

Vespa

DIE ZEITSCHRIFT **TIP**  
FÜR DEN VESPA-FAHRER



Ein Reporter des Südwestfunks interviewte anlässlich des Deutschen Internationalen Vespa-Treffens in Mainz den Präsidenten sowie den Generalsekretär des VCVD, Hans Stuck und Wolfgang Schramm.

## *Aus dem Inhalt:*

Deutsches Internationales  
Vespa-Treffen in Mainz

Jazz

Dies und Das

Paragraphen

Suomi

„Schnucki“

Aktuelles Bild

Unser Schlagertip

Reisenachrichten

Für Sie gelesen

Sportnachrichten

Urlaub für Vespa-Fahrer

Leitartikel

Treffenkalender

Clubnachrichten

Schmunzeltip

\*

**Besonders für Sie:**

Vespa-chic im Vespa Tip

**Besonders für Ihn:**

Für den Bordmechaniker

\*

## *Unser Titelbild:*

Großartige Akrobatik auf der Vespa zeigten Mitglieder des Vespa-Clubs Pforzheim beim internationalen Vespa-Treffen in Mainz  
Foto: Petrik

reichhaltig – trotzdem übersichtlich  
klar und einfach – trotzdem farbenfreudig  
großflächig – trotzdem handlich



je DM 0,95

## Die perfekten Autokarten auch für Sie!

Hunderttausende besitzen bereits die neuen ESSO-Autokarten. Sie sind nicht nur für ESSO-Kunden geschaffen. Jeder, der Wert auf preiswertes, gutes Kartenmaterial legt, kann sie an den ESSO-Stationen erwerben.



Forschung und Service sprechen für Esso

# IV. Deutsches Internationales Vespa-Treffen in Mainz

1200 Vespa-Roller mit 1800 Teilnehmern kamen an Pfingsten in das 2000jährige „Goldene Mainz“. Vespa-Fahrer aus 6 Ländern feierten 3 Tage lang ein fröhliches Fest der internationalen Freundschaft auf zwei Rädern.



Aus Cagnes - sur - Mer - aus Frankreich kamen in ihrer Wahlheimattracht die ältesten Vespa-Fahrer Henri Keil (72) und Frau (75) zum Vespa-Treffen in das 2000jährige Mainz am Rhein.

Vielleicht gestatten Sie mir zunächst einmal ein paar Worte in eigener Sache. Ich muß Ihnen nämlich ein Geständnis machen: Ich fahre selbst keine Vespa, ich bin kein Mitglied des Vespa-Clubs von Deutschland und bin weder mit diesem noch mit dem Werk verwandt oder verschwägert. Ich kann also nicht verlangen, daß Sie mich für voll nehmen.

Wenn ich mir dennoch herausnehme, über das große Treffen zu schreiben, so ist da zunächst ein Auftrag schuld. Offenbar glaubt man in der Tip-Redaktion, ein Fremder sei in der Lage ganz objektiv über das große Fest zu berichten. Aber nach drei Tagen in Mainz bin ich da nun meiner Sache gar nicht mehr so sicher. Um ehrlich zu sein, ich bin genauso begeistert nach Hause gefahren — auf zwei Rädern versteht sich — wie die 1800 echten Teilnehmer. Mein Beruf bringt es mit sich, daß der Besuch von Veranstaltungen, die anderen Leuten ein Vergnügen sind, für mich zum Alltag wird. Pfingsten in Mainz war ein gelungenes Wochenende ohne jeden Gedanken an bitteren Broterwerb. Darum habe ich auch prompt vergessen (weil in Feiertagsstimmung gar nicht notiert), wer die meisten Punkte bei der Sternfahrt nach Mainz hatte oder die beste Gruppe beim Korso bildete. Genau genommen war die auch nicht das A und O des Treffens, dies waren vielmehr die Tage in fröhlicher Stimmung und netter Gesellschaft. Das hat wohl jeder so empfunden.

Damit nun die Daheimgebliebenen noch nachträglich recht neidisch werden und das nächste Mal auch dabei sind, sei der Ablauf des Pfingstfestes zu Mainz (so „objektiv“ als möglich) geschildert.

Der genaue Beginn des großen Treffens dürfte recht schwer zu bestimmen sein. Die Teilnehmer vom VC Barcelona dürften mindestens drei, wenn nicht vier Tage vorher, losgewespt sein. Aber sie hatten es bestimmt viel leichter als der Mainzer Club-Chef Weidmann und seine Leute. Schließlich hatten sie das ganze Treffen mit 1800 Leuten und 1200 Maschinen am Hals.

Das ist vielleicht manchem gar nicht aufgefallen, denn solange keine Pannen passieren, übersieht man die Organisation nur zu leicht, und es gab keine Gelegenheit, in solcher Weise darauf aufmerksam zu werden. Alles klappte — 72 Stunden lang.

Nun muß allerdings gesagt werden, daß der VC Mainz einen gewichtigen Freund und Gönner zur Seite hatte. Einen Mann, der offenbar jedes rechten Mainzers Freund ist: Der Ober-

bürgermeister Stein. Seit vierzehn Jahren Oberhaupt der Stadt, liebt er es auch Taten sprechen zu lassen. Und mit solchen unterstützte er die Organisation des VCVD. War die 2000-Jahr-Feier ein guter Grund das Internationale Treffen des Vespa-Clubs von Deutschland nach Mainz zu legen, so war Bürgermeister Stein ein noch besserer. Seiner Unterstützung ist es dann wohl auch zu danken, wenn das Nenngeld lächerliche elf Mark betrug. Es ist nicht fein vom Gelde zu reden — schon gar nicht vom geschenkten, aber wenn da nicht auch aus dieser Richtung etwas in die Clubkasse gerollt wäre, so hätte man es kaum für diesen Betrag machen können.

Dennoch die wertvollste Spende an den VC Mainz leistete Petrus. Der Sommer fiel dies Jahr offenbar auf das Vespa-Treffen. Am Pfingstsonntag herrschte ein Wetter, bei dem der eingelebteste Autofahrer die Zweiradler um die frische Luft beneiden mußte. So trug man bei der Ankunft der Teilnehmer am Samstagmittag ein sattes Riviera-Braun. Es war sehr nett, anzukommen, denn zum Empfang spielte eine amerikanische Kapelle und der Mainzer Fanfarenzug, außerdem gab es einen Imbiß mit Umtrunk, weshalb gleich ein großer Teil der Vespen auf dem Parkplatz blieb. Anlässlich dieses Empfanges wurden dann auch gleich die Gutscheine verteilt, mit welchen der Teilnehmer sein leibliches Wohl und die Veranstaltungen anlässlich des Treffens bestreiten konnte.

Anschließend wurden die Quartiere aufgesucht. Doch ab 19 Uhr war man dann befreit vom Staub der Straße und umgezogen wieder in der Festhalle zum gemeinsamen Abendessen. Der Hitze des Raumes wich dann bald manches und endlich fast jedes Jacket. Da der Durst unter diesen Verhältnissen auf das Beste gedieh, herrschte schon zu Beginn des Rheinischen Abends eine prima Stimmung, zumal die Trachtenkapelle „Linzer Buam“ — bei rheinischen Abenden trägt die Musi bekanntlich immer bayrische Trachten — mit ihren Klängen auch den letzten Winkel des Saales erreichte. Wer da noch ruhig blieb, den rissen garantiert die Gonsbachlerchen vom Stuhl, die hier mal wieder buchstäblich im Schweiß ihres Angesichtes ihre Musikal-Schau abzogen. Doch trotz



Hitze, Durst und Lerchen blieb die Stimmung in jenem glücklichen Stadium des harmlosen Ausgelassenseins. Ich glaube, der Wirt des Festzeltes hat selten weniger Scherben unter den Tischen gefunden — ganz zu schweigen von Leuten. Als sich dann gegen eins die meisten in ihre Quartiere verkrümelten hatten, stand immer noch das Gros der Maschinen auf dem Parkplatz.

Der Pfingstsonntag war der wesentlichste Tag des Treffens. Ein wirklich reichhaltiges Programm wurde geboten. Des Morgens — nicht zu früh, versteht sich, so gegen zehn traf man sich in der Festhalle zum internationalen Fröhschoppen



**Bild oben:** Die jüngsten „Vespen“, VC Bürgel, beim Vespa-Treffen in Mainz. — **Bild links:** Empfang beim Oberbürgermeister Stein von Mainz. Dr. Renato Tassinari, der Präsident des Vespa-Clubs d'Europe, erhält eine Ehrengabe der Stadt Mainz. — **Bild unten links:** Ein großer Parkplatz nahm die Vespen aller Teilnehmer auf. — **Bild rechts unten:** VC Lintorf präsentiert sich dem Fotografen in germanischer Gewandung.





mit Frühstück. Freunde langer Reden konnten auch der Einweihung eines Brunnens beiwohnen, den ein in Mainz zu Ansehen gekommener Ludwigsburger gestiftet hatte. Gleich dem berühmten Sohne der Stadt, Gutenberg, beruhen Reichtum und Ansehen des Stifters auf der Macht des Papierses, in diesem Falle allerdings auf der des unbedruckten.

Am Nachmittag fand dann der große Corso der teilnehmenden Clubs statt. Ein fast fünf Kilometer langer Zug — exakt und diszipliniert gefahren — rollte über die Hauptstraßen von Mainz. Der Verkehr lag still und die Straßenbahn machte Pause. Vor dem Stadttheater beim Denkmal des alten Gutenberg drängten sich nicht nur die Zuschauer. Hier nahm Fox-Tönende-Wochenschau Anteil am Geschehen und nicht zuletzt natürlich auch die Prominenz von und mit Vespa. Da fehlte selbst der dauernd mit den 2000 Jahren seiner Stadt beschäftigte Bürgermeister nicht. Der Vespa-Club v. Deutschland wurde durch seinen Präsidenten Hans Stuck vertreten, der übrigens munter, als sei er 30 Jahre jünger, immer mit dabei war bis zum frühen Morgen. Ihm zur Seite Generalsekretär Wolfgang Schramm und als höchste Clubinstanz der Präsident des Vespa-Clubs d'Europe Dr. Renato Tassinari in Begleitung seiner Gattin. Als Vertreter des Werkes gab sich kein geringerer als Herr Dr. Simon die Ehre.

Anschließend an den Verkehrs-Disziplin-Corso fand noch eine Sonderwertung der Stadt Mainz für Trachtengruppen statt.

In schöner Referenz an das Alter der Gast- und Preisgeberin erschienen die meisten in römischer oder germanischer Gewandung. Teils wild in Fellen mit gehörntem Helm, teils goldbronziert mit Cäsarenmiene auf sorgsam gebastelten und von vier Vespen mit Geschick gezogenen Quadrigen. Irgendwer hatte sich sogar die Mühe gemacht, zwei Roller kunstvoll zu vereinen.

Etwas später dann empfing der Oberbürgermeister die Herren vom Präsidium und die Clubvorsitzenden im Spiegelsaal des Kurfürstlichen Schlosses. Es wurde Wein gereicht und viele schöne Worte. Stadt und Präsidium beschenkten sich gegenseitig mit Ehrenplaketten, aber auch jeder Club hatte ein kleines Präsent für den so väterlichen Oberbürgermeister.

Etwa zur gleichen Zeit führte der VC Pforzheim sein Programm „Akrobatik auf der Vespa“ vor. Es ist kaum möglich, diese Leistungen mit bloßen Worten zu beschreiben, denn es sagt wenig, wenn man von sechs Leuten auf einer Vespa oder von acht auf zweien spricht. Das muß man sehen, und um diese Leistung richtig zu begreifen, müßte man es selbst probieren. Aber das läßt man dann im Interesse von Blech und Ellbogen doch lieber sein und staunt lieber ergriffen.

Des Abends traf man sich dann zum zweiten Male in der Festhalle. Diesmal allerdings zum großen Vespa-Ball. Auch hier gab es wieder Varieté-Programm, aber vor allem viel



Tanz und zwei Kapellen. Nachdem man sich so teils twistend, teils ländlernd und teils den guterhaltenen Kalauern des Conferenciers lauschend bis knapp vor Mitternacht amüsiert hatte, wurden dann unter viel „Vespa roll!!!“ die Sieger der Sternfahrt und des Corsos verkündet. Als moralischer Sieger aller Wertungen aber erschien der VC Mainz, als Dr. Tassinari in seiner Rede erklärte, er wolle Mainz für die nächste „Eurovespa“ vorschlagen.

Auch am Montag war das Mainzer Non-Stop-Programm noch nicht zu Ende. Wer es nicht so eilig hatte, an diesem Tage schon wieder die Rückkehr anzutreten, dem bot sich noch genug. Für drei Mark konnte man eine Dampferpartie zur Lorelei machen, und da waren trotz des etwas trüben Wetters viele dabei. Wer sportliche Ambitionen hegte, konnte im Gelände sein Fahrtalet beweisen. Des Abends endlich war dann beim Abschlußball noch einmal Gelegenheit das Tanzbein zu schwingen.

Bis zur letzten Minute klappte alles wie am Schnürchen, und dafür können die Teilnehmer dem VC Mainz dankbar sein. Aber auch der veranstaltende Club ist seinen Gästen etwas Dank schuldig. Denn es waren nette Gäste, sie waren zu jeder Stunde diszipliniert und trotz ihrer Menge keinem Bürger der alten Stadt Mainz lästig, auch das sollte ruhig gesagt werden.

