende verliert gleichzeitig jedes Rechtsmittel, da seine Zahlung als Rechtsmittelverzicht zu werten ist. Er kann also gegen die gebührenpflichtige Verwarnung nicht mehr vorgehen.

Uber die Verwarnung und die Zahlung der Gebühr muß der Polizeibeamte eine Bescheinigung erteilen.

# ARAL das leistungsstarke Benzin

ARAL SUPER ein Kraftstoff, der für sich selbst spricht



immer eine gute Wahl







2

3

# Vespa-chic im Vespa Tip

Nun, hoffentlich hat nach diesem endlosen langen Winter doch die Frühjahrssonne ein Einshen und wir freuen uns, wenn sich die Tage verlängern und alle Dinge wieder frischen Glanz bekommen, dann werden wir, natürlich was die Mode betrifft von widerstrebenden Gefühlen hin- und hergerissen. Einesteils möchten wir dieses Ereignis damit felern, daß wir auch in der Kleidung zu neuen strahlenden Farben übergehen, andererseils dürfen wir nicht vergessen, daran zu denken, im Frühlingswind und -regen nicht zu frieren und jetzt noch den Schnupien einfangen, den wir vielleicht den ganzen Winter so geschickt zu umgehen wußten.

Um aber dieses modische Dilemma zu beenden, wurde von den geschickten Modeschöpfern alles so geschaffen, daß uns keine Zweifel mehr beeinträchtigen können. Jung und chic sind die Modelle des Kurzmantels, der nur in geringer Abänderung nach wie vor als unentbehrliches Stück sich immer mehr und mehr durchsetzt. Als neue Akzente wurden uns dabei beschert: Der Gürtel, meist durch Schlaufen geführt, mit tieferem Sitz. Außer großen Klappentaschen gibt es noch zusätzliche Mufftaschen, in die man frierende Händerettet. Eine Neuheit wäre noch die Verarbeitung mit Nappaleder für Paspellierung an Taschen, Knopflöchern und für Knöpfe. Dagegen sind die eleganteren Formen gürtellos und gerade gearbeitet. Als neu zu bezeichnen sind die sportlichen Jacken im "Uniformstil" mit großen Klappentaschen und Knöpfen an den Kragenecken, sogar oft an den Schulterklappen auch noch mit blitzenden Knöpfen versehen. Die reichen Steppnähte sind meist in sehr abstehenden Farben — in dieser Saison besonders in rot — gehalten.

Und aus Paris kommt dazu der Biesenrock, er ist fast gerade geschnitten und bekommt erst zum Saum hin einen kleinen Seitenschwung. Die Bluse, die eigentlich jahrelang ein bißchen vernachlässigt wurde, rückt wieder mehr in den modischen Blickpunkt, die sogenannte "Herrenbluse" zur "Uniformjacke"! Meist werden die Blusen jedoch über den Rock getragen. Als kleinen Tip möchte ich Ihnen heute besonders eine Sensation für "Sie" und für "Ihn" mitteilen, denn die großartige Neuheit für die Blusen der Damen und Hemden der Herren ist das hierfür hochverdeite Baumwollgewebe, das nicht nur bügelfrei, sondern auch kochbar und luftdurchlässig ist, "cottonova" nennt sich diese Stoffart und vielleicht beachten Sie beim Einkauf dieses Warenzeichen, wenn Sie als Frau das Kochen dieser Wäsche bevorzugen.

Ein paar nette Frühjahrsüberraschungen nebenstehend für beiderlei Geschlechts und viel Vergnügen bei den Spaziergängen in der Frühlingssonne

Thre Gisela

### Bild 1:

Reizvolle Abwandlung des Twin-Sets im modischaktuellen maritimen Stil. Besonders vorteilhaft, well Pulli, Rock, wie auch Jacke für sich getragen werden kann in Verbindung mit andersfarbigen Kleidungsstücken. Ein wirkliches Schmuckstück und Bereicherung Ihrer Garderobe.

Modell: Bayle made in Italy

Foto: Lautenbacher

## Bild 2:

Modisches Pepitakleid im Hemdblusenstil. Es gibt wenige Kleider, in denen man auf der Straße "angezogen" aussieht, auch wenn man weder Jacke noch Mantel dazu trägt. Das damenhafte Hemdblusenkleid in schwarz-weißem Pepitamuster gehört aber absolut zu diesen seltenen Exemplaren. Es hat drei Viertel lange Armel, wird vorne durchgeknöpft, die Taille betont ein fester Gürtel, aufgesetzte große Taschen greifen über die eingelegten Falten des mäßig weiten Rockes.

Modell: Strom (Mailand)

Foto: s-p/Krey

### Bild 3

Elegante Leichtgewichte erobern nun auch die konservative Herrenwelt. In seiner dezent modischen Form, mit korrektem, sakkolangem Jackett, kleidet dieser Fausel-Anzug aus graumeliertem Mischgewebe junge sportliche Männer und solche, die es bis 50 bleiben wollen. Interessante Details: Knöpfe aus Wasserbüffelhorn und Armelschlitze mit aufgeknöpfter Spange.

Modell: Fausel

Foto: service/Blascheck



# UNSER SCHLAGER TIP!

Vor einiger Zeit konnte man eine neue Stimme auf dem deutschen Schlagermarkt hören. Sie hatte etwas faszinierendes, etwas neues an sich. Zuerst tippten viele auf Connie Francis, mußten sich dann aber eines anderen belehren lassen. Die Neuentdeckung für den deutschen Schlagerhimmel hieß Helen Shapiro. Nach Berichten unserer englischen Kollegen ist sie erst sechzehn Jahre alt, hübsch, und — was viel wichtiger ist — sie hat eine gute Stimme. Helen Shapiro, die mit ihrem "Walking back to Happiness" bei uns ihr Debut hatte, überzeugte durch diesen neuen Schlager sofort. Sie verzichtet auf das "Gestöh"n" und "Geschrei", was in den meisten Schlagern zuhause zu sein scheint. So konnte sie es ihrer sehr sympathischen Stimme verdanken, daß sie bei uns in Deutschland gut ankam. Der zweite Schlager hieß "Don't treat me like a child"; jedoch scheint in diesem Hit eine Verwandtschaft mit Connie Francis nicht ganz von der Hand zu weisen zu sein.

Mit diesen beiden Songs hatte sie das deutsche Publikum bereits erobert. Die Sendestationen brachten des öfteren "Helen-Shapiro-Hits", sogar in die Schlagerbörse des Frankfurter Senders hielt Helen ihren Einzug. — Mittlerweile hat Helen einige Schlager gesungen, es ist sogar eine 30-cm-Langspielplatte von ihr herausgebracht worden. Dem Zuge der Zeit folgend singt Helen Shapiro nun auch in deutscher



Helen Shapiro

Sprache, was ihre Vorgänger Connie Francis, Gilbert Becaud, Charles Aznavour usw. bereits seit einiger Zeit tun.

Wir wünschen dem sympathischen Mädchen aus England recht viel Erfolg — und möge sie der deutschen Schlagerindustrie ein paar recht schöne Hits bringen!

## DIES und DAS

Wer's genau wissen will. Dem Bedürfnis, abseits der großen Straßen nach ruhigeren Plätzen Ausschau zu halten, kommt ein soeben erschienener Atlas entgegen. Auch Dörfer, Wege und kleine Gewässer sind in dem Varta-Auto-Atlas eingezeichnet. Im Maßstab 1:300 000 enthält der neuaufgelegte Atlas Karten des Bundesgebietes in Leporello-Faltung, eingeteilt nach Breiten von etwa 80 Kilometer. Ein ausführliches Ortsregister, in dem allein 15 verschiedene Neustadt erwähnt werden, hilft das Auffinden von Orten beschleunigen. Außerdem erleichtert die Beifügung von Städte-Karten (Basis-Straßennetz) dem Kraftfahrer die Orientierung besonders bei der Durchfahrt. Gegenüber dem vor vier Jahren letztmäls erschienenen Varta-Auto-Atlas hat die neue Ausgabe hellere Farben, wodurch die Ortsnamen besser lesbar wurden. Neu ist auch die Kennzeichnung derjenigen Orte, in denen sich Hotels und Gaststätten befinden, die im "Varta-Führer durch Deutschland" genannt sind. Der Atlas kostet 16 Mark.

