

Vespa

TIP

DIE ZEITSCHRIFT
FÜR DEN VESPA-FAHRER



Aktuell: VESPA GRAND SPORT 160



Die deutsche Mannschaft bei der 10. Eurovespa 1962 in Madrid. Für die An- und Rückreise legte jede Vespa durchschnittlich 4000 km zurück.

Foto: Maurique

Aus dem Inhalt:

Die neue Vespa GS 160

Auf großer Ferienfahrt nach Afrika

Recklinghausen 1962

Vespas für den Urwaldbischof

Unser Schlagertip

Reisenachrichten

Bildstöcke und Marterln

Aktuelles Bild

Suomi

Eurovespa 1962

Jazz

Sportnachrichten

Dies und Das

Paragraphen

Leitartikel

Clubnachrichten

Schmuzzeltip

*

Besonders für Ihn:

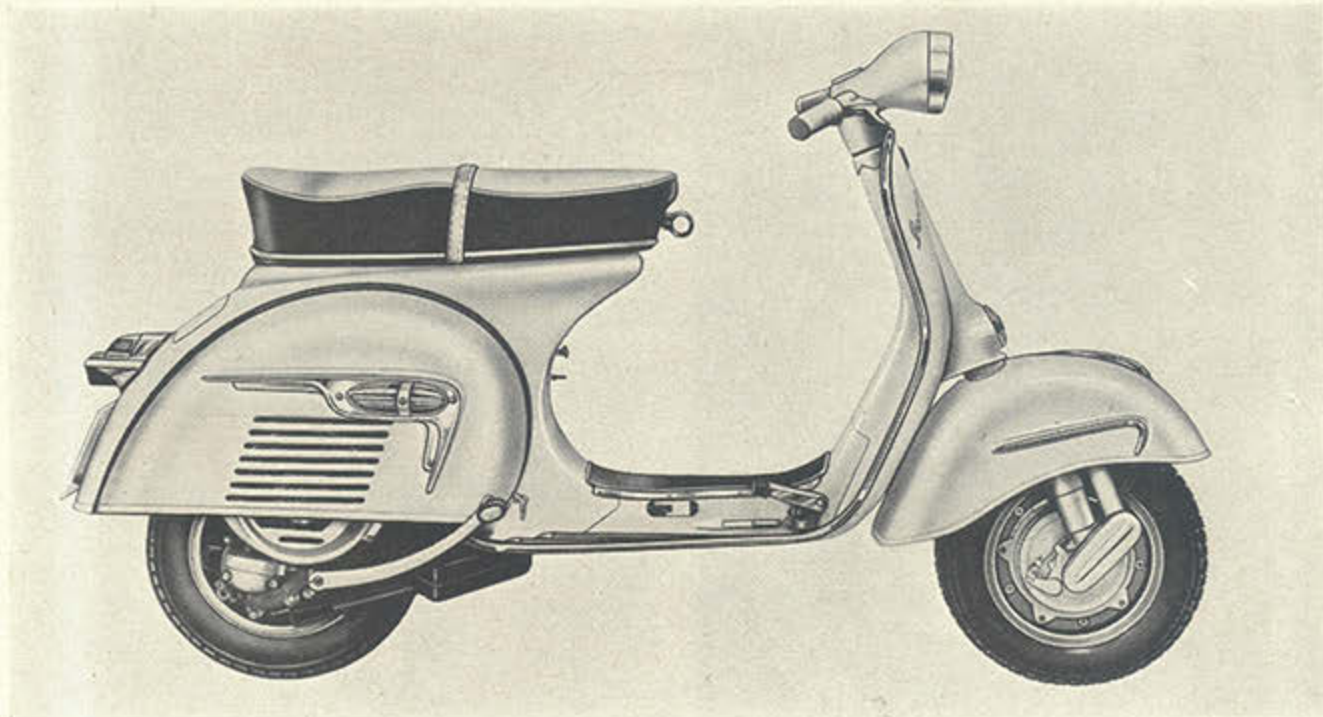
Für den Bordmechaniker

*

Unser Titelbild:

Die neue Vespa Grand Sport 160 wird sich wie alle Vespa-Modelle viele Freunde erobern.

Foto: Bayer. Bild GmbH.



Vespa GS 160 auf der IFMA 1962

Vollblut für jeden Tag — Monatelange Gebrauchstests

Augsburg. Vom 26. mit 30. September 1962 findet in Frankfurt die „Internationale Fahrrad- und Motorradausstellung“ statt. Diese Ausstellung, kurz „IFMA“ genannt, wurde zuletzt 1960 und ebenfalls in Frankfurt abgehalten. Sie ist zweifellos die bedeutendste periodische Zweiradausstellung Europas, die von der jährlich geplanten Zweiradausstellung in Zürich ergänzt wird. Es sind übrigens Bestrebungen im Gange, die IFMA nicht an Frankfurt zu binden, sondern einen bestimmten Städteturnus festzulegen, damit ein größerer Teil von Zweiradinteressenten sich von Zeit zu Zeit persönlich über das Zweiradangebot informieren kann. Doch dies ist erst in zwei Jahren akut.

In diesem Jahr werden über 200 Aussteller aus dem In- und Ausland das aktuelle Zweiradprogramm zeigen und gleichzeitig die Produkte der damit eng verbundenen Industriezweige zur Schau stellen. Da und dort wird sich chromblitzend — oder vielleicht ganz auf praktisch eingestellt — ein Blick in die nächste Zweiradzukunft auftun. Denn Millionen von motorisierten Zweiradfahrern wollen mit der Zeit gehen, aber dies auf zwei Rädern tun. Es trifft sich also in Frankfurt alles, was auf zwei Rädern fährt und einschlägige

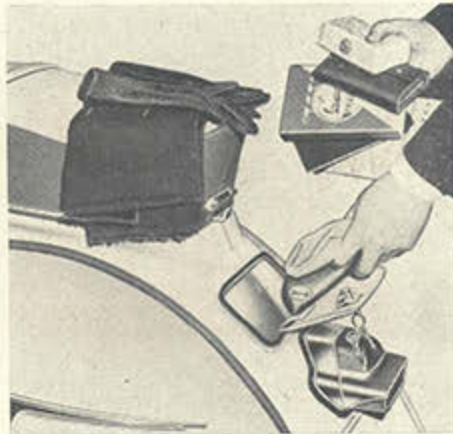
Interessen hat. Einschlägige Interessen haben auch die Campingfreunde, sagte sich eine Frankfurter Firma, und wird wie schon in den vergangenen Jahren mit einer Campingschau aufwarten. Für alle, denen das Frankfurter Messegelände vertraut ist, bleibt noch zu erwähnen, daß für die IFMA 1962 die großen Hallen A, B und C mit einer Ausstellungsfläche von über 20 000 qm belegt sind.