Clauspeter Becker

**Bild links oben:** Prominente Zuschauer – Oberbürgermeister Stein, Präsident des VCVD Hans Stuck und Dr. Renato Tassinari, Präsident des Vespa-Clubs d'Europe – beim Korso. – **Bild links unten:** Zwei vom VC Reutlingen. Ihre schicken Hüte fielen besonders auf. – **Bilder links von oben nach unten:** Die Hexen von Idstein im Taunus (VC Idstein) trafen sich an Pfingsten in Mainz. – **Stolze Römerinnen** waren auch mit von der Partie. – **Bilder rechts von oben nach unten:** Bei der Geländefahrt konnte jeder zeigen, was er kann. – **Schöne Preise** winkten den Siegern. – **VC Landau im Korso.** – **Huldvoll** grüßt der römische Centurio die Zuschauer, die den Weg des Festkorsos säumten.



# Jazz

Es tauchen im Jazz immer wieder Namen von Musikern auf, die unauslöschlich mit ihm verbunden sind — und mit dem Blues. Ein solcher Name ist der von Sidney Bechet. Bei ihm hat sich etwas vollzogen, was man von nur einigen großen Jazzmusikern sagen kann: sein Name ist wie der von Louis Armstrong, Count Basie, Duke Ellington und bestenfalls noch Kid Ory in die sogenannte Jazzgeschichte der Pseudोजazz eingegangen, also der Leutchen, die sich in den Schallplatten-geschäften, auf Parties und in anderen Zusammenkünften rühmen, etwas vom Jazz verstehen zu können. Das hat für die eigentlichen Jazzbegeisterten Vor- und Nachteile. Einmal geht der Begriff „Jazz“ bei diesen Leuten nicht über den „Wildcat-blues“ von Bechet oder die „New-Orleans-function“ von Armstrong hinaus — andererseits aber identifizieren sie auf jeder Tanzveranstaltung jeden mittelmäßigen Musiker als „Jazz“, da er versucht hatte, ein paar mißratene Töne (die Jazz sein sollten) unter die Menge zu streuen. Und schon sieht man die jungen Bürschen an den Ecken zusammenstehen und das soeben gehörte Gehupe „fachgerecht“ auseinanderklamüsern.

Aber es gibt noch andere Aufnahmen des großen Sidney Bechet. Nehmen wir nur den „2:19 blues“, der mit Louis Armstrong, Claude Jones, Luis Russel, Bernard Addison, Wellman Braud und Zutty Singleton am 27. Mai 1940 entstand. Diese Aufnahme ist von unerhörter Eindringlichkeit, wie es selten eine Jazzaufnahme ist. Der „2:19 blues“ erzählt die Begebenheit... aber lassen wir ihn selber reden:

Two-nineteen took my baby away, two-nineteen took my baby away, Two-seventeen bring her back some day.

Der „zwei-Uhr-neunzehn-Zug“ nahm meine Liebste fort (Wiederholung). Der „zwei-Uhr-neunzehn-Zug“ bring sie eines Tages wieder zurück.

Das sind die ersten Zeilen dieses Blues, der sich mit der Zeit unter die „standards“ des Jazz „geschafft“ hat.

Aber nun einige Worte zu Sidney selber. Er wurde am 14. Mai 1897 in New Orleans geboren; er gehört zu den großen Kreolen, die sich einen Namen auf der Klarinette machten: George Lewis, Alphonse Picou, Omer Simeon. Als er 14 Jahre alt war, kam er zu Bunk Johnson in die „Eagle-Band“. 1916 konnte man ihn bei King Oliver hören. 1918 spielte er bei Freddie Keppard in Chicago. Mit Cooks Orchester machte er eine Europa-Tournee, die ihn nach England und Frankreich führte. Bis zum Jahre 1922 blieb er in Paris; aber dann zog es ihn wieder nach New York zurück. Er machte in den Jahren 1923—25 die bekannten Aufnahmen mit Clarence Williams und seiner „Blue Five“. Hier hörte man zum ersten Mal den später so groß herauskommenden „Wild Cat blues“. Die Clarence Williams Blue Five spielte in folgender Besetzung: Clarence Williams, piano — Sidney Bechet, sopran-saxophon — Charlie Irviss, trombone — Thomas Morris, cornet — Buddy Christian, banjo. Titel wie „Everybody loves my baby“ und „Cake walking babies from home“ waren nur einige Höhepunkte in diesen Plattensitzungen. Die Sängerin Eva Taylor, die besonders in „Cake...“ besonders glänzt. Erhältlich sind diese Aufnahmen auf Philips Fontana 682 055 TL.

Aber seine weiteren Aufnahmen mit Trixie Smith, die die beiden Teile zu „My daddy rocks me“ singt, und seine Aufnahmen mit den Noble Sissle's Swingsters sind Leckerbissen für den Jazzplattensammler von Sidney Bechet. Nehmen wir „Blackstick“ und „Sweet Patootie“. „Viper mad“ erinnert schon wieder an die Zeit, da das Heroin unter den Musikern

verheerende Schäden anrichtete. Von vielen Musikern stammen hier die Titel, die sich so sehr einprägten: „Golden leaf strut“ mit der Band der Original New Orleans Rhythm Kings, dann „Chant of weed“ mit Don Redman und seinem Swing-Orchester, „Sendin the Vipers“ mit Mezz Mezzrow, „You're a viper“ mit dem Jazzgeiger Stuff Smith. Man sieht also, daß die Titel, die mit dem Heroin oder der Marihuana-Zigarette verbunden waren, allgemein bekannt waren, und so auch gespielt wurden. Besonders nach dem ersten Weltkrieg war dies „Geschäft“ in seiner vollen Blüte.

Die Aufnahmen, die mit Noble Sissle's Swingsters gemacht wurden, auf der Platte finden Sie auch die Trixie-Smith-Titel, kann man auf Brunswick 87.508 LPBM kaufen. Diese Platte, und die vorhin erwähnte Philips, sind jeweils LP's.

Da wir aber nun schon mit beiden Beinen im Blues stehen, möchte ich auf eine ausgezeichnete Blues-Platte hinweisen, die schon einige Zeit auf dem deutschen Markt zu erhalten ist. Sie nennt sich sinnigerweise „Bad Luck Blues — A Blues Anthology“. Auf dieser Platte sind so viel Blues-Sänger vereinigt, wie es sehr selten auf einer Schallplatte möglich ist. Wir hören „Blue ghost blues“ mit Lonnie Johnson-voc, Roosevelt Sykes-piano. Dann den „Crying mother blues“ mit Red Nelson, der von Cripple Clarence Lofton auf dem Piano begleitet wird. Den „Bad Luck Blues“ singt Kokomo Arnold, der sich selber mit der Gitarre begleitet. Sleepy John Estes singt den „Jailhouse blues“; den „Highway blues“ hören wir von Lightning Hopkins. „Blues on the Central Avenue“ bringt uns Joe Turner. Es sind noch einige weitere zu hören, doch dürften die eben genannten die bekanntesten sein. Wie schon gesagt, diese Platte ist ein „unbedingtes Sammel-surium“ im besten Sinne für jeden Blues-Sammler, der Wert darauf legt, gute Blues-Titel in seiner Sammlung zu haben. Die vorliegenden Aufnahmen stammen aus dem amerikanischen Repertoire der Blues-Sänger, welches nur auf Schallplatten erschien, die ausschließlich für die schwarze Bevölkerung herausgebracht wurden — sogenannte „Race-Series“.

Da wir unseren Bericht aber mit einem der großen Jazzmusiker der Jazzgeschichte begannen, wollen wir auch so enden. Sidney Bechet ging 1925 zu Duke Ellington, wo er aber nicht recht glücklich zu werden schien. In einer Schau,



Sidney Bechet

in der auch die berühmte Josephine Baker mitwirkte, ging Bechet wieder nach Europa. Die Tournee führte ihn aber viel weiter, als er sich es vorgestellt hatte. Bis Polen und nach Rußland reisten sie. Dann kam die Zeit mit Noble Sissle, aus der die vorliegenden Aufnahmen stammen. Bechet traf auf Tommy Ladnier und Jelly Roll Morton. Diese musikalischen Hochzeiten waren für die Jazzgeschichte von einmaliger historischer Bedeutung. Hughes Pannasié, der bedeutende französische Jazzkritiker holte im Jahre 1938 die ganze New-Orleans-Elite wieder zusammen und feierte mit Bechet, Sidney de Paris, Tommy Ladnier, James P. Johnson, Teddy Bunn, Zutty Singleton und Mezz Mezzrow den Revival Dixieland — die Wiedererstehung des New-Orleans-Jazz. Das war 1938. Das ist, wenn man es recht bedenkt schon lange her, jedoch sind die Aufnahmen heute noch so neu wie damals. Nehmen wir „Come on with the come on“ oder „Jada“, so entsteht bei uns der Eindruck, daß der New-Orleans-Jazz nie tot war. Aber der Titel „Really the Blues“ ist die absolute Insel-Platte für jeden Old-Time-Fan. (Der Name Insel-Platte entstand, als einige Jazzfreunde gefragt wurden, welche Platte sie mit auf eine Insel nehmen würden, wenn sie nur eine Platte mitnehmen dürften.) Und das war denn „Really the Blues“ — mache den Blues war!  
Euer Heinz

## DIES und DAS

**Eine „Zweirad-Konferenz“?** (kb) Zur Förderung des Zweirad-Verkehrs soll eine „Zweirad-Konferenz“ gegründet werden, in der Kraft- und Radfahrer-Verbände, das Zweirad-Gewerbe und die Lieferanten-Organisationen zusammengefaßt werden. Das kündigte der Präsident des Komitees der Internationalen Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung, Jean Wildberger, in Zürich an.

**Nun auch „Kurzanzeige“ in München.** (kb) Probeweise auf das bereits in anderen westdeutschen Großstädten nach amerikanischem Muster angewendete „Kurzanzeige“-System umgestellt wird die Münchener Polizei im April. Auf Formularen sind rund 40 mögliche Verkehrsverstöße verzeichnet, von denen der Polizeibeamte lediglich jeweils zutreffende anzuhaken braucht.

**Unzuverlässige Alkohol-Tüte.** (kb) Atemtests unter Verwendung der bei vorläufigen Prüfungen durch die Polizei üblichen „Alkohol-Tüten“ als Meßinstrument sind völlig wertlos. Das äußerte Professor Elbel, Leiter des Instituts für Gerichtsmedizin an der Universität Bonn, anlässlich einer vielbeachteten „Promille-Party“, zu der Bundesjustizminister Stammberger eingeladen hatte. Prof. Elbel erklärte, daß bereits ein Glas Bier genüge, um auf diese Weise unwahrscheinlich hohe Werte zu erhalten, sofern nicht rund eine halbe Stunde nach dem letzten Alkohol-Genuß vergangen sei und der Mund vor diesem „Test“ wiederholt mit Wasser kräftig ausgespült wurde.

**UNO-Ausschuß: Pässe abschaffen!** (rb) Die Abschaffung der Reisepässe hat jetzt ein Experten-Ausschuß der Vereinten Nationen in Genf gefordert. Außerdem wurden im Interesse des internationalen Reiseverkehrs vereinfachte Zoll-Formalitäten verlangt.

**35 Kilometer Autobahn weniger?** (kb) Die Fertigstellung von etwa 35 der für 1962 geplanten 166 Kilometer neuer Autobahn ist durch die aus Gründen der Konjunktur-Dämpfung verfügte zwanzigprozentige Straßenbaumittel-Vergabesperre gefährdet. Das kündigte Bundesverkehrsminister Seeböhm auf einer Konferenz des Kuratoriums „Wir und die Straße“ in Bad Godesberg an. Auf dem „Deutschen Straßentag“ in Hamburg stellte der Bundesverkehrsminister fest, daß die Fahrbahn-Decken der Vorkriegs-Autobahnen schneller zerfallen, als man sie trotz erheblichen Aufwands erneuern könne.

**Doch noch höheres Führerschein-Alter?** (kb) Die Altersgrenze für den Erwerb von bestimmten Führerschein-Klassen heraufzusetzen erwägt man erneut im bayerischen Justizministerium. Das erklärte der bayerische Justizminister Haas vor Juristen in Bamberg.

**25 km österreichische Süd-Autobahn.** (kb) Von Wien nach Leobersdorf führt ein erster, 25 Kilometer langer Teilabschnitt der österreichischen „Süd-Autobahn“, der jetzt eröffnet wird.

---

# ARAL

das  
leistungsstarke  
Benzin

---

# ARAL SUPER

ein Kraftstoff,  
der  
für sich selbst  
spricht

---



immer  
eine gute  
Wahl

---



# Für den Bordmechaniker

20. Lektion | Die Zündungsanlage der Vespa

Die in die Vespa-Roller eingebauten elektrischen Anlagen sind Schwunglichtmagnetzündanlagen. Diese Anlagen sind gleichzeitig Schwungmasse, Licht- und Zündstromerzeuger. Zunächst einige Bemerkungen grundsätzlicher Art zum Aufbau unserer Schwunglichtmagnetzündungen und deren Funktionsablauf.