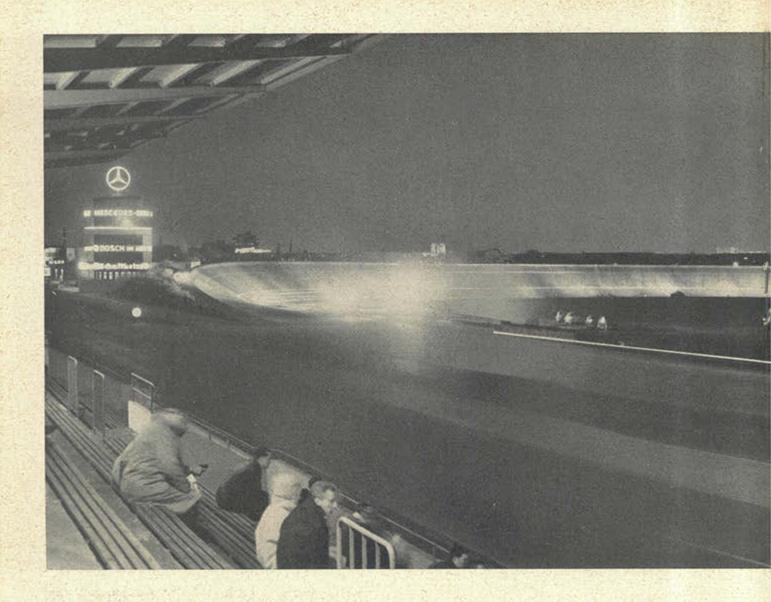
## Versicherungs-Wechsel

Was ist bei einem Wechsel in der Kraftfahrt-Versicherung neuerdings zu beachten?

Einem schadenfrei gefahrenen Versicherungsnehmer werden bei einem Wechsel des Versicherungsunternehmens Schadenfreiheit und ununterbrochenes Bestehen der Versicherung bei der neuen Gesellschaft dann für den Schadenfreiheits-Rabatt angerechnet, wenn er eine Bescheinigung des vorigen Unternehmens beibringt. Da der Nachweis einige Zeit beanspruchen kann, ist der Antragsteller neuerdings vier Wochen, in denen er für dasselbe Fahrzeug bei keinem anderen Versicherungsunternehmen Versicherungsschutz beantragen darf, an seinen Antrag gebunden. Bei einem Wechsel des Fahrzeugs innerhalb von sechs Monaten, gilt für das sofort wieder

versicherte neue Fahrzeug dieselbe Rabatt-Klasse, die mit dem bisherigen Fahrzeug erreicht worden wäre. Beim Ubergang des Versicherungsvertrages auf einen anderen Versicherungsnehmer wird der bisherige schadenfreie Verlauf nicht berücksichtigt. (kb)





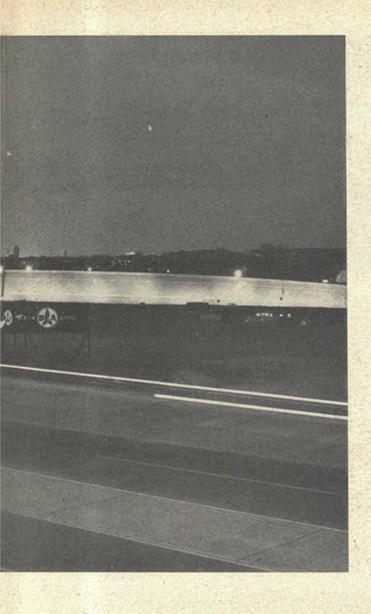
Berlin. Die II. Internationale 24-Stunden-AVUS-Fahrt 1962 des ADAC-Gaues Berlin am 28., 29. April zeigte was motorisierte Zweiräder zu leisten vermögen. Während den schwersten Maschinen der AVUS-Kurs nicht so sehr zu bekommen schien, bewiesen die Zweiräder der kleineren Klassen - vor allem die VESPA-Roller - trotz hoher Schnitte ihre Leistungsfähigkeit. Von 28 gestarteten Vespas, die übrigens die größte Gruppe eines Fabrikates stellten und immer wieder spon-tanen Beifall auf der ganzen Strecke ernteten, konnten sich 25 placieren. Das Fahrerteam Heinz Husel und Hans Müller aus Augsburg und Königsbrunn errang auf VESPA Grand Sport gegen harte Konkurrenz den Sieg in der Klasse Motorroller bis 150 ccm. Insgesamt schnitten die Vespas so vorzüglich ab, daß ihnen die Presse zahlreiche Überschriften widmete. Von 55 für alle Klassen vergebenen "Goldenen Bären mit Krone" konnten die Vespas 19 erringen; dazu 5 silberne und einen bronzenen Bären. Von den 3 insgesamt vergebenen Mannschaftspreisen ging der silberne und bronzene ebenfalls an Vespa-Fahrer.

Der mehrfache Bergmeister und Präsident des VESPA-Clubs von Deutschland, Hans Stuck, schickte die 116 Teilnehmerfahrzeuge im "Le-Mans-Start" auf die Runden. Sie legten während der 24 Stunden ca. 180 000 Fahrtkilometer zurück. Allein etwa 44 800 Kilometer — einmal um die Erde — trafen davon auf die VESPA-Fahrer. 88 Teilnehmer des gesamten Feldes kamen nach 24 Stunden innerhalb der Wertung an. Dieses ist ein Ergebnis, das selbst die Fachleute überraschte.

Langstreckenfahrten für Roller und Motorräder waren in Deutschland bisher wenig bekannt. In Frankreich, Belgien, England und Spanien sind sie seit Jahren beliebt. Sie verlangen Dauerleistungen von Mensch und Maschine, fahrerisches Können und ein technisch hundertprozentig intaktes Fahrzeug. Es gehört charakterliche Zuverlässigkeit, zähe Ausdauer und kluge Überlegung dazu um bei einer solchen Fährt mit Fahrerwechsel, die Tag und Nacht dauert, erfolgreich zu sein. Die AVUS — als eine der schnellsten Rennstrecken Europas — eignete sich vorzüglich für diese Prüfung. Die Strecke war dazu auf 20 Kilometer pro Runde verlängert, mit einer Spitzkehre (zurückschalten auf den ersten Gang) und einer Strohballenschikane ausgestattet worden.

Die 24-Stunden-AVUS-Fahrt war im vergangenen Jahr noch ein Versuch. Sie konnte 1962 durch die großzügige Unterstützung des VESPA-Werkes Augsburg und des VESPA-Clubs von Deutschland in größerem Rahmen und noch besser organisiert durchgeführt werden. Das VESPA-Werk stellte selbst keine Werksmannschaft, um den Privatfahrern — aus denen sich das VESPA-Feld ausnahmslos zusammensetzte — keine Konkurrenz zu machen. Der VESPA-Club von Deutschland hatte die Betreuung der Fahrer übernommen und brillierte in Berlin mit einer vorzüglichen Organisation, die vom Boxendienst über eine Verpflegungsstation, die auch für sonstige AVUS-Besucher 24 Stunden geöffnet war, bis zum "Schlafwagen" für die abgelösten Fahrer reichte. Man sprach auf der ganzen Strecke davon.

In und an den VESPA-Boxen spürte man Organisation und Atmosphäre. Jede Mannschaft hatte ihren Rundenzähler, der nach vorberechneten Tabellen die Lage "seiner" Fahrer haargenau verfolgte. Sogar ein UKW-Sprechgerät war dabei, mit dessen Hilfe ein Fahrerteam mit der Boxe Kontakt hielt. Hinter der Haupttribüne war eine Verpflegungsstelle aufgebaut, an der die abgelösten Fahrer, die Betreuer und die als Zuschauer wirkenden Sternfahrer des VCVD gegen Gratisbons zu jeder Tages- und Nachtzeit heiße und kalte Getränke, Suppe, belegte Brote und Würstchen "tanken" konnten. Für



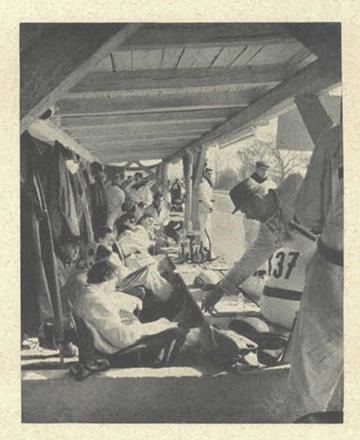
# 24 STUNDEN AVUS FAHRT

Die große Zerreißprobe für Fahrer und Maschinen

die "freien" Fahrer standen in einem großen Transportwagen und in einem unmittelbar hinter den Boxen aufgestellten Omnibus Schlafgelegenheiten zur Verfügung. Es lief alles wie am Schnürchen und die anderen Fahrer schauten oft neidvoll, die Schlachtenbummler, die Journalisten und Funktionäre bewundernd zum "Vespa-Nest" hinüber.