Die VESPA GmbH wird auf der IFMA wieder auf einem 150 qm großen Stand ihr gesamtes Rollerprogramm mit den bewährten Typen Vespa 125, Vespa Touren 150 und Vespa Grand Sport 150 zeigen. Als Neuheiten werden eine weitere Vespa Grand Sport mit 160 ccm und eine weitere Vespa Touren mit 4 Gängen vertreten und in beschränkter Anzahl auch schon lieferbar sein.

Die Vespa Grand Sport 160 wurde entwickelt, weil die „GS“ außer den Roller-Sportfahrern immer mehr Käuferkreise anspricht, die sich diesem Roller „für alle Tage“ verschrieben und unter anderem seine Rasanz im Stadtverkehr und seine beachtlichen Reisedurchschnitte besonders schätzen gelernt haben.



Das serienmäßige Reserverad ist praktisch unter der linken Haube untergebracht



Das Handschuhfach am Heck nimmt viele wichtige Reisekleinigkeiten auf



Die Testfahrer hatten zweifellos „Ideen“ und die GS hielt Sie aus.



Monatlang war auf Feldstraßen reger „GS“-Verkehr

Deshalb erhielt die „GS 160“ eine entsprechend veränderte Charakteristik. Im Mittelpunkt der Überlegungen standen größtmögliche Wartungsfreiheit, eine weitere Steigerung der Beschleunigung, Elastizität und des allgemeinen Fahrkomfortes. Die Vespa GS 160 will ein echter Gebrauchsroller mit sportlicher Note sein — und ist es auch. Die Vespa-Form wurde noch etwas verfeinert und mit der neuen Lackierung „Alabaster“ (-Weiß) in zeitgemäße Eleganz gekleidet.

Der von 150 auf 160 ccm vergrößerte Hubraum entwickelt jetzt bei niedrigerer Drehzahl eine höhere Leistung. Die Leistungskurve verläuft dagegen flach, so daß jetzt bei 6000 bis 7500 U/min mehr als 8 PS zur Verfügung stehen, wodurch gesteigerte Reisedurchschnitte erzielt werden können. Das Drehmoment liegt schon im unteren Drehzahlbereich höher, was auch im hügeligen Gelände ein zügiges Fahren bei weniger Schalten ermöglicht. Der Motor der GS 160 erreicht seine Leistungsspitze von 8,5 PS bereits bei 6500 U/min. Unter anderem wurde noch die Kurbelwellenlagerung verändert. Somit ergeben sich schon aus diesen Merkmalen die größere Motorelastizität, das gesteigerte Anzugsvermögen, die grö-

ßere Lebensdauer und geringere Wartungskosten mit Erhöhung der Intervalle für Großinspektionen auf 8000 km.

Wenn — wie jetzt die „GS 160“ — ein Vespa-Modell lack- und chromglänzend vorgestellt wird, war es längst monatelang in unscheinbarer Aufmachung „inkognito“ auf der Straße. So mußte sich auch die Vespa GS 160 in einem extremen Gebrauchstest bewähren, der ohne Rücksicht auf Wetter und Jahreszeit . . . zigtausend Kilometer über Straßen jeder Art, durch Dörfer und Städte, bergiges und flaches Land führte. Nebenstehend einige Aufnahmen aus dem „Examen für die Praxis“.

Die Vespa GS 160 wird übrigens gleichzeitig mit der IFMA auch bei den Vespa-Werksvertretungen ausgestellt sein. Der Handel verfügt zu diesem Zeitpunkt auch über Informationsmaterial. Im Rahmen des sonstigen Vespaprogramms werden auf der Frankfurter Ausstellung natürlich auch die Vespa-Lastenroller gezeigt.

Technische Daten:

Motor	Original Vespa		
Zylinder	1		
Arbeitsweise	Zweitakt		
Hubraum	158,5 ccm		
Verdichtung	1:7,3		
Leistung	8,5 PS 6500 U/min		
Zündung	Batterie		
Kühlung	Gebälse		
Vergaser	Autoprinzip mit Startvorrichtung		
Getriebe			
Gänge	4		
Schaltung	Drehgriff		
Kraftübertragung	direkt auf das Hinterrad		
Räder — Reifen			
Radmontage	einseitig, wie beim Auto, Räder untereinander austauschbar		
Reifengröße	3,5 x 10		
Federung			
Vorderrad	Schwinghebelfederung und hydraulische Stoßdämpfer		
Hinterrad	Triebsatzschwinge, Schraubenfeder und hydraulische Stoßdämpfer		
Bremsen	mech. Innenbackenbremsen mit Leichtmetallbremstrommel und Kühlrippen		
Elektrische Anlage	Schwunglicht-Magnet-Zünder Batterie 6 V, 12 Ah		
Fahrgestell	selbsttragende Stahlblechkarosserie wie beim Auto		
Treibstoff			
Mischung	1:25		
Tankinhalt	9 Liter, davon 1,8 Liter Reserve		
Normverbrauch	3 Liter		
Fahrwerte			
Höchstgeschwindigkeit	bis 100 km/h		
Steigfähigkeit	32 Prozent		
Zugelassen	für 2 Personen		
Benötigter Parkraum	ca. 2 qm		
Maße und Gewichte			
Radstand	1220 mm	Eigengewicht	110 kg
Länge	1795 mm	zul. Gesamtgewicht	265 kg
Breite	710 mm	Leistungsgewicht	12,8 kg/PS
Höhe	1045 mm		
Serienmäßige Ausstattung	Reserverad, Bordwerkzeug, Diebstahlsicherung, Blinkanlage, abschließb. Handschuhfach, Rückspiegel, Chromausstattung.		
Steuer pro Monat	DM 2,10		
Versicherung pro Monat	DM 6,—		
Änderungen vorbehalten			

Auf großer Ferienfahrt nach Afrika



Bild oben: Werner van Bracht mit den großzügigen Gastgebern in Souk el Arba. V.r.n.l.: Werner van Bracht, Sabbah Abderrahmane, dessen Tochter und Frau. — Bild unten: Camping in Afrika! Helmuth Schober (vorn rechts) ist gerade dabei ein deftiges Rührei mit westfälischem Speck zuzubereiten, wobei ihm Werner ungeduldig zuschaut.

Wenn im März die Fliedersträucher dicke Knospen bekommen und den nahen Frühling ankündigen, dann pflegt die Motorsportler das Reisefieber zu packen. Dann werden Pläne für die große Ferienfahrt geschmiedet und Karten gewälzt. So ging es 1961 auch den beiden Mitgliedern des Vespa-Clubs Recklinghausen, Helmut Schober und Werner van Bracht. Italien und Belgien und manches andere Land hatten sie mit ihren GS schon längst „erobert“, und so richteten sie nun ihren Blick zunächst nach dem schönen Spanien. Werner war nicht wenig erstaunt, als Helmut erklärte: „Wenn wir schon nach Spanien fahren, dann wollen wir auch den Sprung übers Mittelmeer wagen und Afrika einen Besuch abstatten.“ Natürlich war Werner zunächst perplex, aber dann ließ er sich von Helmut überzeugen, daß nur eine Afrikafahrt die richtige „Masche“ für die Urlaubsfahrt sei, denn für die Vespa gäbe es keine Grenzen.