Auf einer Grundplatte sind 3 Spulenanker aufgebaut, nämlich 1 Zündanker und 2 Lichtanker. Ebenfalls auf der Grundplatte aufgebaut sind zwei Unterbrecherkontakte und ein Kondensator.

Über dieser Grundplatte sitzt auf dem Kurbelwellenzapfen das Schwungrad mit Nocken für die Betätigung des beweglichen Unterbrecherkontaktes und dem verstärkten Radkranz, in den die magnetischen Pole eingebaut sind. In den Polrädern der Vespa sind 6 magnetische Pole eingebaut.

Der Zündanker besteht aus zwei Spulen, die über einen Magnetkern gewickelt sind, eine Primärspule und eine Sekundärspule. Die Primärspule ist mit ihrem Anfang direkt und mit ihrem Ende über Unterbrecher und Kondensator mit der Masse der Grundplatte verbunden. Ist die Zündspule aus Konstruktionsgründen außerhalb der Zündanlage verlegt, so tritt auf der Grundplatte anstelle des Zündankers ein Ladeanker, über den die Primärspule versorgt wird.

Der Vorgang bei der Zündung: Da wir auf unserem Polrad 6 Magnetpole haben, wird bei einer Umdrehung des Polrades 6 mal der Spulenanker vom Magnetfeld geschnitten und damit 6 mal eine die Richtung wechselnde Spannung induziert.

Wenn die Pole des Polrades die Polschuhe des Zündankers oder des Ladeankers überbrücken, schneiden die Kraftlinien des Polmagnetfeldes die Windungen der Primärspule. Damit wird die höchste Spannung in der Primärspule erreicht.

Es könnten so viele Zündungen in einer Umdrehung des Polrades stattfinden, als dieses Pole hat. Uns genügt jedoch pro Umdrehung eine Zündung. Also halten wir bei fünf Polwechseln die Unterbrecherkontakte geöffnet. So verhindern wir das Fließen des Primärstromes.

Beim 6. Polwechsel schließen sich die Unterbrecherkontakte. Der Strom fließt durch die primären Windungen. Die Unterbrecherkontakte sollen so lange geschlossen bleiben, bis im primären Feld der höchste magnetische Wert erreicht ist. Dies ist dann der Fall, wenn das primäre Feld bereits im Einfluß des nächsten Polradmagnetes steht.

Beim Öffnen der Unterbrecherkontakte bricht das primäre Kraftfeld rasch zusammen. Um dieses Zusammenbrechen zu beschleunigen, ist ein Kondensator parallel zu den Kontakten geschaltet. Der Kondensator nimmt den Hauptteil des Öffnungsfunkens auf seine Flächen auf. Dieses rasche Zusammenbrechen des primären Stromes hat einen plötzlichen Wechsel der Magnetrichtung zur Folge. Durch diesen raschen Richtungswechsel wird in der sekundären Spule die zur Zündung notwendige hohe Spannung erzeugt.

Wovon ist nun das einwandfreie Funktionieren der Zündanlage abhängig?

1. von der ausreichenden Aufmagnetisierung der im Polrad eingebauten Magnete;
2. vom Zustand der Unterbrecherkontakte und der richtigen Einstellung derselben;
3. vom Zustand des Kondensators. Besonders ist auf die Größenordnung des Kondensators zu achten;
4. vom Zustand der Zündspule;
5. vom Zustand der Zündkerze.

Zu 1. Wird ein Leiter, zum Beispiel Kupferdraht, von Kraftlinien eines Magnetfeldes geschnitten, so wird in diesem Leiter eine elektrische Spannung induziert (Induktionselektrizität). Je mehr Kraftlinien des Magnetfeldes in der gleichen Zeiteinheit Leiter schneiden, desto höher die Spannungs-

induktion. Das magnetische Kraftfeld nimmt mit der Dichte der Kraftlinien zu, die Spannungsinduktion mit der Dichte der Kraftlinien und der Zahl der von diesen Kraftlinien in der gleichen Zeiteinheit geschnittenen Leitern. Eine Windung einer Spule ist gleich ein Leiter, also zum Beispiel 200 Windungen gleich 200 Leiter.

Zu 2. Der Unterbrecher besteht aus 2 Kontakten. Der eine ist feststehend, der andere um eine Achse beweglich. Letzterer trägt in unserem Falle entgegengesetzt vom Kontakt ein Schleifklötzchen aus Fiber. Dieses Fiberklötzchen leitet, wenn es in den Bereich des Nockens kommt, die Öffnung der Kontakte ein.

Im geöffneten Zustand sollen die Kontakte einen Abstand von 0,4 mm haben. Die Kontakte bestimmen den Zeitpunkt des Abrisses, also den Zeitpunkt des Zündfunkens. Kontakte sind Verbrauchsteile. Der größte Verbrauch tritt bei Versagen des Kondensators auf.

Auswechseln und neu einstellen der Unterbrecher geschieht am besten beim Vespa-Service.

Zu 3. Der Kondensator soll die Spannung des Öffnungsfunkens an den Unterbrechern aufnehmen und diese Spannung so lange halten, bis die Spannung der Primärspule niedriger ist als die Spannung auf dem Kondensator. Er darf in seiner Kapazität weder zu groß noch zu klein gewählt werden. Ist er zu groß, nimmt er zu viel auf und ist er zu klein, nimmt er zu wenig auf. In beiden Fällen bedeutet dies eine Schwächung des Zündfunkens. Schäden an Kondensatoren treten meist durch äußere mechanische Einflüsse auf. Sonst sind richtig gewählte Kondensatoren langlebig.

Keine Reparaturmöglichkeiten, nur auswechseln.

Zu 4. Die Zündspule soll die Aufgabe übernehmen die Spannung von 6 Volt auf ca. 12 000—15 000 Volt zu transformieren. Mängel an Zündspulen sind meist Isolationsschäden. Die Ursachen sind in Überhitzungen oder Feuchtigkeitseinflüssen zu suchen. Vergißt man bei Batteriezündung (in unserem Falle bei GS) diese abzuschalten, so treten durch dauernden Stromfluß Überhitzungen auf.

Schäden an Zündspulen beim Vespa-Service feststellen lassen. Keine Reparaturmöglichkeiten, nur auswechseln.

Zu 5. Um einen ausreichenden Funken zwischen den Elektroden zu erhalten, soll der Elektrodenabstand auf 0,6 mm eingestellt werden.

Häufig ist das sogenannte Patschen bei Fehlzündungen auf zu großen Elektrodenabstand an der Zündkerze zurückzuführen. Sind die Elektroden noch nicht zu stark abgenutzt, so hilft nachstellen.

Zu geringe Elektrodenabstände fördern die Fadenbildung zwischen den Elektroden. Reinigen und Nachstellen hilft meistens. Aber auch die Kerze ist ein Verschleißteil.

Der Zündfunke nimmt beim Wechselstrom mit der Steigerung der Drehzahl an Stärke zu. Es ist also beim Antreten des Motors ein wohl ausreichender aber trotzdem schwächerer Funke da. Bei hohen Drehzahlen wird der Zündfunke kräftiger. Denn mit Zunahme der Drehzahl werden in der gleichen Zeiteinheit mehr Leiter von mehr magnetischen Kraftlinien geschnitten und damit eine höhere Spannung induziert.

Der im Schwunglichtmagnetzündung erzeugte Wechselstrom wird über einen Gleichrichter als Gleichstrom in die Batterie geschickt. Aus dieser Batterie wird dann die Primärwicklung der Zündspule mit einem Gleichstrom versorgt.

Soweit das Zündsystem.

Die konstruktive Ausführung bei den einzelnen Typen ist verschieden.

a) Die Vespa Touren 125 ccm: Bild 1, Bild 2

Hier ist der Zündanker auf der Grundplatte des Schwunglichtmagnetzünders aufgebaut. Man spricht von einer innen liegenden Zündspule (1). Parallel dazu geschaltet das Unter-

brecherpaar (2), der Unterbrecherhebel (3) am einen Ende die Kontaktplatte (4), am anderen das Fiberklötzchen (5), das am Nocken des Polrades (6) anliegt. Der Schmierfilz (7), durch den der Nocken fett gehalten wird, um einen möglichst geringen Verschleiß des Fiberklötzchens zu haben. Der feststehende Kontaktträger (8). Die Polschuhe der Spulenanker (9). Ferner zwei Lichtanker (10), wovon der eine gleichzeitig die Ladung der Batterie mit übernimmt. Auf dem Rotor der Schwungradnocken (6) und die sechs Magnetpole (11).

b) Die Vespa Touren 150 T/4: Bild 3, Bild 4, Bild 5

Hier ist auf der Grundplatte anstelle des innen liegenden Zündankers ein Ladeanker (15) aufgebaut. Die Zündspule ist nach außen verlegt und am Motoregehäuse befestigt. Wann eine Zündspule nach außen verlegt werden soll, überlassen wir dem Konstrukteur des Motors. Die Gründe dafür liegen in den Raumverhältnissen und in der Isoliermöglichkeit der einzelnen Spulen, besonders der sekundären, die wiederum durch Wärmeentwicklung beeinflusst wird.

Auch bei der außenliegenden Zündspule ist parallel zu dieser das Unterbrecherpaar (2) und der Kondensator (13) geschaltet.

c) Die Vespa GS 150/3: Bild 6, Bild 7, Bild 8

Bei dieser Type ist von der Magnetzündung abgegangen worden. Es wird der Zündstrom aus der Batterie entnommen.

Dadurch wurde erreicht, daß bei niederen Drehzahlen ein ausreichend starker Funke entwickelt wird. Dies macht sich besonders beim Starten des Motors bemerkbar. Der Zündstrom wird über einen Vollweg-Gleichrichter (19) zur Batterie geführt. Durch den Gleichrichter wird die im Schwunglichtmagnetzunder induzierte Wechselspannung zur Gleichspannung gerichtet.

Für den Gleichrichter ist besonders zu beachten, daß die GS nie ohne Batterie gefahren werden darf. Schaltet man nämlich die Batterie ab, dann treten auf dem Gleichrichter Spannungshöhen auf bis zum zwanzigfachen der Nennspannung. Dadurch übermäßige Erwärmungen, die zu Kurzschlüssen führen. Auch wenn die Batterie nicht mehr ladefähig ist, muß mit den gleichen Beschädigungen des Gleichrichters gerechnet werden.

Auch bei dieser Anlage ist Unterbrecherpaar (2) und Kondensator (13) parallel zur primären Wicklung der Zündspule geschaltet.

Aus der Lichtmaschine führen zwei Kabel zum Gleichrichter, ein Kabel vom Unterbrecher zur Zündspule.

Die Schaltung dieser Kabel wird im nächsten Heft mit einem Gesamtschaltbild der Vespa GS besprochen.

Soweit „die Zündung“. Im nächsten Heft Fortsetzung „die Lichtversorgung“.