Tausende von Zuschauern aus Westberlin und der Bundesrepublik erlebten die gnadenlose Prüfung von Motorrollern, Solomaschinen, Gespannen und Dreiradkabinenrollern aller Klassen bei Regen, Hagel, etwas Sonnenschein und Nachttemperaturen um 0 Grad. Selbst um Mitternacht war am Tribüneneinlaß noch reger Betrieb. Ein herrliches Bild bot die im Schein von 30 000 Watt taghell erleuchtete berühmte und auch berüchtigte dachsteil überhöhte AVUS-Nordkurve. Pausenlos ging die Rundenjagd. Je nach Klasse mußten Schnitte von 75 km/h bis 115 km/h gefahren werden. In der 24. Stunde jedoch ging es um die schnellsten Runden, die für den Klassensieg die entscheidenden Pluspunkte brachten. Auch hier überraschten die "Kleinen". In der Klasse Motorroller bis 150 ccm fuhr der spätere Klassensieger Heinz Husel während dieser Runden trotz Hagel und Regen auf seiner serienmäßigen VESPA Grand Sport einen Schnitt von 95 km/h. Die schnellste Runde wurde in der Klasse Motorräder über 350 ccm mit 155,2 km/h von einer BMW-Solomaschine gefahren

Das alte Wort, daß Berlin eine Reise wert ist, hat sich mehr als bewahrheitet. Wer zur AVUS-24-Stunden-Fahrt dabei war, der wird die Gastfreundschaft der Bewohner dieser Stadt in



An den Vespa-Boxen herrschte 24 Stunden lang Hochbetrieb

guter Erinnerung halten. Und es kann wohl kaum ein Zweifel daran bestehen, daß die nächste Veranstaltung noch weit mehr Zuspruch als die des Jahres 1962 finden wird! Sie verdient es auch!

## Die Ergebnisse

## Klassensieg:

130 Heinz Husel, Hans Müller, Augsburg, Königsbrunn

#### Goldener Bär mit Krone:

- 137 Edgar Ziegler, Horst Pötsch, Berlin
- 140 Ulrich Ostrowski, Wolfang Kemper, Berlin
- 130 Heinz Husel, Hans Müller, Augsburg, Königsbrunn
- 132 Dr. Werner Rottenberg, Norbert Ehrke, Berlin
- 133 Rüdiger Kanold, Jürgen Dienst, Berlin
- 134 Rolf Stenzel, Gerhard Neiß, Berlin
- 123 Volker Behr, Otto Wörner, Tübingen, Reutlingen
- 124 Edmund Schulz, Rudi Brücher, Darmstadt, Arheiligen
- 125 Heinz Bonifer, Walter Thielecke, Hanau, Frankfurt
- 126 Gernod Wirth, Dietbart Eisenblatt, Frankfurt
- 128 Herbert Beck, Heinrich Bauer, Nürnberg
- 129 Wolfram Rogner, Conrad Seeger, Münchberg, Nürnberg
- 117 Peter Schmitt, Hermann Müller, Frankfurt
- 118 Berthold Schmidt, Theod. Schröder, Merchweiler, Illingen
- 119 Bernd Schlüter, Horst Scheffran, Nordkirchen, Bork
- 120 Manfred Witte, Manfred Averbeck, Altlünen, Münster
- 121 Dieter Schmitt, Wolfgang Reichert, Wiesbaden
- 114 Dieter Mootz, Günther Schardt, Gießen
- 116 Hans Krüger, Billung Wichmann, Frankfurt

#### Silberner Bär:

- 136 Günther Krug, Fritz Nolte, Berlin
- 141 Arno Kuske, Peter Felgenhauer, Hannover
- 131 Hans Beckenbauer, Werner Pretsch, Augsburg, Gessertshausen
- 127 Klaus-Dieter Heinz, Karl Schlierkamp, Schwerte, Bork
- 122 Dieter Schrepfer, Wolfgang Stryj, Wiesbaden

## Bronzener Bär:

116 Hermann Gräser, Horst Scherber, Marburg

## Silberner Mannschaftspreis:

VESPA-Club von Deutschland

### Bronzener Mannschaftspreis:

VESPA-Club von Deutschland

Robert Poensgen







Abbildung links unten: Die letzten Handgriffe vor dem Start. Die Spezialisten Averbeck und Schlierkamp montieren noch die Uhren – Abbildungen rechts von oben nach unten: Hans Stuck, der Präsident des Vespa-Clubs von Deutschland, startete die 24-Stunden-Dauerprüfung auf der Avus. Rechts mit Brille: Dr. Werner Rottenberg, 1. Vors. des VC Berlin, der bei der Vorbereitung zur 24-Stundenfahrt hervorragendes geleistet hat – Der Vespa-Verpflegungsstand hinter den Tribünen war ein vielbeachteter Anziehungspunkt der Schlachtenbummler und Journalisten.

## Am Rande der AVUS

Eine Zielfahrt aus dem Bundesgebiet land zur 24-Stunden-AVUS-Fahrt statt. Die größte Teilnehmergruppe stellte Vespa mit 150 Fahrern aus westdeutschen VESPA-Clubs.

600 Teilnehmer des ADAC-Jugendtreffens fanden sich auf der AVUS ein.

Die Nördlinger Knabenkapelle gab nach Abschluß der 24-Stunden-AVUS-Fahrt vor den vollbesetzten Tribünen ein Standkonzert.

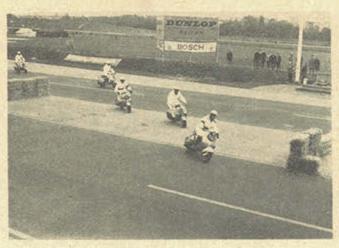
Die 2 Vespas, die auf AVUS-Eintrittskarten verlost wurden, gewannen Herr Heinz Uhlmann, Berlin-Halensee, Johann-Georg-Straße 23, und Herr stud. jur. Steph. Probst, München, Theresienstraße 7.

Der Vespa-Europameister 1961, Berthold Schmidt, Illingen (Saar), beteiligte sich unter der Startnummer 118 an der 24-Stunden-AVUS-Fahrt. Er placierte sich für einen "Goldenen Bären mit Krone".

"Bärenjagd" nannten die Berliner die 24-Stunden-AVUS-Fahrt, weil es statt der üblichen Goldmedaillen "Goldene Bären" gab.

Die Siegerehrung der 24-Stunden-Fahrt wurde vom ADAC-Gau Berlin im Rahmen eines Frühlingsfestes in der Ostpreußenhalle am Funkturm vorgenommen. Die aktiven Teilnehmer, Zielfahrer, Betreuer und ADAC-Mitglieder belegten die riesige Halle bis auf den letzten Platz.





Abbildungen links von oben nach unten: Le-Mans-Start. 118 Fahrer stürzen zu ihren Maschinen und ab geht die wilde Jagd in die 24-Stunden-Dauerprüfung – Überall auf der ganzen Strecke der Avus tauchten die Vespa-Pulks auf und begeisterten das Publikum – Abbildungen rechts von oben nach unten: Die Strohballenschikanen vor der Haupttribüne wurden schon manchem Fahrer zum Verhängnis – Er hat eiserne Nerven. Vor dem Start macht er noch ein Schläfchen – "Der D-Zug kommt", so riefen die Zuschauer auf den Tribünen, wenn diese Mannschaft auftauchte – Vespa im Angriff! Auf ein Kommando der VCVD-Fahrtleitung wird der Gegner gejagtund gehetzt bis ihm langsam die Puste ausgeht.









# QUARTETTO BIANCO QUARTETT IN WEISS

Das Marmorwunder von Pisa



Der Dom (Pisa), erbaut 1063-1118, Blick auf den Ostchor der Basilika

Italiens schönster und größter Pinienwald beschattet einen Küstenstreifen von 7 km Breite; ihn hat der jetzt so sanft erscheinende Fluß Arno im Zeitraum von 700 Jahren der Seestadt Pisa vorgelagert. Heutzutage nimmt der binnenländische Eindruck der Stadt dem fremden Besucher fast die Möglichkeit sich vorzustellen, daß aus den gotischen Fenstern der Paläste einst die pisanischen Schönen der heimkehrenden Flotte zuwinkten, und daß es den Mächtigen Pisas von hier aus gelang, die Küsten Afrikas zu beherrschen und beinahe zweihundert Jahre lang die Balearen-Inseln samt Sardinien und Korsika besetzt zu halten. Die Schiffe der Seerepubliken von Genua und Amalfi gingen dazumal der Pisaner Flotte gern aus dem Weg, denn kühne Geschichten vom Wagemut ihrer Admirale machten bei allen Seefahrervölkern des Mittelmeeres die Runde, seit den Pisanern die abenteuerliche Eroberung der Goldmuschelbai und die Erstürmung Palermos



gelungen war. Jene unermeßlich reiche und zauberhaft schöne Sarazenenstadt an der Nordküste Siziliens besaß Zuneigung und Schutz der Sultane von Ägypten und Tunis in besonderem Maße und galt als uneinnehmbar — nun aber kehrten, im Sommer des Jahres 1063, Pisas Schiffe heim, hochbeladen mit den Reichtümern Palermos.