An einem schönen Sommermorgen brachen dann die beiden Vespa-Fahrer in Recklinghausen auf zur großen Fahrt. Ihre beiden GS waren mit Ballen von Gepäck beladen. Ein Zelt samt Schlafsäcken, Decken, Kochgeschirr und reichlichem Dosenzubehör spielten die Hauptrolle, aber auch Ersatzteile und zusätzliche Kleidungsstücke hatte man nicht vergessen. Die beiden Vespen hatten also allerlei Last zu bewältigen, was ihnen aber nur wenig auszumachen schien. Mit oft 90 „Sachen“ fuhren die beiden erfahrenen Vespa-Leute über Düsseldorf nach Aachen, um dort an der belgischen Grenze der Bundesrepublik für sechs Wochen Ade zu sagen. Bei Lüttich erreichten sie die Maas, die ihnen über das von den alljährlichen Vespa-Treffen bereits wohlbekanntes Huy, Namur, Charleroi bis Mons zur Rechten das Geleit gab. Die Zechen der Borinage erinnerten sie lebhaft an das heimliche Kohlenrevier.

Bald war dann auch die französische Grenze passiert und Maubeuge erreicht. Auf den ausgezeichneten französischen Straßen liefen die beiden Vespen wie die Teufel, und als es gegen Abend ging, da sahen die beiden Freunde hoch oben auf der Cuvette Laon mit seiner stattlichen Kathedrale liegen. Leider hatte schon längst ein Dauerregen eingesetzt, aber Werner und Helmut trösteten sich mit dem Gedanken, daß er auch einmal wieder aufhören würde und schlugen hinter Laon ihr Zelt für die Übernachtung auf. Noch hatten sie ja fertigen Proviant aus der Heimat bei sich.

Als sie am nächsten Morgen ihre Fahrt fortsetzten, hielt immer noch der Regen an. Werner fluchte nicht wenig beim Verpacken des Zelttes, aber Schober tröstete ihn mit der Aussicht, daß in Afrika bestimmt die Sonne scheinen würde.

Nach 130 km flotter Fahrt erreichten sie Paris, dem sie aber wenig Beachtung schenkten, nachdem sie festgestellt hatten, daß die Stadt an der Seine ein außerordentlich teures Pflaster ist. Also trotz Regen weiter nach Süden! Orléans und Tours waren die nächsten Etappen der Reise, und über Poitiers erreichten sie wohlbehalten Bordeaux. In einer Hafenschenke probierten sie das Beste, was dieses Gebiet zu bieten hat, den roten Bordeaux, der ihnen so gut schmeckte, daß sie für den Abend einige Flaschen des edlen Getränkes in ihren Rucksäcken verstaute. Beim abendlichen Camping wärmten sie sich dann mit ihrem Inhalt etwas auf.

Über Perpignan erreichten sie am nächsten Tage das mondäne Seebad Biarritz am Atlantik, aber bei Nieselregen ist es auch dort nicht schön. Dafür war es aber nun nicht mehr weit bis zu den Pyrenäen und der spanischen Grenze. Während es bisher die Zöllner an der belgischen und französischen Grenze nicht allzu genau genommen hatten, gab es hier eine eingehende Grenzkontrolle mit dem unangenehmen Aus- und Einpacken, aber schließlich war auch das glücklich überstanden, und die beiden GS rollten munter summend unter dem Schlagbaum hinweg nach Spanien hinein, Richtung Madrid, und selbst die härtesten Steigungen der Pyrenäen konnten ihnen nichts anhaben. In Madrid war kein Campingplatz aufzutreiben, und so mußte Helmut lange außerhalb der Stadt nach einem Plätzchen für ihr Zelt suchen. Ubriens regnete es auch hier, aber das waren ja die beiden Afrika-reisenden längst gewohnt. Eine gewisse Entschädigung bot ihnen die Gelegenheit ein Fußballspiel zwischen Real Madrid und Santander zu besuchen, wobei sie das spanische Temperament erstmalig richtig kennenlernten.

Als sie dann Cordoba erreichten — sechs Tage nach ihrer Abfahrt aus Recklinghausen —, da hatte der Dauerregen endlich sein Ende erreicht, und die Stimmung hob sich gewaltig, als die beiden Vespisten bei herrlichstem Sommerwetter einem großen Volksfest beiwohnen konnten. Hier erlebten sie eine Farbensinfonie südlichen Gepränges, wie man



Bild oben: Die beiden Vespa-Fahrer auf der Heimfahrt. Ihr Gepäck ist schon erheblich leichter geworden. Nun stehen sie hier am Scheideweg und überlegen an Hand der Karte, ob sie nach Tanger oder Tetuan weiterfahren sollen. Sie entscheiden sich schließlich für Tanger. — **Bild unten:** Helmut Schober (links) und Werner van Bracht (rechts) mühen sich hier bei ihrem Abendessen in Tanger nach orientalischer Sitte ohne Messer und Gabel auszukommen und wie in ihrer frühesten Kindheit mit den Fingern zu essen, was ihnen anfänglich manche Schwierigkeiten bereitete.

sie sich hierzulande einfach nicht vorstellen kann. In den schönsten Volkstrachten zogen die Festteilnehmer musizierend durch die Stadt, und auf den Straßen und Plätzen gab sich das Volk mit Begeisterung dem Tanze hin. Gern wären Schober und van Bracht noch länger in Cordoba geblieben, aber ihre Gedanken weilten schon längst im schwarzen Erdteil. So fuhren sie auf steilen Gebirgsstraßen weiter und waren hell begeistert, als sie in der Ferne das blaue Mittelmeer erblickten. In der berühmten Weinstadt Malaga probierten sie den süßen Malagawein und erreichten schließlich die Hafenstadt Algeciras.

Nun lag ihr Ziel, Afrika, greifbar vor ihnen. Per Schiff überquerten sie das Mittelmeer und setzten in Ceuta erstmalig ihren Fuß auf afrikanischen Boden. Mochte nun kommen, was wollte, sie waren im schwarzen Erdteil! Nicht wenig waren Helmut und Werner überrascht, als sie erstmalig tankten und nicht mehr als nach unserem Gelde 30 Pfennig pro Liter zu bezahlen hatten. Ceuta, das zu Spanien gehört, ist nämlich zollfrei, und so konnte man hier auch sehr billig einkaufen, ähnlich wie auf der Insel Helgoland, und davon machten die beiden Vespa-Fahrer nun reichlich Gebrauch. Dann fuhren sie am gleichen Tage weiter nach Tanger, wo es ihnen so gut gefiel, daß sie dort zwei Tage blieben. In Tanger lernten sie auch das arabische Nachtleben kennen. In einem mit orientalischer Pracht geschmückten Restaurant empfing man sie wie Stammesfürsten. Wo man hinsah, prangten Teppiche an den Wänden und auf dem Boden. Auf einem niedrigen Tische servierten den beiden Rollerfahrern Kellner in orientalischen Gewändern ein Abendessen mit vielen Gängen. Alles war hier vorhanden, nur keine Messer und Gabeln, und so mußten sich die beiden Reisenden an die arabische Sitte gewöhnen und mit den Fingern essen. Aber einen Heidenspaß hat es ihnen trotzdem gemacht. Weniger Vergnügen machte ihnen hingegen die Rechnung, die dann präsentiert wurde, aber das hilft ja nichts. Wenn man schon einmal im Orient ist, dann muß man eben mit den Wölfen heulen.