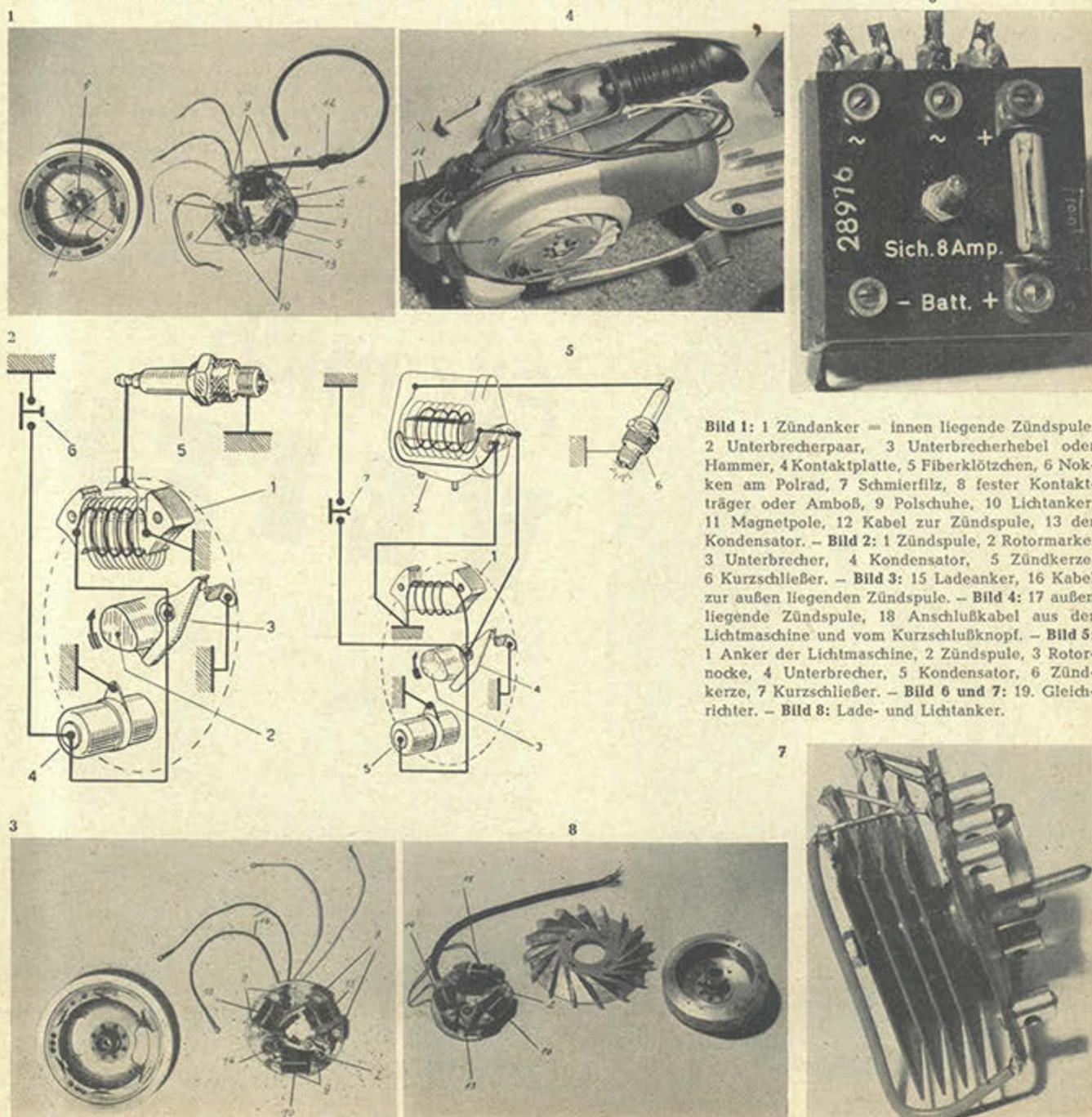


Bild 1: 1 Zündanker = innen liegende Zündspule, 2 Unterbrecherpaar, 3 Unterbrecherhebel oder Hammer, 4 Kontaktplatte, 5 Fiberklötzchen, 6 Nocken am Polrad, 7 Schmierfilz, 8 fester Kontaktträger oder Amboß, 9 Polschuhe, 10 Lichtanker, 11 Magnetpole, 12 Kabel zur Zündspule, 13 der Kondensator. - Bild 2: 1 Zündspule, 2 Rotormarke, 3 Unterbrecher, 4 Kondensator, 5 Zündkerze, 6 Kurzschließer. - Bild 3: 15 Ladeanker, 16 Kabel zur außen liegenden Zündspule. - Bild 4: 17 außen liegende Zündspule, 18 Anschlußkabel aus der Lichtmaschine und vom Kurzschlußknopf. - Bild 5: 1 Anker der Lichtmaschine, 2 Zündspule, 3 Rotornocke, 4 Unterbrecher, 5 Kondensator, 6 Zündkerze, 7 Kurzschließer. - Bild 6 und 7: 19. Gleichrichter. - Bild 8: Lade- und Lichtanker.

## § Paragraphen §

### Verkehrs-Radar

„Sie sind zu schnell gefahren. Ihre Geschwindigkeit wurde durch Radar gemessen.“ Auf diese Mitteilung des Polizeipostens verstummen meist alle Einwände des erappten Verkehrssünder, ein Zeichen dafür, daß sich diese neue Methode der Geschwindigkeitsüberwachung in kurzer Zeit Beachtung verschafft hat. Seitdem die Verkehrspolizei mit dem Radargerät arbeitet, erhält der ADAC laufend Anfragen von Kraftfahrern: Ist das neue Verkehrs-Radargerät unfehlbar? Der ADAC hat diese Frage einem Fachmann für elektronische Meßgeräte, Dr. Ing. Jakob Hacks, vorgelegt. Bei seiner Untersuchung kommt dieser Experte zu dem Ergebnis, daß in der Praxis dieser Geschwindigkeitsmessung verschiedene Fehlermöglichkeiten nicht ausgeschlossen sind. Auf Grund dieser Tatsache stellt die Juristische Zentrale des ADAC fest: Da Fehler bei der Durchführung der Messungen mit dem Verkehrs-Radargerät nicht ausgeschlossen sind, wird in den Fällen, in denen der Beschuldigte bestreitet, mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren zu sein, eine genaue Untersuchung durch das Gericht erforderlich sein. Bei der Zeugenvernehmung des Polizeibeamten, der die Messung durchgeführt hat, darf es sich nicht mit der Versicherung begnügen, die Messung sei einwandfrei erfolgt. Auch sollte die vorgelegte

Fotografie des Meßergebnisses nicht als unumstößlicher Beweis angesehen werden. Bei Zweifeln ist es erforderlich, daß allen Einzelheiten der Messung nachgegangen wird. So muß das Gericht zum Beispiel danach fragen, ob vor Beginn der Messungen eine Kontrollfahrt mit einem Polizeiwagen vorgenommen wurde, ob mit Sicherheit kein anderes Fahrzeug, das auf der Fotografie nicht zu sehen ist, das Meßergebnis beeinflusst hat und ob sich das Fahrzeug im Augenblick der Messung — der ja nicht von der Kamera festgehalten wird — parallel zur Fahrbahnkante, also im richtigen Meßwinkel und nicht schräg fahrend, befand. Letzteres interessiert vor allem bei nicht erheblicher, angeblicher Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

Der ADAC ist der Auffassung, daß die Polizei außer dem Meßposten noch einen Anhalteposten aufstellen muß, der den Fahrer sofort vernehmen kann. Es geht nicht an, daß der Fahrer erst nachträglich ermittelt wird, da dies erfahrungsgemäß oft dazu führt, daß nicht die Polizei dem Schuldigen eine Übertretung nachweist, sondern dieser den Nachweis seiner Unschuld erbringen muß. Da die Polizei auf Grund des Kennzeichens den Fahrzeughalter feststellt und vernimmt, wird dieser, wenn er nicht gefahren ist, zunächst in erhebliche Unannehmlichkeiten gebracht; er muß zunächst praktisch den Nachweis führen, wer seinen Wagen fuhr.

Es kann auch vorkommen, daß der Tachometer am gemessenen Fahrzeug falsch anzeigt, ohne daß dieser Zustand dem Fahrer bekannt oder gar von ihm verschuldet war. Wird er an Ort und Stelle angehalten, so kann er diese Tatsache dem Polizeibeamten sofort nachweisen.

(ADAC-Pressedienst)



# Für mich VEITH



Reifen von Veith = Sicherheit

# Vespa-chic im Vespa Tip

Die Entwicklung des Camping vom ganz einfachen Zelt bis zum komfortablen Hauszelt und zum raffiniert eingerichteten Wohnwagen, brachte es mit sich, daß auch der Campingmode mehr Augenmerk geschenkt wird. Genügte früher sportliche Shorts und einfache Blusen, so sprechen wir heute buchstäblich schon von einer Campingmode, die sich allerdings noch nicht zu abwechslungsreich zeigte, denn Sport soll ja auch Sport bleiben. Dennoch kann man von der früher vertretenen Meinung, sich am Campingplatz primitiv und offenerzig anzuziehen nicht mehr sprechen, da die Mode auch für den Campingplatz verfeinerte Formen angenommen hat. Gerade für die Weiblichkeit bieten sich vielseitige Nuancen an sportlicher Extravaganz. Leuchtende Farben werden selbstverständlich nach wie vor getragen. Auch in den Kombinationen kann man den Geldbeutel nach Herzenslust mitreden lassen. Sollten sie sogar selbst noch schneiden können, dann stehen ihnen sowieso alle Möglichkeiten offen und es kann somit manche Mark noch zusätzlich für den Urlaub beiseite gelegt werden.

Die Hosen werden in allen Längen getragen und die Kniehose oder die „magenfreie“ lange Hose sind die Favoriten des Sommers. Zweiteilige Kleider haben sich ebenfalls als sehr praktisch erwiesen. Ganz zu schweigen sei von kecken Sonnenhütchen, Kopftüchern, die meist aus dem Stoff des Kleides gefertigt sind, sowie den troddelbesetzten Stolen, die sogar zu Bade- und Luftanzügen getragen werden.

Entscheidet man sich für einen Urlaub auf dem Campingplatz, egal in welcher Himmelsrichtung er liegen mag, die Mode bleibt immer die gleiche, es liegt nur an Ihnen selbst, sich so zu kleiden, daß Sie sich selbst darin wohl fühlen, denken Sie dabei an ihre Figur, die ja in dieser Frage ein besonderes



1

Wort zu sprechen hat. Überlegen sie einen vorteilhaften Schnitt und kombinieren sie gut und wählen sie die richtige Farbe, dann sind sie sicher, eine flotte und ferienmäßige Campingausrüstung eingepackt zu haben. Gestehen sie doch selbst, wieviel hängt gar oft von unserer Laune und Stimmung ab, wenn wir uns in unserer Aufmachung nicht ungewollt fühlen. Dies ist besonders für den Campingplatz ausschlaggebend, nachdem sie sich mehr oder weniger ja den ganzen Tag ohne besondere Kleidung bewegen.

Vielleicht geben Ihnen meine nebenstehenden Abbildungen eine kleine Anregung, was speziell für sie noch vorteilhaft wäre, mit einzupacken und verbringen sie ihren Urlaub bei bester Laune, damit sie die notwendige Entspannung finden!

Das wünscht Ihnen Ihre

*Gisela*

2



3



**Bild 1:**

Und hier zwei fesche gestreifte und karierte Trägerröckchen, gedacht als Camping-Kittel, wobei der gestreifte als vollkommener Anzug gedacht ist und der karierte eine sportliche weiße Bluse aufweist. Nicht fehlen dürfen wiederum die großen aufgesetzten Taschen. Die Shorts darunter lassen wir im gleichen Stoff sehen.

Modell: entfällt

Foto: s-p/March

**Bild 2:**

Chic und praktisch wie nie sind die kleinen Blusen dieses Sommers, in denen man obendrein sehr angezogen aussieht und viel Bewegungsfreiheit hat. Hier ein besonders reizendes, ärmelloses Modell in crocusgelb mit Perlmutterknöpfen und großer Brusttasche.

Modell: John-Blusen

Foto: s-p/Relang

**Bild 3:**

Eleganz am Strand! Für Spaziergänge am Strand, wie auch auf der Strandpromenade ist dieses rot-weiß-karierte, pliierte Cape besonders gut geeignet. Sehr attraktiv wirkt es durch den Spitzenbesatz an Hals und Saum. Die Innenseite ist rot gefüttert und gibt somit den auffallenden Effekt. Sonnenschirm ist wieder ganz große Mode geworden, nein nicht, wie sie vielleicht meinen, nur für die ältere Generation, speziell die Jugend findet ein besonderes Auffallen in netter Form an Hand eines reizenden Sonnenschirmes am Strand.

Modell: Werdermann

Foto: s-p/Lutz



1

Als eifrige Vespa-Tip-Leser haben Sie sicher den Artikel „Uns schien die Sonne immer“ von Hans Jörg Kögel in Heft Nr. 40 gelesen. Nun würden Sie vielleicht auch gerne Ihren Urlaub im fernen Finnland verbringen, können aber nicht wie der Verfasser des genannten Reiseberichtes die Fahrt in Schweden beginnen und beenden, da Sie hier in Deutschland wohnen und hier beschäftigt sind. Auch für Sie gibt es einen Weg und diesen erlaube ich mir Ihnen mit meinem Suomi-Bericht zu weisen.

Ich reise gerne und habe großes Interesse an fremden Ländern. In diesem Sinne habe ich mir 1959 meine Vespa gekauft. Diese hellblaue Vespa 125, mein Flocki, brachte mich im Urlaub 1960 nach Dänemark, Schweden und Norwegen und sollte mich 1961 nach Finnland bringen. Die Schwierigkeit bestand hauptsächlich in den wenigen freien Tagen. Mein Jahresurlaub besteht aus 11 freien Arbeitstagen und dazu drei Wochenenden, das gibt 17 Tage. Es ist dies nicht viel für eine Finnlandreise. Ich stöberte also in den Plänen des hiesigen Reisebüros. Siehe da, was lese ich: Travemünde — Helsinki, zweimal wöchentlich von Mai bis September. Ein Blick auf den Fahrpreis — prima! Diese direkte Schiffsverbindung von Deutschland nach Finnland macht es mir möglich, selbst einen nur 17tägigen Urlaub in Finnland verbringen zu können. Der Entschluß war gefaßt, mein Plan stand fest!

Vier Wochen vor Urlaubsantritt buchte ich meine Seereise beim Reisebüro. Wenige Tage später hatte ich schon meine Schiffspapiere: Für Herrn Eckkramer, Touristenkl. Pl. 111, gültig am 1. 6. 1961, Fahrpreis 156,— DM, für den Roller 21,— DM.

Der Tag der Abreise kam. Meine Clubkameraden gaben mir bis auf den Hohenstaufen das Geleit. Gute Fahrt — Vespa Roll — viel Glück! Vor mir lag das nordische Abenteuer.

Mit Zeit und Tagen mußte ich sparsam sein, für die Anreise nach Travemünde hatte ich daher nur einen Tag geplant. Flocki, der Arme, hatte viel zu schleppen, das Zelt mit all dem Campingzubehör, den riesig großen Koffer und mich. Er schaffte es gut, ich aber kam am ersten Tag schon mehr tot als lebendig an. Nächsten Tag aber war mir, frisch rasiert, ausgeschlafen und sauber gewaschen, von den 800 gefahrenen Kilometern des Vortages nichts mehr anzusehen. Schon Stun-

# SUOMI

## Eine Vespa-Reise nach Finnland von G. V. Eckkramer

den bevor die Silja, so hieß das Schiff, mit dem ich drei Tage lang durch die Ostsee pflügen durfte, die Anker lichtete, war ich im Hafen. Ich schaute, fotografierte und harrte meiner Abfahrt. Es war ein spannungsgeladenes, schönes Warten, war es doch das erstmal, daß ich so eine weite Reise machen konnte. In der Zwischenzeit wurde begonnen die Fahrzeuge auf die Silja zu hieven. Natürlich mußte mein Flocki warten, denn zuerst kamen die Großen, die Mercedes und Amikreuzer, dann die kleinen von den Großen, FIAT 600, Puch 500 und dann erst die Kleinen, der Flocki. Im Gegensatz zu den Fährschiffen, auf die man mit Autos und Vespen fahren kann und auf denen die Fahrzeuge frei stehen, wurden hier die beräderten Freunde mit dem Kran in den Schiffsbauch gehoben. Selbst daran merkte man schon, daß hier ein großes Unternehmen bevorstand.