Die seltsamsten und zugleich kostbarsten Beutestücke, die dazumal in Pisa an Land geschleppt wurden, waren die 68 antiken Säulen, die noch heute die fünf Kirchenschiffe des Domes unterteilen. Da man nun — im Jahre 1063 — in den Besitz dieser Säulen gelangt war, von denen die Rede ging, die Sarazenen hätten sie aus den Ruinen des alten Karthago nach Sizilien verbracht — da man nun diese Prachtstücke in Pisa hatte, sollten sie auch Verwendung finden. Als geeigneter Ort dafür erschien unzweifelhaft jenes Wunderwerk von Dom, das man nun zu bauen beschloß — Gott zu Dank und Ehr', der Stadt Pisa zum Ruhm und allen anderen, Freund wie Feind, als unübersehbares Zeichen pisanischer Macht und Größe.

Aus weißem Marmor wuchs nun, unter der geschickten Leitung des Maestro Buschetto, im Verlauf von fünf Jahrzehnten eines der herrlichsten Bauwerke Italiens empor, wurde mit prächtigen Bronzeportalen versehen, mit einer eleganten Säulenfassade geschmückt, mit einer bezaubernd schlichten, aber dekorativen Kuppel bekrönt und schließlich dem Stadtpatron, dem Heiligen Raniero, als Grabkirche geweiht.

Weithin leuchtete nun der Dom über die alte zinnenbekrönte Stadtmauer, hob sich strahlend weiß vom türkisfarbenen toskanischen-Himmel ab und bekundete solcherart Pisas Glück und Erfolg.

Doch auf dem weiten grünen Plan neben dem Dom war noch viel freier Raum verblieben und der ließ den Pisanern keine Ruhe. So beschlossen sie, 35 Jahre nach der Domweihe, einen weiteren Prachtbau zu errichten — abermals zu Gottes Lob

Pisa, Campo Santo, der berühmte Friedhof in toskanisch-gotischem Stil am Nordrand des Domplatzes von Giov. di Simone (1278–1283) und ihrer Stadt zu neuem Ruhm — und im Frühling des Jahres 1153 ging Maestro Diotisalvi mit seinen Werkleuten daran eine Taufkirche aufzuführen, die mit allen Mitteln der Architektur und allen Möglichkeiten des pisanischen Reichtums die Schönheit des Baptisteriums von Florenz übertreffen sollte, der berühmten Taufkirche jener verhaßten Nachbarstadt im Herzen der Toskana, deren hochstrebendes Krämervolk den Herren von Pisa manche Sorge bereitete und deren politische Bestrebungen man mit scheelen Blicken und unangenehmen Erwartungen verfolgte.

Trotz dieser pisanischen Alltagsschwierigkeiten aber wuchs zu seiten des Domes — und ebenso marmorleuchtend wie dieser — die Taufkirche glänzend und großartig empor.

Kaum aber waren zwanzig Jahre ins Land gegangen und die Bauleute hatten die dritte Fenstergalerie des Baptisteriums noch nicht begonnen, da veranlaßte pisanischer Stolz die reichen Kaufherren der Stadt aufs neue zur Grundsteinlegung eines weiteren Marmorbaues: dem Dom sollte der noch fehlende Glockenturm zugesellt werden. Die Geburtsstunde des weltberühmt gewordenen "Schiefen Turmes" hatte geschlagen. Maestro Bonnano plante sechs Säulengalerien auf der Basis des Campanile zu errichten und darüber - in 50 Meter Höhe - noch eine Glockenstube. Kaum waren drei der vorgesehenen acht Stochwerke gebaut, da begannen die Fundamente nachzugeben und der gesamte Bau neigte sich nach Süden; so geschehen um das Jahr 1180, als die Seerepublik Pisa sich auf dem Gipfel ihrer Macht befand. Wie zu diesem Zeitpunkt gar nicht anders denkbar beschloß man, in gleicher Weise, wie die pisanischen Admiräle es verstanden hatten, den großen Rivalinnen Genua, Amalfi und Venedig Respekt abzuzwingen, auch diese Schwierigkeiten zu meistern und allen althergebrachten Gesetzen der Baukunst zum Trotz dem schiefgewordenen Turm noch fünf weitere Stockwerke aufzusetzen. Die Baumeister lösten das Problem ausgezeichnet, reihten den "7 Wundern der alten Welt" solcherart noch ein "achtes" an und gaben damit dem starrsinnigen Stolz der Stadt ein dauerndes Symbol, das sogar — bei einer Neigung von fast viereinhalb Metern und einem Alter von achthundert Jahren — den Bombenregen des zweiten Weltkrieges zu überstehen vermochte.

Der Nummer "Vier" des "Weißen Quartetts" hingegen, dem schönen Camposanto, wurden Bomben und Artilleriebeschuß weit mehr zum Verhängnis: seine Bleidächer schmolzen unter der Hitzegewalt einer Bombe und zerstörten den berühmten Freskenschmuck der Wände in ziemlichem Ausmaß. Eine Tatsache, die noch betrüblicher wird, wenn man bedenkt, daß dieser vornehme, alte Friedhof unter den berühmten Gottesäckern Europas — deren es ja von Paris bis Sète und von

Wien, über Heiligenblut bis Mailand und Genua eine ganze Reihe gibt — eine besondere Vorrangstellung einnimmt. Seine toskanisch-gotischen Maßwerkarkaden — in der Art eines klösterlichen Kreuzganges aus weißem Marmor erichtet — umschließen ein Rechteck kostbarsten, in doppeltem Sinn geweihten Erdreiches. Zu Beginn des 13. Jahrhunderts brachten die pisanischen Kreuzfahrer, als Beute ganz spezieller Art und wertvollste Fracht, die der fromme Sinn des Mittelalters sich vorstellen konnte, etliche Schiffsladungen dieser Erde aus dem Heiligen Land, die, den Chronisten der Zeit zufolge, aus Jerusalem, ja sogar aus dem Garten Gethsemane stammen sollte.

Ein Jahrhundert nach der Grundsteinlegung des "Schiefen Turmes", um das Jahr 1280, ließ der Baumeister Giovanni di Simone seine Steinmetzen und Werkleute mit der Arbeit am Camposanto beginnen. Schon bald waren die rundbogigen Fensteröffnungen des Kreuzganges aufgerichtet, aber die Anteilnahme der Pisaner am Fortschreiten des so stolz und hoffnungsfroh begonnenen Bauwerks wurde durch ein Ereignis abgelenkt, das die gegenwärtige und noch mehr die zukünftige Existenz ihrer Stadt ernsthaft in Frage stellte.

Pisas großer Rivalin, der Seestadt Genua, war es gelungen mit ihren Kriegsschiffen der pisanischen Flotte bei der Insel Meloria eine so schwere Niederlage zu bereiten, daß — als deren Konsequenz — Pisas Vormachtstellung im Tyrrhenischen Meer an Genua überging. Wenige Jahrzehnte vorher hatte das kaisertreue, ghibellinisch gesinnte Pisa einen ähnlich schweren Schlag und einen gleichartigen Verlust an Prestige und Privilegien hinnehmen müssen, als nach dem Tode Kaiser Friedrichs II. das Südreich der Hohenstaufen zusammenbrach.

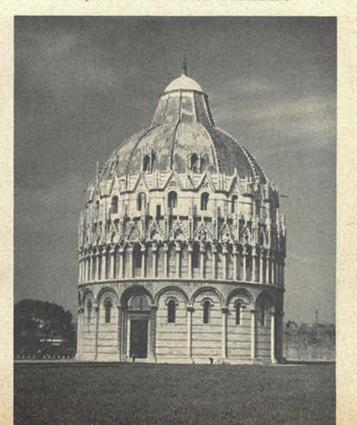
Nun begann auch Pisas Kraft zu erlahmen, der Glanz seines Ruhmes verblaßte, die Macht seines Reichtums versagte und sein Glücksstern begann zu sinken. Innerer Hader und Parteienstreit ließen die Zeit reif dafür werden, daß die Signoria von Florenz — das Stadtregiment der groß und mächtig gewordenen Nachbarstadt — auch im Rathaus zu Pisa die Herrschaft übernehmen konnte.