Über kühles Wetter und Regen hatten sich nun Schober und van Bracht während ihres gesamten Aufenthaltes in Nordafrika nicht zu beklagen. Hier brannte die Sonne unbarmherzig Tag für Tag vom Firmament hernieder, aber dafür waren dann die Nächte im Zelt desto kühler. Ein großes Erlebnis hatten Helmut und Werner, als sie nach Rabat kamen. Es war gerade der heilige Tag der Mohammedaner, der Freitag. Hier sahen sie, wie der König, phantastisch gekleidet, in der glühenden Mittagssonne zum Gebet in die Moschee ritt, umgeben von einem ebenso farbenfreudig gekleideten militärischen Gefolge von bis an die Zähne bewaffneten Muselmanen und Negern.

In Casablanca nahmen die Vespa-Fahrer nun längeren Aufenthalt, den sie zu zahlreichen Ausflügen ins Innere des Landes benutzten. In Hemdsärmeln fuhren sie in der glühenden afrikanischen Sonne durch dürre Wüstengebiete, Maisfelder und Weinberge und waren immer froh, wenn sie irgendwo nur einen Trunk kühlen Wassers erwischen konnten. Die Straßen waren glücklicherweise meistens gut, und so fuhr man, wo es irgend möglich war, ein hohes Tempo, um dann wenigstens im Winde etwas Kühlung zu finden. Merkwürdigerweise machte das den beiden GS nicht das geringste aus und sie liefen wie die Wiesel. An ein Heißlaufen, das die beiden Reisenden anfangs befürchtet hatten, war gar nicht zu denken. Marrakesch war auch eines ihrer Ausflugsziele, und hier sahen sie unverfälschtes orientalisches Leben wie in Tausendundeine Nacht. In dem kleinen Flecken Souk el Arba du Charb fragten sie einen Araber nach dem Wege, wobei ich einflechten muß, daß weder Helmut noch Werner eine Fremdsprache beherrschen. Zu ihrem großen Erstaunen antwortete ihnen der Araber in leidlichem Deutsch, und nun kam es heraus, daß er als Besatzungssoldat der französischen Armee längere Zeit in Koblenz und Wiesbaden stationiert gewesen war und sich nun freute, endlich einmal Deutsche in diesem vergessenen Winkel Afrikas anzutreffen. Sabbah Abderrahmane, so hieß der Araber, lud sofort die beiden Deutschen in sein Haus ein, wo ihnen ein frugales Mittagmahl vorgesetzt wurde. Daran durften nach arabischer Sitte die weiblichen Familienmitglieder nicht teilnehmen. Erst nach der Mahlzeit machte Sabbah die deutschen Gäste mit seiner Frau und den beiden Töchtern bekannt und lud sie zu längerem Aufenthalt als seine Gäste ein. Das ging natürlich nicht, denn unsere Freunde mußten ja wieder zurück zu ihrem Zelt, und rings um sie waren in jeder Richtung ca. 200 km Wüste. Ihr arabischer Freund entließ sie erst, nachdem sie ihm versprochen hatten, ihn für längere Zeit zu besuchen, wenn sie ihr Weg wieder nach Afrika führen sollte. Daß es ihm Ernst war mit dieser Einladung, bewies er, indem er seither schon öfters an Schober in gebrochenem Deutsch geschrieben hat. Er ist Kraftfahrer beim Kommandanten seines Stützpunktes, und sein Kapitän, der auch als Besatzungsoffizier in Deutschland war, schreibt ihm immer die Briefe.

Woche um Woche ging dahin und ein Erlebnis jagte das andere. Nur die beiden GS ließen sich nicht das geringste anmerken, daß ihnen etwa die afrikanische Gluthitze nicht behagte, und so kamen denn die beiden Recklinghäuser eines Tages wieder in Ceuta an, wo schon der Dampfer zur Überfahrt nach Spanien ihrer harhte. Von Algeciras aus ging die Fahrt zunächst entlang der herrlichen spanischen Mittelmeerküste und dann über die Sierra Nevada nach Barcelona und von dort wieder über Frankreich nach der Schweiz. Über Genf, Lausanne und Zürich fuhren sie zum Bodensee und dann im Eiltempo zum großen Treffen in Wiesbaden, wo sie ein fröhliches Wiedersehen mit ihren Recklinghäuser Clubkameraden feiern konnten. In Wiesbaden erregten sie nicht wenig Aufsehen. Schober und van Bracht hatten sich nämlich während ihrer Sechswochenreise weder rasiert noch die Haare schneiden lassen, und so sahen sie denn mittlerweile mit ihren braungebrannten Gesichtern und unförmigen Bärten wie echte Urwaldmenschen aus. Als sie dann mit ihren Vespen ihren Einzug in Recklinghausen hielten, blieben die Leute vor Staunen auf der Straße stehen. Das machte aber den beiden Afrikanern nichts aus. Sie hatten zwar beide an Gewicht erheblich abgenommen, aber ihre beiden GS waren so frisch und munter wie am ersten Tage ihrer 7300 km langen Fahrt. Abgesehen von einem gerissenen Bowdenzug, der in wenigen Minuten durch einen mitgeführten Ersatzzug ersetzt wurde, gab es unterwegs keinerlei Pannen, und darauf konnten die beiden Globetrotter wohl mit Recht stolz sein. Hatten sie doch die Motoren — namentlich im Gebirge — oft bis zur Grenze ihrer Leistungsfähigkeit in Anspruch nehmen müssen.

Ernst Geuder

Recklinghausen 1962

Das westdeutsche Regionale Vespa-Treffen - ein großer Erfolg

Am 28. und 29. Juli veranstaltete der Vespa-Club Recklinghausen das Regionale Vespa-Treffen Recklinghausen 1962. Gleichzeitig wurde eine Städte-Rallye für Vespa-Fahrer durchgeführt, zu welcher die Teilnehmer am 28. Juli morgens um 8 Uhr in Clubmannschaften starteten. Als Kontrollstellen dienten 63 Tankstellen einer Betriebsstoffirma, und aus der Kilometerzahl und der Anzahl der angesteuerten Tankstellen wurde die Bewertung der Mannschaften errechnet. Ein besonderer Anlaß für das Treffen war das zehnjährige Jubiläum des VC Recklinghausen, der unter der rührigen Leitung seines Vorsitzenden Werner Eichler alle organisatorischen Vorbereitungen in mustergültiger Weise getroffen hatte. Mittelpunkt und Ziel des Treffens, an dem über 500 Vespa-Fahrer aus der Bundesrepublik, Holland, der Schweiz, Österreich, Frankreich und Belgien teilnahmen, war wie beim letzten Treffen 1958 das Saatbruchgelände und die Vestlandhalle. Unter dem am Samstagnachmittag in Scharen eintreffenden Fahrern wurde die Berliner Mannschaft mit dem Vorsitzenden des VC Berlin, Dr. Rottenberg, an der Spitze besonders stürmisch begrüßt. Dr. Rottenberg wurde vom Schriftführer Dienst, Schatzmeister Ziegler und Fr. Müller begleitet, und selbstverständlich hatten alle die 450-km-Fahrt auf ihren Vespen ohne jede Panne zurückgelegt.