Um 14 Uhr wurden die Anker gelichtet und unter Sirenengeheul dampfte die Silja aus dem Hafen. Das große Abenteuer hat begonnen. Strahlend schön war das Wetter. Die Sonne lachte immerzu und freute sich mit uns, die wir auf

2



3





4

**Bild 1:** Übermütig schaukelte Flocki in schwindelnder Höhe hin und her. — **Bild 2:** Meine Wenigkeit geruht über die Ostsee zu fahren. — **Bild 3:** Die Kirche in Lautassari ist ohne Zweifel ein Meisterwerk nordischer Architektur. — **Bild 4:** Hafenmelodie aus Travemünde mit der Silja als Hintergrund. — **Bild 5:** Mein erster Weg in Helsinki war zum Olympiastadion.

Deck faul ausgestreckt in Liegestühlen lagen. Oft und oft gleiteten meine Blicke über die glatte, uferlose Wasserfläche. In mir steckte Spannung und Erwartung. Vor uns Suomi, links, jenseits der endlosen Weite Schweden und gegenüber Rußland. Der Gong brachte mich in die Gegenwart zurück, er rief mich zum Essen. Essen — welch ein Erlebnis. Zuerst aß ich mit den Augen, dann mit dem Mund und dann bedauerte ich, daß der Magen so klein ist. Eine Unmenge leckerster Gerichte warteten noch und hofften, daß sich ihrer jemand annehmen würde. Verpflegung ist natürlich im Preis inbegriffen. An den Abenden und in den kurzen Nächten, es geht der Mitternachtssonne entgegen und die Nächte werden immer kürzer, wurde auf Deck unter freiem Himmel viel getanzt. Ich kann mich an keine netteren und beschaulicheren Tanzabende erinnern als auf der Silja. Die Sterne schauten zu, der Mond begleitete uns, die Wellen rauschten leise und dabei wurden wir dem fernen, geheimnisvollen Finnland entgegengetragen.

Flocki war der einzige zweirädrige Passagier an Bord. Jeder kannte ihn. In Helsinki angekommen, brachte ihn ein riesiger Hafenkran auf das Festland. Es war dies kein alltägliches Bild und alle Anwesenden freuten sich Augenzeuge dieses Schauspiels zu sein. Der große Kran, der gewohnt war schwere Lasten und Autos zu heben, spielte mit dem kleinen Flocki und dieser schaukelte in schwindelnder Höhe übermütig hin und her. Als ich langsam aus dem Hafen fuhr, begleiteten mich hunderte winkender Hände. Es war eine Freundlichkeit und Zuvorkommenheit, eine Begeisterung und ein Miterleben in diesen Menschen. Ich kam mir vor wie ein kleiner König.

Wenn Sie nach Helsinki kommen, so wird Ihr erster Weg sicher zum Olympiastadion sein. Er war es auch bei mir. Hier fanden 1952 die olympischen Spiele statt, wir erinnern uns



5

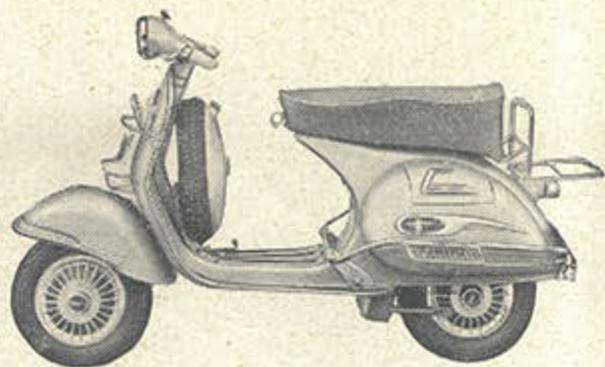
doch daran. Auf dem Campingplatz traf ich glücklicherweise aus Villingen im Schwarzwald einen Vespa-Fahrer, der sich in Suomis Hauptstadt schon besser auskannte als ich. Er zeigte mir die Besonderheiten und Sehenswürdigkeiten der Stadt und Umgebung. Die Kirche in Lautassari ist ohne Zweifel ein Meisterwerk nordischer Architektur. Ebenso Tampiöla, eine Stadt unweit von Helsinki, die in den Wald gebaut ist, so daß wir nicht im geringsten vermuten, daß es sich um eine Stadt handelt. Vollendete Wohnkultur.

Nun schweifen wir von meiner Fahrt ab und nehmen an, daß Sie nun in Helsinki sind. Was weiter? Wohin? Sie haben nun nach Zeit und Geld die Wahl. Sie können sich 100 km weiter, im Landinneren, an einem der unzähligen Seen ein kleines Holzhaus mieten, um 3,— (drei) DM pro Tag und einen ganz geruhsamen Urlaub verbringen. Anschließend können Sie dieselbe Strecke mit dem Schiff zurückfahren. Ist Ihnen dies aber zu teuer, so kehren Sie über Schweden zurück. Sie können mit der Fähre von Turku aus in 12 Stunden Stockholm erreichen und von dort weg über Dänemark nach Deutschland steuern. Natürlich gäbe es auch in Schweden und Dänemark eine Menge zu sehen und zu erleben, vor allem in Stockholm und Kopenhagen. Dieses Mal wollen wir aber in Finnland verweilen. Sie können aber auch ein Stück weiter nach Norden fahren und erst in Vasa auf ein Fährschiff gehen. Es werden drei schwedische Städte mit Vasa verbunden. Sind Sie aber eine Kämpfernatur, so folgen Sie mir zum Polarkreis. Vorher aber noch ein Tip.

Mit Freude kann ich Sie auf eine Stelle in Deutschland hinweisen, die Ihnen gerne und rasch alle Fragen über Finnland beantwortet. Es ist dies das Finnland Informationsbüro in München, Landwehrstraße 17. Von hier bekommen Sie Auskünfte aller Art, Sie können von dieser Stelle Fahrpläne, Landkarten, Listen von Campingplätzen und Blockhausvermietungen beziehen. Vergessen Sie auch nicht sich bei Ihrem Landratsamt um 1,— DM den internationalen Führerschein ausstellen zu lassen. Wenn Sie wirklich vorhaben nach Finnland zu fahren, so stehe auch ich Ihnen gerne mit meinen Erfahrungen zur Verfügung.

Fortsetzung im nächsten Heft

# Schnucki



Wenn man irgendwo ein Rudel von Vespa-Rollern sieht oder gar ein großes Vespa-Treffen erlebt, dann fällt immer auf, daß die meisten Vespa-Roller sehr hübsch und mit viel Liebe aufgeputzt sind, — mit Zubehörteilen.

Verweilt man nun mit seinen Gedanken einige Zeit bei diesen Rollern, deren Besitzerinnen oder Besitzer und den dazu gehörenden Beifahrerinnen, dann kommt man dahinter, daß diese Roller meist noch Namen haben. Man liest in Chrombuchstaben „Susanne“, „Liese“, „Lotte“, „Hannelore“ usw. Ganz Vorsichtige taufen ihre Fahrzeuge neutral zum Beispiel „Schnucki“ oder „Mausi“. Man findet keine Namen, die Gewalt andeuten, wie zum Beispiel „Nero“ oder „Raubritter“.

Beobachtet man nun die Paare, die zur Vespa gehören, so stellt man mit Vergnügen fest, daß diese meist junge Menschenkinder sind, deren ganze Freude im Wandern mit der Vespa liegt, die noch unbeschwert von den großen Sorgen des Alltags ihre Freude am Schönen zeigen und wenn etwas Schönes noch schöner gemacht werden kann, dies auch tun. Jeder junge Mann schenkt seinem Mädchen etwas, was sie schmückt. Und da ja die Vespa auch weiblichen Geschlechtes ist, warum soll man diese nicht auch schmücken. Besonders wenn es so ein rassiges Mädchen ist wie die Vespa.

Was läßt sich doch da alles tun! Man staunt ja, was alles an so eine Vespa paßt. Von „Kopf bis Fuß“ läßt sie sich putzen. Eine hübsche Kaskade, ein Paar nette Handgriffe, Radzierkappen, Trittbrettmatten etc. Auch ein Gepäckträger braucht nicht nur praktisch sein, er kann auch nett sein. Sturzbügel, oh! wie kling das so gefährlich. Aber es klingt nur so. Man braucht noch lange nicht zu stürzen, wenn man solche Dinger an die „Mausi“ montiert hat. Solche Sachen gibt es auch mit verschiedenen Farbeinlagen. Ganz zur Haar- oder Augenfarbe passend. Paßt vielleicht zu „Susanne“ ein Sitzbankbezug in Schlangenmuster? Es braucht nicht gerade immer ein Löwenfell zu sein.

Es gibt aber auch Zubehöre, die dem Fahrer das Leben schwerer machen. Zum Beispiel ein Abart-Auspuff. Wer den anbringt braucht bestimmt mehr Treibstoff. Vorteile verspürt man keine. Laßt der Vespa ihren Auspuff so wie ihn der Kon-

strukteur geschaffen hat. Schönheitsoperationen sind an der Stelle nicht angebracht. Vermeidet auch Doppelklanghörner; diese können den Stromhaushalt empfindlich stören.

Die Vespa GmbH hat in ihrem Verkaufsprogramm auch Zubehörteile eingeführt. Wer diese bei der Vespa GmbH bezieht, hat die Gewähr dafür, daß diese Teile auch für die verschiedenen Modelle passen und daß keine Teile angeboten werden, die die Fahrtüchtigkeit der Vespa beeinflussen. Sie erhalten gerne Prospekte.

**ORIGINAL**

**ZUBEHÖR**

ergänzt den Fahrkomfort und verleiht Ihrem Roller eine persönliche Note solider Eleganz. Vespa-Original-Zubehör ist für Sie entwickelt, geprüft und bei allen VESPA-Werkvertretungen erhältlich.

**VESPA GMBH AUGSBURG**

**5 Jahre**  
1912 1962

**BERU** ZÜNDKERZEN  
GLÜHKERZEN  
Dem Kraftfahrer längst  
ein Qualitätsbegriff!

# Aktuelles im Bild



▲ Storch und Kinderwagen standen beim Polterabend auf dem Dach. Der Vespa-Club Lüneburg hatte sich diesen Spaß für seine jetzt vermählten Mitglieder Heidrun und Gerhard Lüllau ausgedacht.



▲ Ein absoluter Star ist diese Vespa unter ihren Geschwistern. Mehr Zubehör kann man an diesen Roller wohl bei bestem Willen nicht mehr dran kriegen.



▲ Der Vespa-Club Düsseldorf-Eller startete zur Erstaufführung des Filmes „Jessica“ eine Werbefahrt und holte die Hauptdarstellerin Angie Dickinson vom Düsseldorfer Flugplatz ab.



◀ An den Plakatsäulen der Bundesrepublik zwei Begriffe des täglichen Lebens: Die HB-Zigarette und die Vespa.



Ein neuer Verkehrsschilderscherz.



## UNSER SCHLAGER TIP!

Wer weiß wie sich die Frauen ändern, ja verändern? Manche sind wie Honig und Milch und andere sind wild wie Katzen. Da gibt es fürwahr sehr unterschiedliche „Bienen“. Jedenfalls heißt es so in einem neuen Schlager, wo er mit seiner „Biene“ baden geht. Nach der Melodie von „Pack die Badehose ein“ marschieren die beiden im eingedeutschten Dixielandstil zum Freibad, wo man der „Biene“ ihren Bikini bewundert. Auch an Stoff soll sie sehr gespart haben — aber das steht nun gar nicht zur Debatte. Hier geht es um ein Mädchen, das nicht so ist wie die anderen. „Aber du bist nicht so wie die anderen“ singen die Ramonas in dem neuesten Schlager der Polydor. Es geht nur nicht ganz deutlich daraus hervor, warum sie nicht so wie die anderen ist, denn darüber schweigen sich die Ramonas aus. Aber es muß sich doch um eine attraktive Dame handeln, sonst hätten sie Peter Kraus und Ted Herold nicht besungen; denn Peter und Ted sind die Ramonas. Der Schlager wird bestimmt ein Hit werden, falls es sich schnell genug herumgesprochen hat, daß es sich bei den Ramonas um Peter und Ted handelt. Wenn das nicht der Fall ist, dann geht es dieser Platte so wie einer anderen von den „James Brothers“: ein kleines Mädchen kam in ein Schallplattengeschäft und sagte, während es die gekaufte Platte wieder auf den Tisch legte: „Ich will aber die Platte



Ted Herold

mit Peter Kraus haben, auf der hier singen aber die James Brothers!“ Es dauerte eine Weile, bis der Verkäufer die kleine Dame davon überzeugen konnte, daß der Peter Kraus einer der James Brothers sei. Erst dann verließ sie befriedigt das Geschäft.