Noch bevor dies aber im Jahre 1406 geschah, stand das große Marmorwunder von Pisa in zauberhafter Vollendung unter dem leuchtenden Himmel der Toskana. Seither ragt das "Quartetto bianco" — Dom, Taufkirche, Glockenturm und Camposanto — strahlend weiß voll unwiderstehlicher Schönheit und großartiger Harmonie auf weiter, grüner Fläche — mauerbeschirmt — am Rande der müde und grau gewordenen uralten Stadt und kündet unbeirrt jeder neuen Generation die ebenso finanzierende wie abenteuerliche Geschichte von Macht, Ruhm, Eitelkeit und Untergang der stolzen Seerepublik Pisa.

Pisa, Puttengruppe auf dem Domplatz vor dem "Schlefen Turm"



Pisa, das Baptisterium, ein 1153-1278 errichteter Rundbau mit gotischen Zutaten aus dem 14. Jahrhundert





Der Klassensieger von der 24-Stunden-Dauerprüfung in Berlin V.r.n.l.: Hans Müller und Heinz Husel, Königsbrunn und Augsburg

## Schnappschuß bei einer Clubausfahrt ("Der Boß ist müde!") Man beachte diese Super-Vespa!

Aktuelles

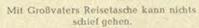
im Bild



Frankfurt am Main hat ein zweites Rathaus bekommen. Es handelt sich allerdings nur um ein Holzmodell. Dieses wirbt für den "Hessentag", der am 23. und 24. Juni in Michelstadt stattfindet.



Dem Glücklichen und besonders dem Vespa-Fahrer schlägt keine Stunde!





Das höchste Haus der Deutschen Bundesrepublik (1960). Hochhaus Phoenix Rheinrohr in Düsseldorf bestimmt jetzt die Silhouette der Innenstadt. Mit 25 Stockwerken ist es 92,75 hoch.





Als wir uns das letzte Mal über Eddie "Lockjaw" Davis unterhielten, waren wir schon mit beiden Beinen in die Swingzeit hineingeraten. Und da wollte ich eigentlich auch hin. Aber heute will ich mich einer Serie zuwenden, die den vielversprechenden Titel "Kings of Swing" trägt. Zuerst mag man glauben, daß unter so aufgetragenen Namen viel herumlaufen kann — aber weit gefehlt. Diese Serie trägt ihren Namen zu Recht. Es sind so bekannte Namen wie Don Redman, Luis Russell, Cab Calloway, Duke Ellington, Cout Basie und Jimmie Lunceford darunter. Also Musiker, die mit dem Swing verwachsen sind, ja ohne die man sich den Swing gar nicht denken könnte. —

Beginnen wir mit Don Redman und Luis Russell. Diese beiden Musiker, in ihrer Art sehr verwandt, haben die ersten Fundamente gebaut, auf denen ein Benny Goodman oder Artie Shaw stehen konnten. Don Redman mit seinem "Chant of the weeds" und Luis Russell mit seinem "Case on dawn" werden jedem Swingfanatiker immer in Erinnerung bleiben. Diese Titel, die so viel Vitalität ausstrahlen, haben damals im Jahre 1931 Millionen begeistert. Luis Russell studierte mit einem Lotteriegewinn von 5000 Dollar Musik, schrieb dann Arrangements und stellte seine erste Band zusammen. Es waren Musiker wie Henry "Red" Allen und Albert Nicholas, die bei ihm waren, woran man schon das Niveau des Orchesters ablesen kann. —

Cab Calloway, der Clown des Jazz, der "Hi-Di-Ho"-Sänger, war auch mit von der Partie. Cab war ein Schaumann, der das Publikum begeistern wollte — die Musiker hinter sich nahm er als Jazzkulisse mit! Aber Cab war ein ausgezeichneter Sänger, wenn auch seine gesanglichen Fähigkeiten nicht immer jazzgerecht erscheinen mögen. —

Die "Mills Blue Rhythm Band", die nächste in meiner Reihe, ist unbekannter, ja wohl überhaupt nicht bekannt. Aber die Musiker spielten schon bei King Oliver, Luis Russell, Benny Carter und den Mc Kinney Cotton Pickers. Der Titel "Blue Flame" wurde in späteren Jahren von Woody Herman wieder aufgenommen, und feierte als Erkennungsmelodie im SDR eine Zeitlang musikalisches Jubiläum. Eine Band also, die gut war, aber nur nicht die nötige Reklame machte.

Nun zum Casa-Loma-Orchester. Diese Band ist ja heute wieder streng modern, wenn auch im neuen Gewand, und viele von uns werden auf "alte" Aufnahmen gewartet haben. Hier sind sie nun. Der "No Name Jive" ist wohl einer der bekanntesten Titel, der auf der vierten Platte zu hören ist. 1925 wurde die Band gegründet, spielte dann unter Jean Goldkette, um dann 1929 in New York aufzutauchen. Glen Gray, der Leader der Band, ließ seine Band als Aktiengesellschaft eintragen, was auf diesem Gebiet absolut neu war. Die Musiker waren alle gleichberechtigte Teilhaber in der Formation. Das Casa-Loma-Orchester brachte nichts Neues auf den Musikmarkt, jedoch stellt es eine Schlüsselposition dar. Über den "Duke" brauche ich wohl nicht viel zu reden, da wir ihn in der vorletzten Ausgabe genügend erläuterten. — Nun aber zu Fletcher Henderson. Dieser Musiker, der in der Jazzgeschichte viel zu wenig Würdigung empfing, war einer der Großen des Swing. Sein Orchester kann als der Vorläufer der Benny-Goodman-Band bezeichnet werden.

In seiner Band saßen die bekanntesten Musiker wie Louis Armstrong, Roy Eldridge, Chu Berry und Coleman Hawkins. Fletcher war kein bedeutender Pianist, aber er stellte eine Band auf die Beine, die andere von den Beinen riß. Diese Band swingte, was selbst den "Duke" in seinen Jugendjahren erblassen ließ. Die Musiker von Fletcher Henderson spielten ihren Stil ohne Konzessionen an das Publikum zu machen, was ja so oft den Stil guter Musiker verwässert. Henderson "Sugar foot stomp" gehört in den Plattenschrank jedes Jazzanhängers, der etwas auf seine Sammlung hält. —

Weil wir ihn gerade erwähnten — hier haben wir ihn nun: Coleman Hawkins. Er ist ein Tenorsaxophonist, der am Anfang der Geschichte des Tenors im Jazz steht. Er ist der Altmeister des Tenors, und viele Musiker, die sich heute für den Swingstil entschließen, kaufen sich Platten von Coleman Hawkins, um zu lernen. —

Auf der nächsten Platte hören wir Ella Fitzgerald und Chick Webb. Diese beiden waren miteinander verwachsen. Der kleine Schlagzeuger und die in den Kinderschuhen steckende Ella. Diese Aufnahmen aus dem Jahre 1938 verdeutlichen uns, was aus Ella bis heute geworden ist: die Königin des Jazzvocals. Ihre Stimme brilliert heute unter Oscar Peterson oder anderen bedeutenden Musikern. Damals hatte sie gerade den ersten Preis in einer Ausscheidung gewonnen und war noch vollkommen neu. Chick Webb, der kleine Mann hinter dem Schlagzeug, der damals im Savoy Ballroom spielte, war mit Ella die Sensation. Allerdings starb er leider schon sehr früh.

Auch Jimmie Lunceford soll nicht vergessen werden. Er war einer der wenigen, die mit dem Taktstock vor dem Orchester standen. Er hatte in seiner Band ausgesucht gute Sollsten, wie Sy Oliver, Willie Smith und Joe Thomas. Das "Avalon" aus dem Jahre 1935 ist eine Pracht für sich.—

Nun noch ein Orchester, über welches man kaum Worte machen muß, da es hinreichend bekannt ist. Das Orchester Count Basie. Dieser Musiker, der mit ein paar Anschlägen auf dem Piano eine ganze Band zum swingen bringt, ist beinahe einmalig. Seine Musik ist immer gleichbleibend gut — und das über die letzten 26 Jahre weg. Deswegen hat er auch so viele Anhänger gefunden, die ihm zu unzertrennlichen Freunden wurden. —

Die Serie ist auf Brunswick EP 10 301—10 310 zu haben. Preis der Platte DM 8,—.