Empfangschef Helmut Schober, der alte Afrikafahrer, hatte alle Hände voll zu tun, um die ankommenden Clubs willkommen zu heißen und zu den Abfertigungsstellen einzuweisen. Das Sprachgewirr war kaum noch zu übersehen, und man hörte zeitweilig mehr holländisch als deutsch sprechen. Auch Indonesier trafen mit ihren Vespen ein. Generalsekretär Wolfgang Schramm war schon offensichtlich bei seinem Eintreffen krank und mußte bald in ein Hotelbett „verfrachtet“ werden, um dort die Grippe auszukurieren. Leider lag er auch am Samstag im Bett und sah nichts von der gesamten Veranstaltung, sehr zum Bedauern seiner zahlreichen Recklinghäuser Freunde. Mißgeschick! Ein großes Aufgebot von weißgekleideten Piloten betreute die Ankommenden, Funkstationen der Polizei und des THW mit zahlreichen mit Funk-

ausgerüsteten Helfern arbeiteten unablässig, und so lief alles wie am Schnürchen ab. Eine ganze Campingstadt wuchs am Stadtrand aus der Erde. Überall in der Stadt erregten die vielen Vespa-Fahrer beträchtliches Aufsehen. Für 48 Stunden hatte die Vespa Recklinghausen (131 000 Einwohner) restlos erobert. Den städtischen Behörden, der Polizei und dem THW sei für die vorbildliche Förderung der Veranstaltung besonderes Lob gesendet, welches auch der Presse für ihre großzügige Förderung des Treffens in gleichem Maße gilt. Das in der Hauptsache mit Damen des Clubs besetzte Büro der Fahrtleitung leistete hervorragende Arbeit. Um 18 Uhr war Kontrollschluß, schon vor 20 Uhr lagen alle Ergebnisse trotz der großen Teilnehmerzahl fix und fertig vor.

Als Höhepunkt der Veranstaltung fand am Samstag in der herrlich dekorierten und voll besetzten Vestlandhalle ein Festball statt, zu welchem fast alle Teilnehmer in gesellschaftsfähiger Kleidung erschienen. Ein fünf Meter hoher goldener Lorbeerzweig und die Inschrift „Zehn Jahre Vespa-Club Recklinghausen“, im Hintergrund der Bühne angebracht, deuteten auf das Clubjubiläum hin. Vorsitzender Werner Eichler hieß namentlich den Vizepräsidenten des Vespa-Clubs von Deutschland, Walter Tönnies (Osnabrück), sowie die vier Berliner Gäste herzlich willkommen. Dann marschierte das Fanfarenkorps „Landsknechte Recklinghausen“ in historischen Kostümen durch den Saal zur Bühne und gab dort einige Fanfarenmärsche zum Besten.

(Fortsetzung auf Seite 6)

Bild oben links: Die vier Berliner Vespa-Fahrer unmittelbar nach ihrem Eintreffen in Recklinghausen. 2. von rechts Dr. Rottenberg, Vorsitzender des Vespa-Club Berlin. – **Bild oben rechts:** Der Vespa-Transporter mit seiner lustigen „Musikantenfracht“ fährt eine Ehrenrunde durch den vollbesetzten Saal der Vestlandhalle. – **Bild unten links:** Am Sonntagvormittag: Das Geschicklichkeitsturnier ist in vollem Gange. – **Bild unten rechts:** Vorsitzender Werner Eichler (r.) überreicht erfolgreichen Zielfahrern Ehrenpreise.



Vespa für den Urwaldbischof

Augsburg. Dieser Tage hatte das Vespa-Werk einen hohen Gast. Seine Exzellenz Bischof Dom. Floriano Loewenau vom Amazonas, Brasilien, besuchte in Begleitung von Pater Atanasius während seines Deutschland-Aufenthaltes das Vespa-Motorroller-Werk um die Produktionsstätte der deutschen Vespas kennenzulernen und um Vespas für die Pfarreien seiner Prälatur mitzunehmen. Die „Missionare vom Amazonas“ kommen seit Jahren in das Werk um ihren Zweirad-Fuhrpark zu ergänzen. Seine Exzellenz Bischof Loewenau kam dieses Jahr zum erstenmal selbst.

Er kam zum drittenmal nach Deutschland, seitdem er vor dreißig Jahren seine ostpreußische Heimat verließ um Franziskaner-Missionar zu werden. Seine heutige Prälatur hat mit 200 000 qkm fast die Größe der Bundesrepublik. Sie ist in fünf „Pfarreien“ eingeteilt und wird von ihm, 12 Priestern, 2 Brüdern und 24 Schwestern, von denen drei Deutsche sind, betreut. Neben den reinen Missions- und Seelsorgeaufgaben nimmt sich der Orden weitgehend der schulischen Bildung sowie der Kultur- und Sozialarbeit an. Die Priester legen dazu große Strecken zurück.

Die Hauptverkehrswege der beiden großen Länder Amazonas und Pará sind die „Wasserstraßen“ des Amazonas und seiner Nebenflüsse. Deshalb ist der Sitz der Prälatur in der Amazonasstadt Obidos, die etwa 800 km flußaufwärts liegt und eine portugiesische Gründung ist. Bei Obidos ist der Amazonas 2 km breit. Es ist die die engste Stelle des bis zu 20 km breiten und über 6000 km langen Flusses. Bischof Loewenau ist oft allein mit einem der Rennboote der Mission unterwegs. 300 km Tagesleistung sind dabei keine Seltenheit. „Die Eingeborenen sind allgemein friedlich und gastfreundlich“, erzählt der Bischof im schlichten schwarzen Mantel, aus dessen Kragenecke grauer Khaki und etwas Lila hervorschaut. Von für unsere Begriffe gefährlichen Erlebnissen redet er wie von Sonnenschein und Regenwetter. „Dort wo die Amazonas-Stromschnellen beginnen, hört bis jetzt unsere Tätigkeit auf“, ergänzt er in dem Ton, in dem wir etwa „Ende der Teerdecke“ feststellen würden.