So geht es den Schlagersängern, wenn sie sich vor dem Publikumsnachwuchs hinter Pseudonymen verstecken wollen.

Da kann man nur sagen: „Schau mir noch mal in die Augen“, wie Gerhard Wendland in seinem neuen Tango meint.

## Reisenachrichten

**Neuer Frankreich-Hotelführer erschienen.** (rb) Rund 1700 modernisierte Hotels, die unter Kontrolle des französischen Hotelier-Verbandes stehen, enthält der soeben erschienene Frankreich-Hotel-Führer 1962. Gleichzeitig kam jetzt — ebenfalls in französischer, deutscher, englischer und niederländischer Sprache — der „Guide des Logis de France“ heraus, der neben zahlreichen Hinweisen auch eine Karte der großen Reisewege nebst Unterkunfts-Angaben bringt. Der „Guide“ kostet fünf Franc und ist über die „Fédération nationale des Logis de France“, 26 rue d'Artois, Paris, zu beziehen. Bei Bestellungen aus der Bundesrepublik empfiehlt sich Voreinsendung des Betrages durch Internationale Antwort-Scheine.

**Autobahnweichen gegen Schlangenbildung.** (rb) Zu Beginn der Reisezeit werden auf den stark belasteten Autobahnstrecken Hessens sogenannte Autobahnweichen erprobt, um bei Unglücksfällen und Überlastung der Autobahn Kraftfahrer davor zu bewahren, in langen Schlangen eingekleidet stundenlang warten zu müssen. Muß eine Fahrbahn gesperrt werden, so werden an bestimmten Stellen der Autobahn Sperrschranken ausgeschwenkt. Vorher festgelegte Umleitungsstrecken werden gleichzeitig durch blaue Wegweiser gekennzeichnet. Der Hinweis auf die Umleitung erfolgt durch zwei Vorwegweiser.

**Langsamer darf man nicht.** (rb) Eine Mindestgeschwindigkeit von 40 km/st soll nach einer Empfehlung der Europäischen Verkehrsminister-Konferenz demnächst auf allen Europastraßen Vorschrift sein. Diese Mindestgeschwindigkeit wird in der Bundesrepublik voraussichtlich bis 1965 eingeführt.

**England-Hotel-Führer in Neuauflage.** (rb) Die Ausgabe 1962 des vom britischen Fremdenverkehrsverband (British Travel

Association) herausgegebenen Führers „Hotels und Restaurants in Großbritannien“ ist soeben erschienen. Die Schrift enthält Informationen über mehr als 4000 Hotels und bietet Beschreibungen der Städte und Dörfer, in denen sie liegen. Ein Kartenteil gibt u. a. auch über die britischen Eisenbahnen Auskunft.

**Autobahn Hamburg — Flensburg.** (kb) Mti dem Bau einer Autobahn Hamburg — Flensburg über Neumünster und mit einem Abzweig nach Kiel werde voraussichtlich im nächsten Jahr begonnen werden, teilte der schleswig-holsteinische Wirtschafts- und Verkehrsminister in Kiel mit.

**Neue Tankstellen und Rasthäuser.** (rb) Mit den Bauarbeiten für eine Großanlage „Raststätte Remscheid“ an der Autobahn Leverkusen — Kamen ist soeben begonnen worden. Neben einem Rasthaus wird die Anlage u. a. auf jeder Seite eine Tankstelle und eine Schnellgaststätte erhalten. Gleichzeitig begann der Bau von zwei neuen Tankstellen an der Bundesautobahn. Auf der Strecke Frankfurt — Köln in Urbacher Feld und zwischen Basel und Karlsruhe in Mahlberg werden Kraftfahrer demnächst tanken können.

**Zollfreies von Helgoland.** Die Insel Helgoland liegt außerhalb des deutschen Zollgebietes, man kauft dort folglich billiger ein als auf dem Festland. Nachdem die neuen Zollbestimmungen wesentlich großzügiger gestaltet worden sind, dürfen jetzt von Helgoland zollfrei ins deutsche Zollgebiet eingeführt werden: eine Flasche Spirituosen, 25 Zigaretten oder 10 Zigarren oder 50 g Rauchtobak sowie Geschenkartikel im Wert von 50 DM. rb

**Wo die Grüne Karte gilt.** (kb) Die internationale Versicherungskarte für den Kraftverkehr, kurz Grüne Versicherungskarte genannt, wird beim Grenzübertritt von folgenden Län-

den verlangt: Belgien, Dänemark, Finnland, Frankreich, Großbritannien, Irland, Luxemburg, Norwegen, Schweden, Schweiz und Spanien; sie kann benutzt werden in: Griechenland, Italien, Jugoslawien, Holland, Österreich, Polen, Portugal, der Tschechoslowakei, Ungarn und Nordafrika; sie hat keine Gültigkeit in: Albanien, Bulgarien, Island, Rumänien, der Sowjetunion und der Türkei.

**Internationaler Führerschein muß sein.** (rb) Der Internationale Führerschein, ein Dokument von zweifelhafter Bedeutung, ist für den Kraftfahrer in einigen Ländern immer noch unentbehrlich. In Europa halten daran fest: Finnland, Griechenland, Spanien und die Türkei. Man muß ihn vor Antritt der Reise beschaffen, weil nur das heimische Straßenverkehrsamt zur Ausstellung berechtigt ist. Voraussetzung: man besitzt einen gültigen deutschen Führerschein, eine Prüfung für den „Internationalen“ wird nicht verlangt. Preis: 2,— DM und ein Paßbild.

**Krankenschein jenseits der Grenzen.** (rb) Auf die Sozialversicherungsabkommen der Bundesrepublik, die mit Österreich, Frankreich, Belgien, Luxemburg und den Niederlanden bestehen, hat jetzt der Deutsche Reisebüro-Verband hingewiesen. Reisende in diese Länder können auf Grund dieser Vereinbarungen bei ihrer Krankenkasse international gültige Krankenscheine erhalten.

## FÜR SIE GELESEN

**DER MOBILE MENSCH.** Vorgestellt im Westermann-Sonderheft (Mai). Wir leben heute mit Millionen Kraftfahrzeugen, einem engmaschigen Eisenbahnnetz, dem weltweiten Schiffs- und Luftverkehr und einem faszinierenden Nachrichtenwesen, als seien das die selbstverständlichsten Begleiterscheinungen unseres Lebens. Dabei können sich die heute Vierzigjährigen noch sehr gut an die Anfangszeiten des Automobils erinnern, an Doppeldecker als gängige Luftfahrzeuge und an die behäbig am Himmel dahin-fahrenden großen Verkehrsflugzeuge. Ihre Kinder jedoch wachsen in eine ganz andere, durch die Technik, durch die Mobilität des Menschen veränderte Welt hinein, wachsen auf in den immensen Ansprüchen des Straßenverkehrs, unter dem Heulen von Düsenflugzeugen, und sie reisen mit den Eltern in komfortablen, elektrisch getriebenen Zügen, in deren Abteilen es keine Holzbänke mehr gibt.

Dem ganzen gewaltigen Komplex des Verkehrs, den sich der Mensch zwischen Ländern und Kontinenten rund um den Erdball geschaffen hat, ist die Mai-Ausgabe von „Westermanns Monatsheften“, die in jedem Jahr ein Sonderheft ist, gewidmet. Ein jeder von uns ist Teilhaber dieser vielfältigen Mobilität. Die Westermann-Zeitschrift gibt wieder eine ihrer großen Übersichten für alle, die an den aktuellen Fragen der Zeit und der Zukunftsentwicklung interessiert sind!

Bezugspreis pro Heft im Jahresabonnement 2,95 DM, für das Einzelheft 3,50 DM, Georg Westermann-Verlag, Braunschweig.

Die **Klepper-Werke**, Rosenheim, Bayerische Alpen, haben wieder „Das Klepper Buch“ herausgebracht. Es handelt sich hier um ein interessantes Buch, das alles über Camping, Wassersport und zweckmäßige Sport- und Regenbekleidung enthält. Die Klepper-Werke waren auf diesen Gebieten immer schon führend, deshalb empfehlen wir unseren Lesern nach Rosenheim zu schreiben, damit Sie das Klepper-Buch kostenlos erhalten können. Es lohnt sich bestimmt.

**Reiseheft 1962**, DM 4,80, herausgegeben von den Vereinigten Motor-Verlage GmbH, Stuttgart 1, Postfach 1042.

Die Urlaubspläne nehmen immer konkretere Gestalt an. Mancher weiß aber aus bitterer Erfahrung, daß ein ungenügend vorbereiteter Urlaub ein Schlag ins Wasser werden kann. Deshalb war es von jeher empfehlenswert, sich vor Antritt einer großen Urlaubsreise, die womöglich noch ins Ausland geht, sich über alles zu informieren, was einen dort erwartet. Sitten und Gebräuche, die uns zunächst fremd sind, versteht der Reisende besser, wenn er vorher schon einiges darüber gelesen hat.

Allen, die dieses Jahr reisen wollen, empfehlen wir aus den genannten Gründen das **Reiseheft 1962**. Das Heft ist auch bei allen guten Zeitungs- und Buchhändlern zu haben.

**Walther und Günther Flaig, Alpenvereinsführer Rätikon**  
Ein Führer für Täler, Hütten und Berge. 4. Auflage 1962, 416 S. mit 34 Bildern auf Kunstdruck, 3 Zeichnungen und 3 Karten mit Text und 1 Übersichtskarte. Taschenformat 10,5 x 15 cm, flexibler Plastikeinband, DM 16,80

Walther Flaig ist der anerkannt beste Kenner dieser schönen Gebirgsgruppe zwischen Vorarlberg und Graubünden. Zusammen mit seinem Sohn hat er diese Neuauflage wesentlich erweitert und ergänzt, was schon durch den Vergleich der Seitenzahlen (416 gegenüber 289 der vorhergehenden) sichtbar wird. Gründlich und mit großer Sorgfalt ist alles behandelt, was sowohl für den besinnlichen Bergwanderer als auch für zünftige Bergsteiger und Kletterer von Interesse ist. Die Neuauflage wird vielen Besuchern des Rätikon mit seinen klangvollen Gipfeln wie Schesaplana und Zimba ein zuverlässiger Tourenratgeber sein.



Klepper-Passat

Klepper-Zelt am Falzarego-Paß



## Sportnachrichten

Die Vespa-Sportfahrer konnten in den letzten Monaten bedeutende Sportserfolge für sich buchen. Das hervorragende Ergebnis bei der 2. internationalen 24-Stunden-Dauerprüfung auf der Avus wurde bereits in Vespa Tip Nr. 42 bekannt gemacht. Der Sportkommissar des VCVD kann nunmehr ergänzend mitteilen, daß sich innerhalb der Sportwertung des Vespa-Clubs von Deutschland die Mannschaft des Vespa-Clubs Nürnberg mit den Fahrern Bauer, Beck, Seeger und Rogner mit 18 Gutpunkten vor der Mannschaft des Vespa-Clubs Frankfurt-Nordwest, mit den Fahrern Krüger, Wichmann, Schmitt und Müller als beste Vespa-Sportmannschaft im Sportjahr des VCVD 1961/1962 qualifizieren konnte. Die Mannschaft des Vespa-Clubs Nürnberg erhält den wertvollen Wanderpreis der DUNLOP Gummiwerke, den der Vespa-Club Augsburg in den Jahren 1960/1961 erringen konnte. Bei der 1000-km-Fahrt 1962 errang Heinrich Bauer, vom Vespa-Club Nürnberg, den Klassensieg sowie eine Goldmedaille. Eine weitere Goldmedaille konnte Edmund Schulz, vom VC Darmstadt, gewinnen. Von der internationalen Prüfungsfahrt auf der Solitude nahm Heinz Husel, vom Vespa-Club Augsburg, den Klassensieg und eine Goldmedaille mit nach Hause. Bei der 7. Deister-Wagen- und Roller-Fahrt in Hannover, die über eine Strecke von 530 km führte, holte sich die Vespa-Sportgemeinschaft Ruhr-Lippe mit den Fahrern Kl. D. Heinz, Bernd Schlüter und Karl Schlierkamp den goldenen Mannschaftspreis. Goldmedaillen erhielten außerdem die Vespa-Sportfahrer Horst Sieben vom VC Unna, K. G. Sander, VC Ruhrtal, und Heinrich Bauer, VC Nürnberg. Es ist zu hoffen, daß der Vespa-Sport durch diese Erfolge weiteren Auftrieb erhält.

## Römer-Helme



- die meistgetragenen
- die 100000 fach bewährten
- nach DIN Mot geprüft

**HANS RÖMER · NEU-ULM (DONAU)**

Helme und Ausrüstungen · Telefon 7 84 92-54 · fs. 0722 894

### Urlaub für Vespa-Fahrer

Villa Pervinca, Via Ravenna 7, Viserba di Rimini (Forlì), bietet allen Mitgliedern des VCVD verbilligte Vollpension. Juni 1000 Lire, Juli 1600 Lire, August 1700 Lire, September 1100 Lire. Rechtzeitige Anmeldung erbeten.