Und nun viel Vergnügen mit den Kings of Swing wünscht Euch Euer-Heinz

# 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.

Uberweisen 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 1962 und erhalten alle bereits erschienenen 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.

# FERDINAND HOFFSTÄTTER

SEIT 1818 IM FAMILIENBESITZ

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

Ferner der Club- und Veranstaltungsplaketten nebst Abzeichen des VCVD.

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



# Liebe Clubkameraden!

Diese Ausgabe des Vespa Tip erhalten Sie etwas später als ursprünglich geplant. Aber wie Sie wissen, beteiligte sich der Vespa-Club von Deutschland mit einem großen Aufgebot von Sportfahrern an der II. Internationalen 24-Stunden-Dauerprüfung für Zweiräder Ende April auf der Avus in Berlin. Wir waren der Auffassung, daß wir Ihnen von diesem bedeutenden Sportereignis nicht erst im Juli, sondern bereits jetzt berichten sollen. Ich glaube, Sie sind mit dieser Auffassung des VESPA TIP einverstanden.

Berlin war für VESPA wirklich ein triumphaler Erfolg. 28 serienmäßige Vespa-Roller, meistens Grand Sport waren zur 24-Stundenfahrt auf der Avus gestartet. 26 Vespäs durchfuhren nach 24 Stunden das Ziel. Einen ausführlichen Textund Bildbericht finden Sie in diesem Heft. Ohne Übertreibung kann gesagt werden, daß die 24-Stunden-Dauerprüfung auf der Avus zu den härtesten Zweiradsportveranstaltungen zählt, die es gibt. Fahrer und Maschinen sind auf dieser schnellen Strecke einer unerhörten Zerreiß- und Nervenprobe ausgesetzt. In Berlin wurde bewiesen, daß die Zweiräder der kleineren Hubraumklassen unglaubliches leisten können und von hervorragender Qualität sind. Die meisten Ausfälle durch Maschinenschaden gab es bei den schweren Motorrädern. Die Rundendurchschnitte, die für Motorroller gefahren werden mußten, waren nicht von Pappe. Sie konnten gerade gehalten werden. Viel passieren durfte dabei nicht.

Die Organisation des Vespa-Clubs von Deutschland klappte vorzüglich und erregte den Neid der anderen "Fraktionen". VESPA war das am stärksten vertretene Fabrikat auf der Avus und wurde bald zum Liebling der über 10 000 Zuschauer. 50 Fahrer und 25 Betreuer, zusammen 75 Personen, das erfordert eine Organisation, von der sich der Laie kaum eine Vorstellung machen kann. Ein Teil der Fahrerbetreuer mußte aus Braunschweig und Wolfsburg herbeigeholt werden, weil der Berliner Club durch Fahrer, Stellung von Betreuern und ADAC-Zielfahrt bereits über Gebühr in Anspruch genommen war. Bei der ADAC-Zielfahrt stellte der Vespa-Club die größte Anzahl von Teilnehmern. VCVD und VC Berlin überlegen sich aber, im kommenden Jahr zur III. Int. 24-Stunden-Dauerprüfung in Berlin eine eigene Vespa-Zielfahrt zu veranstalten.

Nicht vergessen möchte ich, die hervorragenden Leistungen von Herrn Dr. Rottenberg, dem 1. Vorsitzenden des VC Berlin, und unseres Sportkommissars Hermann Husel besonders zu erwähnen. Beide bildeten zusammen mit dem VCVD-Generalsekretär, der die Gesamtverantwortung für alles zu tragen hatte, die "Führungsgruppe" des VCVD. Zum Schluß möchte ich von Herzen allen Betreuern und Fahrern für Ihren hundertprozentigen Einsatz und Eifer danken. Ich glaube, es war für alle ein Erlebnis, besonders den bedingungslosen Kameradschaftsgeist und die selbstverständliche Disziplin aller Beteiligten in einem harmonischen Zusammenwirken zu spüren. Davon werden wir alle noch lange zehren. Heute kann ich schon sagen: Berlin, wir kommen wieder zur III. Int. 24-Stunden-Dauerprüfung für Zweiräder 1963 auf der Avus.

Ihr Wolfgang Schramm

# Treffenkalender des VCVD 1962

bis 11. Juni: Deutsches Internationales Vespa-Treffen in Mainz

# Regionale Vespa-Treffen

2., 3. Juni: Hannover

30. Juni, 1. Juli: München

21., 22. Juli: Auersmacher (Saar)

28., 29. Juli: Recklinghausen

# Vespa-Treffen Ausland 1962

Wir veröffentlichen an dieser Stelle ohne Gewähr die Termine der Vespa-Treffen im Ausland, die uns bisher bekannt geworden sind. Wenn Sie Näheres über die hier veröffentlichten Vespa-Treffen im Ausland wissen wollen, so wenden Sie sich bitte direkt an den veranstaltenden Vespa-Club. Soweit der Vespa-Club von Deutschland rechtzeitig eine ausreichende Anzahl von Ausschreibungen erhält, werden diese so schnell als möglich an die Vespa-Clubs des VCVD weitergeleitet.

#### Jun

2., 3. Rallye des Cygnes, Bruges

10. Rallye Zagreb, Jugoslawien

9. - 11. Int. Rallye Oslo, Norwegen

24. Rallye Daphne Le Brassus, Schweiz

24. Rallye Orientation, Hasselt, Belgien

28., 29. Eurovespa Madrid, Spanien

### Juli

1. Rallye VC Noordlimburg, Holland

8. Rallye Argent, Mol-Geel, Belgien

14., 15. Rallye Stanfordpark, England

14., 15. Int. Treffen Biel, Schweiz

 14. — 16. Geschicklichkeitsmeisterschaft Grenoble, Frankreich

Ende Juli Nationale Rallye Ancona, Italien

## August

3. - 5. Rallye Gränna, Schweden

12. Rallye Bagard Termonde, Belgien

26. Chasse au Renard, Maaseik, Belgien

Termine noch nicht bekannt

Rallye Porto, Portugal

Rallye Coimbra, Portugal

Rallye Lissabon, Portugal

Nationales Treffen Villach, Osterreich

## September

1., 2. Twentse Ros Rallye, VC Hengelo, Holland

8., 9. Nationales Treffen Feldkirch, Osterreich

9. IV. Vespa-Europameisterschaft in Namur, Belgien

22., 23. Rallye in Pau, Frankreich

Diese Angaben erfolgen ohne Gewähr.

# Mitteilungen unserer Mitglieder



## Turnier des VC Bürgel (Main)

Am Sonntag, dem 25. März 1962, trafen sich in Offenbach-Bürgel 68 Vespa-Fahrer aus folgenden 9 Clubs:

VC Bad Kissingen, VC Bergen, VC Frankfurt, VC Frankfurt-Nord-West, VC Frankfurter Wespen, VC Gelnhausen, VC Höchst, VC Hanau, VC Offenbach.

Pünktlich um 14 Uhr starteten wir auf einem schwierig abgesteckten Parcour unser Turnier. Sportwart Heinz Rosenberger vom VC Bürgel fuhr die Strecke strafpunktfrei ab und bewies damit, daß die gestellten Anforderungen zu schaffen sind. Zahlreiche Zuschauer säumten den Platz und folgten aufmerksam dem Geschehen, das durch Lautsprecher erläutert wurde.

Man spürte bei diesem Turnier, daß manche Fahrer noch nicht vom Winterschlaf erwacht waren, denn die Strafpunkte einiger Fahrer zeigten, daß diese wohl schnell aber nicht gleichermaßen gut langsam fahren können. Doch der größte Teil der Starter zeigte gute Leistungen und bewies, wie der Vespa-Fahrer seine Maschine auch unter schwierigen Bedingungen beherrscht.

Nach etwas mehr als zwei Stunden war das Turnier beendet und wir konnten unsere Rechenmaschine in Tätigkeit setzen um die Punkte zu addieren. Mittlerweile begaben sich die Fahrer mit Beifahrerinnen in den Saal der an den Turnierplatz angrenzenden Turnhalle und schwangen nach den Klängen der drei Herwadis das Tanzbein.