Seine Exzellenz informiert sich beim stellvertretenden Verkaufsleiter H. Kulle über die Lieferbedingungen



Für große Entfernungs- und Transportprobleme hilft die brasilianische Luftwaffe zweimal im Monat aus. „Und — was Sie natürlich gerne hören werden“, schmunzelt der Urwaldbischof, „im Siedlungsbereich haben sich als Verkehrsmittel Ihre Vespas bewährt.“

Beim Rundgang durch das Werk und bei der Auswahl der Rollertypen erwiesen sich der rennbootfahrende Bischof und sein Pater als versierte Fachleute. „Exzellenz, dagegen müssen wir uns mit unseren Kenntnissen vom Amazonas schon mehr anstrengen“, lachte Vespa-Chef Dr. Simon. Während die beiden Missionare in Deutschland noch einen langen Programmzettel zu erfüllen haben, werden die bestellten Vespas seefest verpackt und nach Hamburg geschickt, wo sie auf das gleiche Schiff verladen werden, das Bischof Loewenau und Pater Atanasius zurückbringt.

m -

Recklinghausen 1962 (Fortsetzung von Seite 5)

Plötzlich erschien ein mit Musikanten in Gehröcken, Vatermördern und Zylindern aus Großvaters Zeiten besetzter dreirädriger Vespa-Transporter und fuhr unter stürmischem Jubel einige Ehrenrunden durch den Saal. Kaum hatten sich die Musikanten in der Mitte des Saales etabliert, um zum Tanze aufzuspielen, als von der Saaldecke 500 bunte Luftballons herabzuschweben begannen, um welche die Tänzer und Tänzerinnen balgten, da viele von ihnen kleine Präsente trugen. Der Festball war also alles andere als langweilig, und mit Recht konnten die „Ruhr-Nachrichten“ berichten, daß eine „echte internationale Atmosphäre der Freundschaft und Kameradschaft“ herrschte. Im Laufe des Abends gab dann Vorsitzender Eichler die Ergebnisse des Treffens und der Städte-Rallye bekannt und überreichte unter immer wieder aufblühendem Jubel den glücklichen Siegern ihre sehr wertvollen Preise.

Am Sonntagmorgen fand im Saatbruch ein von vielen Zuschauern besuchtes Geschicklichkeitsturnier statt, das mit dem Aufstiege von 700 Ballons mit dem Aufdruck „10 Jahre Vespa-Club Recklinghausen“ eröffnet wurde. Ca. 75 Fahrer starteten in Dreiermannschaften, und ihr Können veranlaßte die Zuschauer immer wieder zu Beifallsstürmen. Gleichzeitig fand auf der Gartenterrasse des Parkhotels ein mit einer Gratulationscours verbundener Empfang der Clubvorstände statt, bei welchem mehrere Clubs Eichler Ehrengeschenke überreichten. Jeder Clubvertreter erhielt eine Plakette auf Holzsockel. Als Vertreter der Stadt Recklinghausen begrüßte Bürgermeister Dr. Ottmer die Motorsportler und appellierte an Kopf und Herz bei der Ausübung ihres Sportes.

Um 15 Uhr traten die versammelten Vespa-Fahrer aus vielen Ländern eine Korsofahrt durch die Stadt an, woran die Bürgerschaft lebhaften Anteil nahm. Mit der Preisverteilung in der Vestlandhalle nahm das Treffen, das von schönstem Sommerwetter begünstigt war, seinen Abschluß. Es war ohne jeden Mißklang verlaufen und wird sicherlich allen Teilnehmern noch lange in bester Erinnerung bleiben.

Und nun noch kurz die Ergebnisse.

Zielfahrt (Zone I bis 50 km): 1. VC Bork-Selm, 2. Bochum-Süd, 3. Hagen.

Zone II (bis 100 km): 1. VC Oedt, 2. Burgsteinfurt, 3. Remscheid.

Zone III (über 100 km): 1. VC Amsterdam (535 km), 2. Hamburg (436 km), 3. Oldenburg (250 km).

Städte-Rallye: 1. Bork-Selm, 2. Viersen, 3. Hagen, 4. Osna-brück, 5. Gladbeck, 6. Unna, 7. Witten, 8. Utrecht (Holland).

Geschicklichkeitsturnier: 1. VC Wesel (10 Punkte), 2. Lintorf (6 Punkte), 3. Duisburg-Süd (9), 4. Hüls (9), 5. Gladbeck, 6. Bochum-Süd, 7. Bonn, 8. Bork-Selm.

Korsofahrt: 1. VC Oedt, 2. Gladbeck, 3. „Het Gooi“-Hilversum (Holland).



UNSER SCHLAGER TIP!

Es sind doch immer wieder amerikanische Schlager, die, sei es in ihrer Muttersprache oder in Deutsch, bei uns Furore machen. Da haben wir „Speedy Gonzales“, eine amerikanische Schlagerjungfer mit mexikanischem Einschlag, die den Trip nach Europa gewagt, und wie es scheint, auch erfolgreich beginnen konnte. Rex Gildo, der jugendliche deutsche Schlagersänger, der in letzter Zeit immer mehr in den Vordergrund rückt, nahm sich „Speedy Gonzales“ an. Zu deutsch nennt man sie „Kleine Gonzales“, und es ist ein Schlagermärchen des alten Trend, in dem Liebe und laue Nächte sich gegenseitig ablösen. „Speedy“ ist nett, charmant könnte man sagen, wenn nicht das Studio-Begleitorchester etwas zu deutsch, Entschuldigung, etwas zu lahm sich der „Kleinen Gonzales“ angenommen hätte.

Die Platte erschien bei der Electrola unter der Bestellnummer 22 231

Aber auch die „Katje“, wie sie viele nennen, ist wieder groß in Form. Sie behauptet, daß die „Rosen rot seien“, was man ihrer überzeugenden Stimme absolut glauben kann. Mag Catarina Valente auch Schlager und sogenannte Schnulzen singen, sie gibt mit ihrer Stimme dem Schlager den Inhalt, den er bei vielen anderen „Sängern“ und „Sängerinnen“ entbehrt. Mit den nötigen technischen Mitteln, die einem Aufnahme-Studio zur Verfügung stehen, läßt sie die Rosen rot erscheinen. Bravo Katje! Zu haben ist die Platte bei Telefunken unter der Bestellnummer 19 365.



Rex Gildo

Aber noch eine Platte möchte ich an dieser Stelle, im Schlager-Tip, erwähnen. Sie wird von Ivo Robic gesungen und heißt: „Ein ganzes Leben lang ... will ich dich lieben!“ Man sieht, daß sich die meisten Schlager, und wie kann es auch anders sein, um die Liebe drehen. Der gute Ivo flüstert hier mit seinem ausländischen Akzent so richtig weich in das Mikrophon, daß es einem schon ganz anders ums Herz werden kann. Aber „das haben die Mädchen so gerne“ ...

Diese Schallplatte, die die Deutsche Grammophon Gesellschaft herausgebracht hatte, bei Polydor, ist unter der Bestellnummer 24 897 erhältlich.