Casa Rheinland, Port Bou, Carretera Gerona, Spanien, bietet Mitgliedern des Vespa-Clubs v. Deutschland folgende Sonderpreise für den Urlaub an: Pro Person 9,- DM für Vollpension (dreimal täglich Essen, auf Wunsch bürgerlich od. spanische Küche). Unterbringung nach Voranmeldung. Nur Privatverpflegung. Der Besitzer der Casa Rheinland, Heinz Rech, ist Mitglied des Vespa-Clubs.

## GOTTLIEB WOHLGESANG

HIER SIEHT MAN ULLA VILLAGON  
VOM FILM BEKANNT MAN KENNT  
SIE SCHON



UND WIE MAN HIER ERKENNEN KANN  
HIER KOMMT SIE GRAD PER FLUGZEUG AN



ES SPRICHT SICH 'RUM GAR SCHNELL, IM NU  
UND ALLE JUBELEN IHR GERN ZU

DOCH WOHLGESANG DER VESPA FAHRT  
WILL DASS SIE IHM ALLEIN GEHÖRT



ER BITTET SIE AUF DEN VESPA SOZIUUS  
SIE LIEBT DEN VESPAFAHRENGUSS  
WER VESPA FAHRT DER HAT DIE KRAFT  
MIT DER ER ALLE KURVEN SCHAFFT

KH. Kämmerle



## Liebe Clubkameraden!

Besonders für diejenigen, die an Pfingsten nicht beim deutschen internationalen Vespa-Treffen in Mainz waren, ist in diesem Vespa Tip ein umfangreicher Wort- und Bildbericht über ein Vespa-Treffen abgedruckt, wie es nur alle Jubeljahre einmal stattfinden kann. Es ist wirklich so, die Vespa-Freunde, die nicht in Mainz waren, sind selbst schuld daran. Nicht nur das Wetter war denkbar schön, sondern das ganze Vespa-Treffen hatte eine Atmosphäre, wie sich kein Teilnehmer besser wünschen könnte. Es war ein Volksfest der Vespa-Clubs. Der Vespa-Club Mainz hat mit diesem internationalen Treffen wirklich eine Ganzleistung vollbracht. Aber auch die Vespa-Freunde aus dem In- und Ausland haben den Mainzer Bürgern drei Tage lang auf eindrucksvolle Weise gezeigt, was der Vespa-Club eigentlich ist, nämlich eine Vereinigung netter junger Leute, die sich auch beim Fröhlichsein durchwegs zu benehmen wissen. Die Vertreter der Stadt Mainz, an der Spitze mit ihrem Oberbürgermeister, Franz Stein, versicherten mir immer wieder, daß das deutsche internationale Vespa-Treffen bisher die beste Veranstaltung während der 2000-Jahrfeier in Mainz gewesen sei. Sicher haben auch viele neue Vespa-Clubs und auch die jungen Mitglieder unseres Verbandes in Mainz einen Überblick darüber erhalten, was die internationale Vespa-Kameradschaft eigentlich ist.

Vom Wetter wollen wir lieber nicht sprechen, denn davon gibt es wenig Neues zu sagen, außer daß wir selten soviel Regen auf einem Quadratmeter gesehen haben, wie in diesem Jahr. Wie ich feststellen konnte, haben sich aber die meisten Vespa-Clubs von diesen Wasserspielen wenig beeindruckt lassen. Die angemeldeten Freundschaftstreffen wurden mit wenigen

### 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 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.

## 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.

### 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, Österreich

### September

- 1., 2. Twentse Ros Rallye, VC Hengelo, Holland
- 8., 9. Nationales Treffen Feldkirch, Österreich
- 9. IV. Vespa-Europameisterschaft in Namur, Belgien
- 22., 23. Rallye in Pau, Frankreich

Diese Angaben erfolgen ohne Gewähr.

Ausnahmen und meist mit gutem Erfolg durchgeführt. Den Urlaubern wünsche ich als Optimist viel Sonnenschein und hervorragendes Badewetter. Es bleibt noch zu hoffen, daß uns der Herbst mit dem miesen Sommer wieder versöhnt. Gute Fahrt in den Urlaub wünscht Ihnen

Ihr Wolfgang Schramm

## Mitteilungen des VCVD



Auskünfte über Vespa-Service im In- und Ausland erteilt auf Anfrage der Vespa-Club von Deutschland. In über 120 Ländern der Erde gibt es Vespa-Service-Stationen.

Die neue Anschriftenliste des VCVD ist erschienen. Clubmitglieder, die für ihre Reisen durch das Bundesgebiet die Anschriftenlisten des VCVD benötigen, können diese beim Sekretariat des VCVD anfordern.

Die Liste der Freundschaftstreffen, die vom Frühjahr bis zum Spätherbst durch die Vespa-Clubs in der Bundesrepublik veranstaltet werden, ist auf Anforderung hin durch das Sekretariat des VCVD erhältlich.



## Bildersuchfahrt des Vespa-Clubs Bürgel (Main)

Der Vespa-Club Bürgel veranstaltet am 13. Mai 1962 eine Bildersuchfahrt im Kreis Offenbach, zu der zwölf Clubs mit insgesamt 86 Maschinen am Start erschienen.

Die Fahrer erhielten am Startplatz einen Kontrollzettel mit acht Bildern aus dem Kreis Offenbach. Es handelte sich dabei um historische Baudenkmäler und Sehenswürdigkeiten. Die Teilnehmer wurden in kleinen Gruppen in verschiedene Richtungen gestartet, so daß jeder Fahrer auf sich selbst gestellt war. Es galt möglichst alle acht Kontrollstellen zu finden. Dort angekommen erhielten die Vespisten eine Bestätigung in Form eines Stempelabdrucks auf die Kontrollkarte.

Außerdem waren Geheimkontrollen unterwegs, die darauf achteten, daß die Verkehrsvorschriften eingehalten wurden. Ein Verstoß gegen diese Vorschriften zogen den Ausschluß aus der Wertung nach sich. Doch zur Freude des Veranstalters verhielten sich auch bei dieser Veranstaltung die Vespa-Fahrer wieder sehr gesittet. Lediglich ein kleiner Trick wurde einigen Fahrern zum Verhängnis: ein herrlich asphaltierter Fußweg, der zu einem Kontrollpunkt führte, lockte direkt zum Hinfahren, doch jeder, der das Fußgänger-Schild nicht ernst nahm, bekam 10 Strafpunkte. Der Fußmarsch von 30 Metern lohnte sich hier wirklich.

Die Vespa-Fahrer sollten bei diesem Treffen die baulichen und landschaftlichen Sehenswürdigkeiten des Kreises Offenbach kennenlernen.

Viele waren erstaunt, welche Fülle von interessanten Punkten im Offenbacher Kreisgebiet zur Rast einladen.

Nachdem alle Fahrer wieder am Ziel in Bürgel eingetroffen waren, spielte im Saal der Turnhalle die Kapelle Herold zum Tanz auf. Die Stimmung erreichte ihren Höhepunkt als der Vorsitzende des VC Bürgel, Werner Kühl, die Sieger-Ehrung vornahm.

Die Auswertung ergab folgendes Bild:

- |          |               |                        |
|----------|---------------|------------------------|
| 1. Preis | Silberpokal   | Vespa-Club Frankfurt   |
| 2. Preis | Silberpokal   | Vespa-Club Gelnhausen  |
| 3. Preis | Silberschale  | Vespa-Club Hanau       |
| 4. Preis | Ehrenplakette | Vespa-Club Offenbach   |
| 5. Preis | Ehrenplakette | Vespa-Club Rüsselsheim |

Den 1. Preis — einen Pokal — für die Meistbeteiligung erhielt der Vespa-Club Hanau.

Die Clubs mit dem weitesten Anmarschweg, und zwar VC Kitzingen, VC Würzburg und VC Bingen erhielten ebenfalls die Ehrenplakette des VC Bürgel.

Daß kein Club leer ausging, hatte die Vespa-Vertretung, Fa. Adam Rosenberger, Sachpreise gespendet, die bei den Vespa-Fahrern großen Anklang fanden.

Gegen Abend schwärmten die Vespisten in die verschiedensten Richtungen hin zum heimatlichen Nest. Allen hatte das 3. Freundschaftstreffen des VC Bürgel in diesem Jahr gut gefallen und die Vespa-Freunde versprochen zum Sommerachtsfest im August wieder nach Offenbach-Bürgel zu kommen.

## Grenzland-Treffen zu Neuß am Rhein

Der Vespa-Club Neuß-Rhein 52 lud zum Grenzland-Treffen ein und es kamen 5 belgische, 5 holländische und 14 deutsche Clubs. Insgesamt waren es 250 Vespas. In der Auswertung gewann der VC Rotterdam (Holland) die Zielfahrt mit 2550 km. Der zweite Preis ging nach Antwerpen (Belgien) und der dritte Preis an den VC Huy (Belgien).

Im Inland gewannen die Vespa-Freunde Bochum mit 1334 km, zweiter Preis VC Trier, dritter Preis VC Bonn.

Der Sieger des Geschicklichkeitsturniers, Hubert Grandmoulin aus Huy (Belgien), erhielt die Goldplakette und einen Lichtbildprojektor der Firma Liesegang im Werte von 300,— DM. Zweiter wurde Jan Kelder aus Amsterdam (eine Silberplakette und einen Fotoapparat). Dritter H. Grobusch, Lin-

torf, Bronzeplakette und Feuerzeug. Die beste Mannschaft im Geschicklichkeitsturnier stellten die Vespa-Freunde Bochum; jeder der drei Fahrer erhielt einen Sturzhelm.

## 2. Singener Vespa-Geschicklichkeitsturnier

Der Vespa-Club Singen-Hohentwiel veranstaltete sein zweites Vespa-Turnier und lud dazu die Vespa-Freunde vom Kaiserstuhl bis zum Bodensee und der Nordost-Schweiz dazu ein.

In Singen erzählt man, der rührige Vespa-Club und Petrus stehen in einem Bunde. Denn schon seit zwei Jahren hintereinander schloß Petrus einen Tag vor der Veranstaltung die geöffneten Schleusen und bescherte den Vespisten heiteren Himmel in Singen. So war es auch in diesem Jahr.

Über 50 Fahrer folgten unserer Einladung und diese wurden nicht enttäuscht.

Das Turnierfeld war mit elf raffinierten Hindernissen aufgebaut, verbunden mit einem Gedächtnisfest. (Hier mußte der Fahrer drei Buchstaben am Ziel sagen, die ihm am Start gezeigt wurden.) In großer Anzahl hatten sich die Zuschauer eingefunden (dank der guten Zusammenarbeit des VC mit der Presse) und spendeten für gute Leistungen herzlichen Beifall.

Nachmittags versammelte sich die große Vespa-Familie im Saal des Hotels Widerhold. Im Unterhaltungsprogramm gefielen besonders die bekannten Humoristen Heinz Scholtka und Kurt Martin mit ihren Darbietungen. Herta Alle aus Balingen hatte sich schnell mit ihren Schlagern und Wiener Liedern die Herzen der Vespisten erobert und wiederholt mußte sie neue Zugaben ihres Könnens geben.

Nach dem gemütlichen Teil erfolgte die mit Spannung erwartete Preisverteilung. In die Siegerliste konnten sich eintragen:

Wanderpokalsieger: VC Konstanz (wie 1961) vor VC Emmendingen und VC Säckingen.

In der Einzelwertung siegten: 1. Walter Steinhauser, VC Friedrichshafen, 2. Gerhard Zimmermann, VC Emmendingen, 3. Hans Hochwarth, VC Emmendingen, 4. Jürgen Gänsele, VC Konstanz, 5. Werner Bär, VC Säckingen, 6. Rainer Busch, VC Säckingen, 7. Manfred Altmann, VC Konstanz.

Die beste Dame des Turniers, Frl. Fanny Riether, VC Friedrichshafen, erhielt einen Sonderpreis.

Außerdem erhielten alle gestarteten Fahrer einen Preis und jeder teilnehmende Club ein Gastgeschenk.



Obere Reihe: Meneas Herrmann, 1. Vorst., Bernh. Amann, 2. Vorst., Walter Köpfer, Sportwart, alle VC Singen. Untere Reihe: Wanderpokalsieger VC Konstanz mit den Fahrern Jürgen Gänsele, Heinz Winter, Manfred Altmann, Rainer Schwade und Otto Müller.



Vespa-Freunde zu Gast in Japan. Eine gelungene Überraschung beim Freundschaftstreffen des VC Gelnhausen

## Orientierungsfahrt der Vespaner

Auch in diesem Jahr führte der Vespa-Club 1959 Gelnhausen wiederum seine inzwischen zur Tradition gewordene Orientierungsfahrt durch. Der Einladung waren etwa 50 Maschinen aus Hanau, Bürgel, Bergen und Friedberg gefolgt.

Bereits am Nachmittag war der Startplatz vor dem Clublokal in einen großen Parkplatz verwandelt worden. In langer Reihe standen die Vespas und glänzten in der matten Nachmittagssonne. Kurze Zeit vor dem Start aber grollte der Wettergott. Dunkle Wolken zogen auf und binnen weniger Minuten regnete es im wahrsten Sinne des Wortes Bindfäden. Schöne Straßen führten die Teilnehmer der Orientierungsfahrt durch den Kreis Gelnhausen und den benachbarten Kreis.