Bei der Siegerehrung konnte Werner Kühl, der Vorsitzende des VC Bürgel, folgende Preise verteilen:

#### Einzelfahrer:

| 1. | Diethart Eisenblatt | VC | Frankfurt | Pokal    |
|----|---------------------|----|-----------|----------|
| 2. | Dieter Welz         | VC | Höchst    | Plakette |
| 3. | Peter Welz          | VC | Frankfurt | Plakette |
| 4. | Klaus Resch         | VC | Höchst    | Plakette |
| 5. | Eb. Wiegelmann      | VC | Hanau     | Plakette |

## Mannschaftspreis:

| 1. VC | Frankfurt     | Pokal                  |
|-------|---------------|------------------------|
| 2. VC | Hanau         | Goldschale             |
| 3. VC | Bergen        | Silberschale           |
| 4. VC | Bad Kissingen | Ehrenpreis mit Urkunde |



Hier geht's um Zentimeter. Der VC Bürgel hat in die Strecke Schikanen eingebaut, die nicht von Pappe waren



12. Vespa-Hochzeit des Vespa-Clubs Rhein-Lahn

# Im VC Rhein-Lahn fand die 12. Vespa-Hochzeit statt

Der Sektionsleiter des VC Rhein-Lahn, Werner Thum aus Oberlahnstein und seine junge Braut Ria Palm aus Ochtendung sorgten dafür, daß das Dutzend "Vespa-Hochzeiten" voll wurde. In alter Treue waren die Mitglieder des VC Rhein-Lahn trotz kühlen und unbeständigen Aprilwetters herbeigeeilt, um dem jungen Hochzeitspaar das Ehrengeleit zu geben.

Vor der Klosterkirche idyllisch auf dem Heiligenberg gelegen — wurde lautlos Aufstellung genommen. Kein Wunder, daß alles auch ohne Generalprobe wie am Schnürchen lief — nun ja, schließlich macht Ubung den Meister!

Die Sonne hatte gerade wieder die Oberhand gewonnen, als die Glocken der Klosterkirche zu läuten anfingen, die Kirchentür geöffnet wurde und das Hochzeitspaar — Ria im reizenden, weißen Brautkleid, den Schleier mit einer Krone auf dem Haupt gehalten, am Arm ihres soeben angetrauten Ehemannes — glückstrahlend die Ehrungen und Glückwünsche ihrer Vespa-Kameraden entgegennahmen. Vorsitzender Alfons Schleimer überreichte dem Paar mit launigen Worten einen großen Blumenstrauß und ein praktisches Geschenk im Namen aller Clubmitglieder.

In tadelloser Disziplin eskortierten die Vespisten die Wagen des Brautpaares und ihrer Gäste durch die Straßen von Oberlahnstein — ein freudiger Anblick für die Einwohner des Ortes, die staunend und winkend am Straßenrand stehen blieben. Vor dem Hochzeitshaus gab es für alle Vespisten einen kleinen Umtrunk. Im Clublokal "Lahnsteiner Hof" wurde diese freudige Begebenheit weiter gefeiert — die 12. Hochzeit im Vespa-Club Rhein-Lahn!



## Gelungene Fuchssuchfahrt des VC Bad Kreuznach

Bei strahlendem Wetter trafen sich am 18. März 1962 ca. 50 Vespa-Fahrer aus Rüsselsheim, Kaiserslautern, Alzey und Bingen. Nach einem Imbiß fuhren wir zu dem 15 km entfernten Ausgangspunkt unserer Fuchssuchfahrt. Hier erhielten alle Teilnehmer ein reichliches Mittagessen, was ihnen sicht-

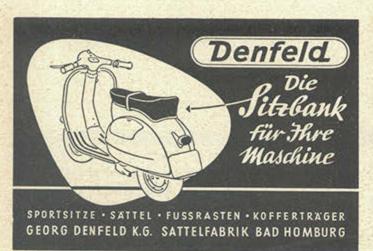


V.I.n.r.: Die Sieger der Bad Kreuznacher Fuchsjagd
 Leim, VC Bingen; 2. Kurtz, VC Rüsselsheim; 3. Decker, VC Bingen



Beim Mittagessen langten alle kräftig zu

lich schmeckte. Pünktlich um 13.30 Uhr wurden zunächst die Einzelfahrer und dann die Mannschaften in Abständen von einer Minute gestartet. Die Fahrt ging über 85 km zum Teil über vereiste und mit Schnee bedeckte Straßen. Nach drei Stunden trafen die ersten Fahrer am Ziel auf der Fustenburg



in Stromberg ein. Nachdem die letzten Teilnehmer eingetroffen waren, begab man sich in den großen Saal der Burg. Nach einer Tombola waren auch die letzten Teilnehmerkarten ausgewertet und so konnten bei der Siegerehrung folgende Ergebnisse bekannt gegeben werden:

- Mannschaftssieger VC Rüsselsheim (Fahrer: Vettel, Kolb und Rüdiger)
- Mannschaftssieger VC Bingen (Fahrer: Uihlein, Pfeiffer und Janz)
- Mannschaftssieger VC Alzey (Fahrer: Andrè, Ehrenhard und Stegmayer)

Bei der Einzelwertung plazierten sich folgende Fahrer:

- 1. Leim VC Bingen
- 2. Kurtz VC Rüsselsheim
- 3. Decker VC Bingen

Noch lange Zeit blieb man in froher Runde beisammen. Spät erst trennten sich die Teilnehmer mit dem Entschluß künftig noch enger zusammen zu arbeiten.

## Meller Geschicklichkeitsturnier

Bei herrlichem Sonnenwetter veranstaltete der Vespa-Club Melle am 1. Mai auf dem Gelände am Clublokal Waldmeister sein erstes Geschicklichkeitsturnier der Saison 1962. Der 1. Vorsitzende, Friedel Möller, zeigte sich vor der Veranstaltung bei der Begrüßung hoch erfreut, daß fast 30 Teilnehmer aus 6 Vereinen (VC Osnabrück, VC Bünde, VC Enger, VC Herford, VC Münster und VC Melle) ihr Interesse an dieser Veranstaltung bekundeten.

Der Parcour war mit großer Liebe und Sorgfalt von den Männern des Meller Vespa-Clubs aufgebaut und war trotz großer Schwierigkeiten sehr variantenreich und interessant, so daß die wirklich guten Fahrer auch nur verhältnismäßig wenig Strafpunkte von den "Polizisten" an den einzelnen Aufgaben angekreidet wurden.

Mit dem Meller Volker Grefenkämper stellte ein Fahrer sein Können unter Beweis, der sonst nur wenig Möglichkeit hat, auf der Vespa zu fahren. Mit nur sieben Strafpunkten fiel sein Erfolg gegenüber den weiteren Plazierten sehr eindeutig aus. In der Siegerfeier würdigte Vorsitzender Möller noch einmal die guten Leistungen und bedankte sich für den guten Besuch. Die zehn besten Fahrer dieses Tages erhielten sehr wertvolle Erinnerungsgeschenke, zumeist aus praktischen Artikeln für den Motorsport bestehend.

Jürgen Hofmeyer



Die ersten zehn Fahrer bei dem Geschicklichkeitsturnier des VC Melle V.l.n.r.: Untere Reihe: Grefenkämper, Schmies, Meyer Obere Reihe: Stramm, Heidenreich, Thorweide, Rendigs, Kersten, Möller, Lohmann



Trophäensammlung des VC Bremen

## 10 Jahre VC Bremen

Am 7. April 1962 feierten wir unser zehnjähriges Bestehen in den Räumen des Café Schrick in Bremen. Wir konnten viele ältere und auch zahlreiche jüngere Mitglieder zu diesem Fest begrüßen und gemeinsam mit ihnen ein zünftiges Essen verspeisen. Nach dem Essen wurde der Vespa-Film "Junge Leute von heute" zur Aufführung gebracht, der allerseits deshalb viel Anklang fand, weil därin auch der VC Bremen ein paarmal gezeigt wurde. Nach der Filmvorführung erzählten ältere Mitglieder, die in den Gründungsjahren schon dabeigewesen waren, von ihren Erlebnissen und Ausfahrten. Besonders originell fand man den Vortrag von Herrn Brandt, der an Hand seiner Plaketten und Trophäen seine Vespa-Lebensgeschichte preisgab. Anschließend hieß es dann für ca. 50 Anwesende: auf zum Tanzbeinschwingen zu beliebten Melodien.



Vespa-Hochzeit des Vespa-Clubs Wengern (Ruhr)



Ilse Thouret,
die bekannte
Motorjournalistin
und Motorsportlerin,
schob die erste
Kugel beim Kegelabend
des VC RheinLahn

# Mitteilungen des VCVD



Bei Freundschaftstreifen darf nach einer Anordnung des VCVD-Vorstandes das Nenngeld nicht höher als 3,— DM pro Person sein.