Reisenachrichten

Zweites Autobahn-Automaten-Restaurant. (kb) Die zweite Autobahn-„Schnell-Gaststätte“ im Bundesgebiet ist jetzt an der nach Süden führenden Fahrbahn der Strecke Frankfurt—Mannheim bei Lorsch in Betrieb genommen worden. Einschließlich Münzwechsler stehen mehr als 100 Automaten zur Selbstbedienung bereit. Die erste Raststätte dieser Art bewährt sich schon seit längerer Zeit an der Autobahn Kassel—Hannover bei Seesen am Harz.

Ohne „Internationale“ nach Finnland. (kb) Nicht mehr erforderlich sind nunmehr auch in Finnland Internationaler Führerschein und Internationale Zulassung für motorisierte Besucher aus Deutschland. Das teilte die finnische Handelsvertretung in Hamburg mit.

In München gibt's „Internationale“ prompt. (kb) Der Internationale Führerschein ist in München in der Regel schon am Tag nach der Antragstellung zu haben. Dieser „Kundendienst“ habe sich im Bundesgebiet herumgesprochen und bereits viele Auswärtige zum Paßamt gelockt, verlaudet aus dem Münchener Rathaus.

Keine „Schonung“ mehr für Ausländer. (kb) Ausländische Verkehrssünder können künftig nicht mehr mit Nachsicht der dänischen Polizei rechnen. Wer beispielsweise schneller als erlaubt fährt, kann dadurch ein fühlbares Loch in die Urlaubskasse reißen.

Schweizer Touring-Club bietet 100 Campingplätze. (rb) Hundert Campingplätze bietet der Touring-Club der Schweiz jetzt im ganzen Land — ausgenommen die Kantone Uri, Glarus, die zwei Basel und Appenzell-Innerholden — an. Die beiden neuesten Plätze befinden sich bei Orbe (Waadt) und Sempach (Luzern). Je nach Komfort sind die Plätze in drei Kategorien eingeteilt.

Hilfe auf Italiens Straßen. (rb) Für die Erste Hilfe hat der italienische Automobilklub ACI bis jetzt 22 Stationen längs der Autostrada del Sole eingerichtet. Unter anderem wurden zahlreiche Notruf-Apparate an den Hauptstraßen aufgestellt.

Autobahn Frankfurt—Nürnberg gewachsen. (kb) Dem Verkehr übergeben wurde jetzt die 24 Kilometer lange Teilstrecke Tennenlohe—Höchstädt (Aisch) der künftigen Autobahn Frankfurt—Würzburg—Nürnberg. Die gesamte Strecke soll Ende 1964 befahrbar sein.

Neue Esso-Auslandskarten. (kb) Nach dem Muster ihrer Deutschlandkarten hat die Esso AG jetzt Autokarten für alle europäischen Reiseländer herausgebracht. Neben dem übersichtlich gestalteten und gut abgestuften Straßennetz enthalten die Karten auch Angaben über besonders reizvolle Strecken, Wälder, Gebirge, ferner Tourenvorschläge und Stadtdurchfahrten. — Gleichzeitig legt die Esso einen „Straßenführer für Europa“ vor. Die schönsten Fahrtstrecken Europas sind in Streifenkarten und dazugehörigen Beschreibungen erwähnt. Eine Europakarte mit 70 000 km eingezeichneten Straßen bietet den Gesamtüberblick.

Cläre Goldschmidt

BILDSTÖCKE UND MARTERLN

Kleine Kunstwerke unbekannter
Steinmetze von der Gotik, Barock
und Rokoko bis zur Gegenwart.

Barockbildstock vor dem Franziskanerkloster Altstadt
bei Hammelburg an der Klostermauer über dem Saaletal



Auf den Gemälden alter Meister, die uns das Aussehen deutscher Landschaften im Mittelalter bis heute bewahrt haben, finden sich häufig Bildstöcke als markante Blickpunkte. Auch auf den Städtebildern von Hartman Schedels berühmter „Weltchronik“ und später noch — etwa in Ludwig Richters idyllischen Biedermeierzeichnungen — tauchen sie immer wieder auf. Ja, wenn wir heute durch Hessen, Franken, Altbayern, Tirol oder Kärnten reisen, können wir sie in beachtlicher Zahl noch im Original sehen. Viele sind wohl ein wenig verwittert und manchmal ist auch nicht mehr ganz erklärbar, warum sie gerade hier stehen, da die Umgebung sich längst gewandelt hat, aber ihr Sinn als volkstümliche Dokumente mittelalterlicher Frömmigkeit ist unverbraucht.

Auf Dorfstraßen stehen sie und auf Marktplätzen, an Rathäusern und Kirchaufgängen, Wegrainen und Straßenkreuzungen, in den Weinbergen und am Waldrand.

Vielfältig wie ihre Standplätze, waren die Aufgaben, die sie zu erfüllen hatten: zuvorderst natürlich sollten sie den Vorübergehenden eine eindringliche Mahnung sein, eine Aufforderung zum Verweilen und zu frommer Andacht, denn allein zu „Gottes Ehr“ waren sie fast sämtlich gestiftet, wie ihre Inschriften besagen. Dann dienten sie zunächst als Wegzeichen an Wallfahrtsstraßen, als Orte der Rast und des Gebets für die Pilger. Als Beichtstätten auf Gerichtsplätzen bekamen sie eine ihrem Charakter noch immer gemäß neue Funktion, schließlich aber dienten sie sogar als Markierung von Gebietsgrenzen. Im 17. Jahrhundert endlich fiel ihnen als „Geleitsäulen“ eine ganz neue — bei der damaligen Unsicherheit auf den Straßen — äußerst wichtige Aufgabe zu: sie zeigten an, wie weit der Geleitschutz der jeweiligen Landesherren reichte. So stand bis in unsere Zeit im Hammelburgischen — an der Straße nach Fulda — ein Bildstock aus dem Jahre 1615 mit dem Wappen des Fuldaer Erzbischofs und des Würzburger Fürstbischofs Julius Echter, auf dem beiderseits vermerkt war: „Wirtzburgisch geleydt — Fuldisch geleydt“.

Die Wappen ihrer Stifter tragen auch viele der anderen Bildstöcke: Ritter und Äbte, kaiserliche Räte und mancherlei hohe Herren veranlaßten die Aufstellung der Andachtsbilder. Ebenso ließen Bürger und Handwerker ihre Haus- und Zunftzeichen an den Erinnerungsmalen anbringen, die sie für verunglückte Angehörige stifteten. Oft galt der Bildstock als Votivstein dem Gedanken an die wunderbare Rettung des Stifters aus Gefahr an eben jener Stelle, an der er ihn später setzen ließ. Manchmal veranlaßte auch eine Freveltat die Aufstellung einer Bildstöcke, erstmals wohl im Jahre 1202, als in Würzburg beim Dom ein Gedächtnis für den erschlagenen Bischof Konrad von Ravensburg in Form einer Totenleuchte errichtet wurde. Niemals aber diente ein Bildstock als Sühnmal; diese in den Justizbereich gehörende Aufgabe war und blieb bis weit ins 16. Jahrhundert hinein in ganz Mittel- und Nordeuropa den Steinkreuzen vorbehalten.