Nach gemeinsamem Abendessen versammelten sich alle Teilnehmer im Clublokal Café Roth zu einem geselligen Beisammensein. In seiner Begrüßungsansprache hieß der 1. Vorsitzende Karlfried Weingärtner alle Teilnehmer noch einmal herzlich willkommen und dankte ihnen für das zahlreiche Erscheinen und die äußerst faire Beteiligung an der Fahrt.

Großen Jubel und Beifall erzeugte die Bekanntgabe der Gewinner. Wie bereits im vergangenen Jahr errang der Vespa-Club Bergen mit 445 Punkten den ersten Platz in der Gesamtwertung. Die Mühe der Bergener wurde mit dem neuen Wanderpokal des VC Gelnhausen belohnt. Der VC Hanau belegte mit 430 Punkten den zweiten Platz. Ein Pokal war die Anerkennung für diese Leistung. 265 Punkte errang der VC Bürgel und somit den dritten Platz, der VC Friedberg erreichte den vierten Platz mit 195 Punkten. Die beiden Letzgenannten erhielten eine kleine Anerkennung, die sie in ihre Trophäensammlung einreihen können. Die besten Einzelfahrer des Tages waren mit 95 Punkten von 100 möglichen Fred Stefan (VC Bürgel) und Axel Pokern (VC Hanau).

Nach den ersten Tänzen, für Rhythmus sorgte das Trio Bolero, kündete Conferencier Hans Jürgen Freund den Gast des Abends an. Bernd Ickes dürfte im Kinzigtal längst kein Unbekannter mehr sein. Großen Anklang fand die Einladung des Conferenciers zu einem japanischen Wettessen. Von einer kleinen Japanerin in Originalkostüm wurde den vier Wettessern Reis in Schälchen serviert. Kopfzerbrechen bereitete den „Hungrigen“ das Essen mit Stäbchen. Doch als sie den Bogen herausgefunden hatten, faßten alle noch einmal nach. Dem Sieger winkte ein Freiflug des Aero-Clubs Gelnhausen.

Hans Jürgen Freund

## Gelände-Zuverlässigkeitsfahrt des VC Ratheim

Am 25. März veranstaltete der VC Ratheim seine 2. Gelände-Zuverlässigkeitsfahrt. Daß diese Fahrt immer beliebter wird, war daran zu ersehen, daß sich bis zum Meldetermin von zehn geladenen Clubs sieben gemeldet hatten und mit 47 Fahrern an den Start rollten.

Jeder Fahrer hatte eine Strecke von ungefähr 500 Meter zweimal zu durchfahren, die mit neun schweren Hindernissen markiert war. Hier konnte man wieder sehen, wer seine Maschine in allen Situationen beherrscht. Es ist erwähnenswert, daß vor allen Dingen junge Fahrer aus neuen Clubs den alten Hasen das Nachsehen gaben, denn wer bei dieser Fahrt ohne Fehlerpunkte fahren wollte, mußte schon mit allen Wassern gewaschen sein.

Den ersten Preis in der Einzelwertung errang Herbert Klump vom VC Duisburg-Hamborn mit 9 Fehler vor Hermann Sarres mit 12 Fehler und Rudolf Schubert mit 14 Fehler, beide vom VC Wesel.

In der Mannschaftswertung konnte wiederum der VC Aachen mit den Fahrern Bless, Koberg und Fischer den 1. Preis erringen, mit insgesamt 99 Fehler.

Den 2. Preis errang der VC Oberbruch mit den Fahrern Thisen, Bürger und Lindenlauf.

Es ist für den VC Ratheim immer erfreulich, daß alle teilnehmenden Fahrer den Anordnungen folgen und bis jetzt alle Veranstaltungen ohne Unfälle und Strafen abgelaufen sind.

## 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



**Denfeld**

*Die  
Sitzbank  
für Ihre  
Maschine*

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

## Vespa-Geländeprüfung in Buxtehude

Am 15. April 1962 hatte der Vespa-Club Buxtehude seinen großen Tag. Zu unserem ersten Freundschaftstreffen (Vespa-Trial) waren unserer Einladung sechs Clubs, der VC Pinneberg, VC Bremen, VC Osterholz-Scharmbeck, VC Lüneburg, VC Hbg.-Wandsbek und VC Hbg.-Blakenese nach Buxtehude gefolgt. Trotz des unfreundlichen Wetters gingen nach der herzlichen Begrüßung unserer Gäste durch den Vorstand 40 Fahrer auf den idealen mit zum Teil schwierigen und tückischen Sektionen bestückten 0,9 km langen Rundkurs an den Start. Der scharfe, kalte Wind machte den Fahrern, besonders aber den Punktrichtern schwer zu schaffen.

Die sieben zu durchfahrenden Sektionen stellten höchste Anforderungen an Maschinen und Fahrer. Die Sektionen waren so gewählt, daß jeder der Fahrer seine Fahrtüchtigkeit, sei es beim Steilhang, beim Slalom, bei der Sandstrecke oder bei einem sonstigen Hindernis unter Beweis stellen konnte. Unser Sportwart hatte den 40 Aktiven vor Beginn der Prüfung den Rundkurs gezeigt und sie mit den Sektionen vertraut gemacht.

Besonderes fahrerisches Können verlangte die Sandstrecke mit der Steilauffahrt.

Nach der vierten Runde zeichnete sich schon die Routine einiger Fahrer ab. Bis zum Mittag hatten 19 Fahrer aufgegeben. Zu unserem Bedauern fiel die gesamte Mannschaft von Pinneberg aus.

An das Geländetrial schloß sich das Zeitfahren an, bei dem der Fahrer, der eine 25 m lange Strecke am langsamsten fuhr, ohne dabei den Boden mit den Füßen zu berühren, als Sieger hervorging. Bei dieser Prüfung war ein besonders schöner Silberpokal zu gewinnen.

Zu unserer Freude hatten sich im Laufe des Nachmittags eine Reihe interessierter Zuschauer eingefunden.

Nachmittags war das Zeitfahren beendet. Gemeinsam fuhren wir ins Clublokal.

In einer kurzen Ansprache hob unser Vorsitzender die gute Beteiligung an unserem ersten Freundschaftstreffen hervor und dankte mit herzlichen Worten allen Beteiligten für ihre Leistungen.

Anschließend wurden die Sieger in den einzelnen Wertungsgruppen geehrt.

### Siegerliste

#### Klasse GS

- |   |          |
|---|----------|
| 1. Zähle, VC Osterholz-Scharmbeck       | 48 Pkte. |
| 2. Hecht, VC Buxtehude                  | 49 Pkte. |
| 3. Reichenbach, VC Osterholz-Scharmbeck | 54 Pkte. |

#### Klasse Touren

- |                                   |          |
|-----------------------------------|----------|
| 1. Zähle, VC Osterholz-Scharmbeck | 48 Pkte. |
| 2. Abel, VC Hbg.-Blakenese        | 75 Pkte. |
| 3. Risau, VC Buxtehude            | 80 Pkte. |

#### Zeitfahren

- |                             |        |
|-----------------------------|--------|
| Zoch, Günther, VC Buxtehude | 1:45 m |
|-----------------------------|--------|



Der Vespa-Club Ratheim in Paradeaufstellung am Tag der Vespa.



Von 1957-1959 holte sich der älteste aktive Vespa-Fahrer im Vespa-Club Hamburg, Klaus Peter Badje, diese stattliche Anzahl von Einzelfahrerpreisen.

## Fuchssuchfahrt des Vespa-Clubs Alzey

Am Sonntag, dem 15. April 1962, führte der Vespa-Club Alzey eine Fuchssuchfahrt im Kreisgebiet Alzey durch, zu der die Clubs aus Worms, Bingen und Bad Kreuznach eingeladen waren.

Gestartet waren 7 Teilnehmer aus Worms, 8 Teilnehmer aus Bad Kreuznach und 11 Teilnehmer aus Bingen. Nach über zwei Stunden Fahrzeit, bei einer Streckenlänge von 52 km, trafen die ersten Teilnehmer am Ziel ein, während die letzten Fahrer über drei Stunden brauchten.

Nach dem Mittagessen nahm der 1. Vorsitzende des Vespa-Clubs Alzey, Geibel, die Siegerehrung vor.

1. Hans Leyendecker, VC Bad Kreuznach
2. Werner Leim, VC Bingen
3. Bernd Uihlein, VC Bingen
4. Ulrich Blass, VC Bad Kreuznach
5. Gotthold Schneider, VC Bad Kreuznach

1. Mannschaftssieger VC Bingen
2. Mannschaftssieger VC Worm II
3. Mannschaftssieger VC Worms I
4. Mannschaftssieger VC Bad Kreuznach

## Neue Clubanschriften

**Frankfurter Vespen 1960:** Geschäftsstelle: Dieter Kuckelmann, 6 Frankfurt (Main), Augustusstr. 1

**VC Köln:** 1. Vors. Hans Willi Müller, 2. Vors. Heinz Siesenop, Kassiererin Renate Decker, Schriftführerin Rosemarie Creutz, 1. Ausfahrtsleiter Klaus Maser, 1. Sportleiter Hans Jos. Strathaus, Protokollführer Josef Neukirchen

**VC Hagen:** 1. Vors. Gerda Wittekind, 2. Vors. Eberhard Koch, Kassierer Dieter Kröhl, Sportwart Dieter Althoff, Schriftf. Marlis Althoff. Clubanschrift: 58 Hagen, Friedenstr. 45. Sekretariat: 58 Hagen, Eppenhäuserstr. 97. Clubabend jeden Dienstag um 20 Uhr im Alt' Hagener Hof.

**VC Hamburg-Wandsbek:** 1. Vors. Günter Adami, Hamburg 43, Nordschleswiger Straße 2, 2. Vors. Bernd Bombach, Schatzmeister Werner Schaffert, Sportwart Julius Busch

**VC Langenhagen e.V.:** 1. Vors. Dieter Biester, 2. Vors. Klaus Lidde, Schriftführerin Ingrid Gerhardt, Kassenwart Peter Ramdohr, Pressewart Rudi Stutfeld, Sportwart Horst Severit, Tourenwart Werner Mettge, Kassenprüfer Hermann Wiesner, Günter Diefenbach. Clublokal „Drei Linden“, Langenhagen, Walsroderstr. 153. Clubabend: Freitags um 20 Uhr.

## Heiratsfreudigkeit bei den Vespa-Freunden Düsseldorf e.V.

In den letzten Monaten fanden nicht weniger als drei Vespa-Hochzeiten innerhalb unseres Vespa-Clubs statt. In den Hafen der Ehe steuerten unsere aktiven Mitglieder:

Gerd und Annelie Burger,  
Rudolf und Karin Schassan

sowie unser Präsident:

Wilhelm und Marianne Honné.

Alle drei Brautpaare bekamen selbstverständlich eine zünftige Vespa-Hochzeit mit allem Drum und Dran. Wir wollen hoffen, daß uns für die nächsten Monate eine Ruhepause gegönnt wird, damit wir uns von den vielen Feiern erholen können. Sollte es jedoch in irgendeinem Vespa-Club an Rat fehlen wie man eine Eheschließung zustande bringt, so wenden Sie sich getrost an die Vespa-Freunde Düsseldorf e.V.

Der Vorstand



Rudolf und Karin Schassan, Vespa-Freunde Düsseldorf



Wilhelm und Marianne Honné, 1. Vorsitzender der Vespa-Freunde Düsseldorf



## Clubreporter fotografierten für Sie



**Bild links oben:** Der Vespa-Club Wattenscheid beteiligte sich an einem Geschicklichkeitsturnier für Zweiräder und konnte dabei wertvolle Preise mit nach Hause nehmen. – **Bild links unten:** Gunter Herms, 1. Vors. des VC Nordhorn, hat geheiratet. – **Bild oben:** „Rast auf großer Fahrt“ in Frankfurt am Main.

# Schmunzel-Tip



„Der Neue ist ein Streber. Er streut dem Chef sogar Niespulver auf den Schreibtisch, damit er zum Chef recht oft ‚Gesundheit‘ sagen kann!“



▲ Vornehme Campingfreunde



„Dein Badeanzug, Usch, kneift der denn nicht?“ „Wieso, du möchtest das wohl gern?“



„Na, Puppe, worauf wart'ste?“ „Uff eenen andern!“

„Was bedeutet denn das viele Abfallpapier?“ „Der Chef entwirft ein Schreiben über Sparmaßnahmen!“



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 VespaTip 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.

Foto: Glässel, Schefer, Armster, Hoberg, Berchmann, Service-foto, Dr. Rockenbach, Hauschildt, Brunswick-Archiv, Polydor-Presseloto, Klepper, Eckkammer, Clubfoto, Archiv

# Die berühmten Geschwister:

## Vespa 125

**DIE NEUE VESPA 125** ist in Normalausführung und als „de Luxe“-Modell lieferbar. Preis Normalausführung DM 1230,—, „de Luxe“-Modell, DM 1290,—.

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 (!)

Abb.: „de Luxe“-Modell.



## 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, Mischung 1:15, 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 1590,—.

Abb.: Einzige Ausführung VESPA Grand Sport.



## Vespa 150

**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.

Verlangen Sie die Farbprospektserie B/1 - VESPA GMBH AUGSBURG



der meistgefahrenere Roller der Welt



*Ein Festtag — Stephan steigt von der Straßenbahn auf Vespa um*