Bei den Festveranstaltungen anläßlich der Vespa-Treffen werden nur die Personen in den Saal eingelassen, die eine gesellschaftsfähige Kleidung tragen. Männer zum Beispiel Sakko, Hose, Hemd und Krawatte. Damen im Kleid. Pullover, Blue Jeans und bei Damen lange Hosen sind bei den Festveranstaltungen nicht zugelassen.

Plaketten, Anstecknadeln, Wimpel usw. können nur über den Ortsclub beim VCVD bestellt werden. Jeder Club hat eine Foto-Preisliste, auf der alle Artikel des VCVD zu sehen sind. Der VCVD versendet diese Artikel auf Bestellung zum Selbstkostenpreis.

Wagen und Fahrzeuge anderer Fabrikate sind mit Ausnahme des Vespa 400 bei Geschicklichkeitsturnieren, Orientierungsfahrten und ähnlichen Sportveranstaltungen der Vespa-Clubs nicht zugelassen. Andernfalls wird vom VCVD für diese Freundschaftstreffen kein Zuschuß geleistet.

## Neue Clubanschriften

VC Köln e.V.: 1. Vors. Hans Willi Müller, 2. Vors. Heinz Siesenop, Kassiererin Renate Decker, Schriftführerin Rosemarie Creutz, 1. Ausfahrtsleiter Klaus Maser, 1. Sportleiter Hans Josef Strathaus, Protokollführer Josef Neukirchen. Anschrift nach wie vor: Friedrichstr. 4

VC Darmstadt: 1. Vors. Volker Fladung, 2. Vors. Hans Koch, Schatzmeister Günter Weichel, Sportwart Edmund Schulz, Schriftführerin Karin Schuch. Clubanschrift: VC Darmstadt, Volker Fladung, Darmstadt, Scheppallee 69

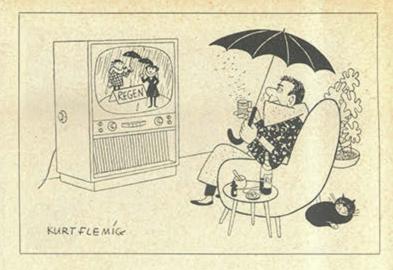
VC Mönchengladbach: 1. Vors. Lutz Jäckel, Mönchengladbach, Poether Weg 14, 2. Vors. Robert Münch, Schriftführerin Else Münch, Kassiererin Annemie Böckem, 1. Tourenwart Karl Koch, 2. Tourenwart Willi Konzendorf, Sportwart Wolfgang Schäfler.

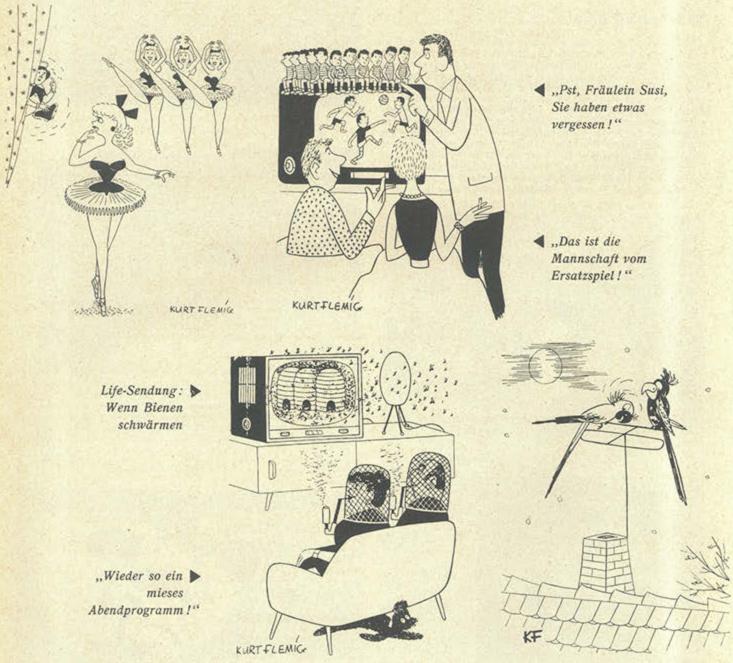
VC Wanne-Eickel: 1. Vors. Eberhard Opitz, 2. Vors. Bernhard Schulte-Pelkum, Schriftführer Rud. Schmielasz, Vertreter Manfred Grabowski, Kassierer Fritz Milotzki, Vertreter Peter Wessler, Touren- und Sportwart Werner Sontowski, Foto- und Pressewart Werner Ewen, Kassenprüfer Heinz Heimann, Hans Firley, Clubanschrift: VC Wanne-Eickel, R. Schmielasz, Wanne-Eickel, Eickeler Straße 72



# Schmunzel-Tip

"Immer dieses >





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 verantworlich: Wolfgang Schramm – Graphische Gestaltung: Ernst Strom, München Für unverlangt eingesandte Manuskripte keine Gewähr – Der Vespa Tip erscheint sechsmal jährlich – Das Jahres-Abonnement 1962 kostet 3, – DM – Einzelpreis 50 Pfennig – Alle Ausgaben des Jahres 1962 können innerhalb des Jahresabonnements nachgeliefert werden – Zur Zeit gültig Anzeigenpreisliste Nr. 3.

# Die berühmten Geschwister:

# (Caspa 125

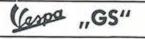
DIE NEUE VESPA 125 ist in Normalausführung und als "de Luxe"-Modell lieferbar. Preis Normal-ausführung DM 1230,—, "de Luxe"-Modell, DM 1290,—.

Kleiner Steckbrief:

125 ccm, 4,8 PS, 3 Gänge, Original-VESPA-Motor, Fallstromvergaser, Normverbrauch 1,8 Ltr., Höchst-geschwindigkeit ca. 70 km/h, Sitz-höhe 780 mm, 8-Zoll-Räder; leise, handlich und leistungsfähig. Zugelassen für 2 Personen.

Mischung 1:50 (!)

Abb.: "de Luxe"-Modell.



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

Kleiner Steckbrief:

150 ccm, 8 PS, Fallstromvergaser, Original - VESPA - Motor, Mischung 1:15, 4 Gönge, 10 - Zoll - Räder, Spitze bis 100 km/h. Hinter dem Schutzschild kann wie bei allen VESPA - Rollern ein Reserverad untergebracht werden. Preis kom-plett DM 1590,—.

Abb.: Einzige Ausführung VESPA Grand Sport.



DIE NEUE VESPA 150 ist nur 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: "de Luxe"-Modell DM 1525,-...

Abb.: "de Luxe"-Modell.

Die Ausrüstung mit Blinkleuchten ist bei den neuen Modellen serienmäßig. Sämtliche Preise verstehen sich ab Werk.



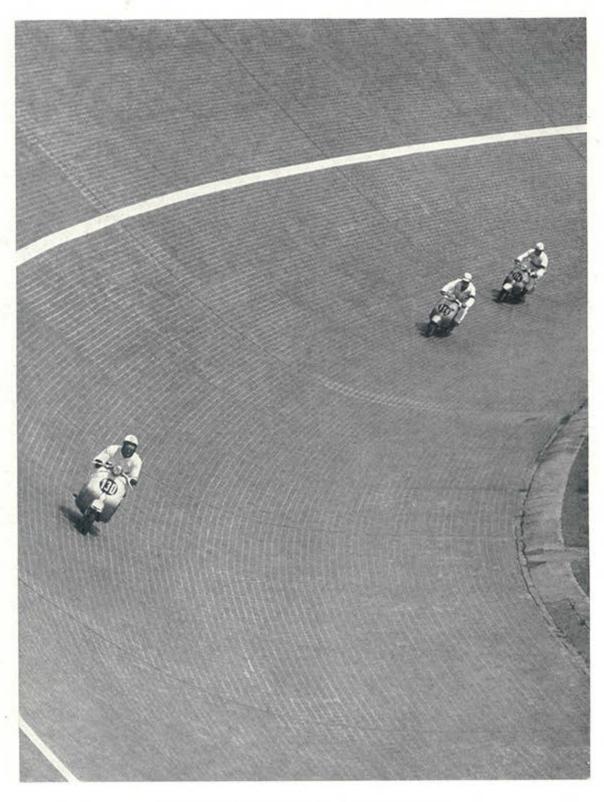






der meistgefahrene Roller der Welt

O 04 0 8 S 0 0 4 I 8 Σ 0 4 0 S 1/8 Farbprospektserie 0 5 Sie Verlangen



24 Stunden lang durch die Avus-Nordkurve! Für die siegreichen Vespas war es kein Problem