In ihrer Form zeigen die Bildstöcke die Umsetzung der großen Stilbewegungen ins Volkstümliche. Doch ist ihre Silhouette sich in ihrer Grundgestalt durch alle Jahrhunderte immer gleich geblieben; auf niedrigem Sockel steht ein meist kantiger Säulenschaft, der — an Stelle eines Kapitells — ein relief-

geschmücktes Kopfstück trägt, das häufig einem Tabernakel gleicht. Sakramentshäuschen, Totenleuchten — späterhin die barocken Altaraufbauten — boten reiche Anregung für die Meister der Bildstöcke. Ein paar Steinmetznamen sind überliefert, in der Mehrzahl aber blieben die Künstler anonym; was wir heute an Namen und Jahreszahlen von den Bildstöcken ablesen, bezieht sich auf die Stifter, den Anlaß und die Zeit der Aufstellung.

Der reiche Reliefschmuck diente anfänglich fast ausschließlich zur Darstellung der Passion Christi. In nachgotischer Zeit erschien eine größere Vielfalt der Motive: die Geburt des Heilands, die Anbetung der Könige, die Taufe des Herrn im Jordan, schließlich auch die Auferstehung und Himmelfahrt. In der Zeit des Dreißigjährigen Krieges wurden viele Bildstöcke mit Motiven des Marienlebens geschmückt. Besonders beliebt waren Vesperbilder und Darstellungen der Madonna als Himmelskönigin. Von Anbeginn aber war es Sitte, zusätzlich zum Hauptmotiv, Heiligenfiguren auf dem Bildstock zu postieren: Orts- und Namenspatrone und ländliche Notthelfer für Feldbau, Weingarten und Viehzucht.

Auf Grund der ältesten Bild Darstellungen, die der Marter Christi gewidmet waren, bekamen in Süddeutschland und Österreich die Bildstöcke die Bezeichnung „Marter“, die — nach dem jeweiligen Dialekt — in „Marterl“ oder „Marterla“ abgewandelt wurde und bis heute aus der Volkssprache nicht verschwunden ist. Aus der Vielzahl der Bildstöcke wurden einige durch ihre besonderen Namen zu Denksteinen historischer Erinnerung. Oft gab die Farbe des Steines den Namen, bei der „Grauen“ oder der „Weißen Marter“ etwa, während der Anlaß der Aufstellung bei der „Mordmarter“, der „Wettermarter“ und der „Gerichtsmarter“ aus den Namen spricht. Historische Geschehnisse hingegen kommen in unsere Erinnerung, wenn wir von der „Pestmarter“, dem „Schwedenkreuz“ und dem „Türkenstein“ hören.

Keineswegs aber dürfen wir die Bildstöcke und Marterln nur als Denkmäler volkstümlicher Kunst betrachten. Vielerorts — in Mainfranken, Altbayern und Österreich — haben sie im religiösen Brauchtum, etwa bei Prozessionen und Flurumgängen, noch lebensvolle Bedeutung. Hin und wieder werden auch heutzutage noch Bildstöcke als Erinnerungsmale gesetzt. Ihre Form ist traditionsgebunden, ihre Inschriften aber spiegeln die Ereignisse der Gegenwart. So gemahnt im bayerischen Alpenvorland, beim Städtchen Glonn, — unweit der Autobahn München—Salzburg — der Text eines Marterls an einen tragischen Autounfall:

Dies Marterl spricht,
o Christ bedenk es wohl,
wie schnell sind doch
des Lebens Jahre voll.
Als junger Meister froh
und frei von Sorgenlast
ward Freund mit jedem Leitungsmast.
Doch dieser hier, mein Gott,
er barg den Tod.
Am Starkstrom starb ich,
nicht an Erdennot.

Cläre Goldschmidt

Christus als der Gute Hirte. Bildstock aus dem Jahre 1706 bei Findlos in der Hessischen Rhön



Marterl in Ehrwald in Tirol vor dem Bergmassiv des Wettersteingebirges



Kreuzbildstock aus dem Jahre 1637 an der Straße von Bischofsheim nach Sandberg in der Fränkischen Rhön



Aktuelles im Bild



Bild links oben: Der motorisierte Scherschleifer. Dieser alte Vertreter seiner Zunft ging mit der Zeit und stellte ein Zweirad in seinen Dienst. – **Bild links unten:** Wieder ein neuer Vespa-Fahrerling. Er macht aber seine ersten Fahrversuche auf einem ganz besonders günstigen Platz, dem 32 000 qm großen ADAC-Verkehrsübungsgelände in Frankfurt. Auf diesem Übungsplatz können die „Fahrerlinge“ auch ohne Führerschein in Begleitung eines Kraftfahrers fahren und dabei sämtliche Verkehrszeichen lernen. – **Bild rechts oben:** Der stolze Papa hat seinen hoffnungsvollen Sprößling mit zum Vespa-Treffen gebracht. **Bild rechts unten:** Edle Pferde und die eleganten Vespas gehörten bei der 10. Eurovespa 1962 in Madrid zu den täglichen Straßenbildern in der spanischen Hauptstadt.

SUOMI

Fortsetzung aus Vespa Tip Nr. 43

150 km nördlich von Helsinki hören die Asphaltstraßen auf. Sie werden durch Olsandstraßen ersetzt, die bei Regenwetter mit dem Roller etwas schwer zu fahren sind. Ich bewies aber mit einem Sturz bei Schönwetter, daß solche Vorkommnisse wetterunabhängig sind. Die kleinen Räder der 125er erhöhten die Schwierigkeiten, das Fahren machte aber trotzdem Spaß. Ich würde aber empfehlen nicht alleine zu fahren. Ein ausdauernder und hartnäckiger Kamerad hat mir gefehlt. Ich würde eine derartige Reise nicht mehr ganz solo unternehmen. Von Sehenswürdigkeiten zu Sehenswürdigkeiten bin ich nicht gejagt, im Gegenteil. Ich habe das Land auf mich wirken lassen. Seen und Wälder zogen an mir vorbei, wo es mir gefiel, schlug ich mein Zelt auf. Ein moderner Robinson. Mit Stille, Ruhe und Frieden durfte ich die Bekanntschaft machen. Zeit spielt hier keine Rolle. Darauf dürfte die Unpünktlichkeit der Menschen dieses Landes zurückzuführen sein.

Auf dem Schiff hat mich ein junger Finne eingeladen. Sollte ich nach Oulu kommen, so müsse ich ihn unbedingt besuchen. Ich tat es. Mit Begeisterung und Freude zeigte mir Viljo seine Heimatstadt. Vergessen Sie nicht, wenn Sie nach Oulu kommen, den Arli-Bierkeller zu besuchen. Es soll der einzige des Nordens sein. Sie finden ihn leicht, er liegt dem Bahnhof direkt gegenüber. Wir wollen nicht Biertrinken fahren nach Finnland. Es wäre dies außerdem das ungünstigste Land dazu, denn das Bier ist sehr leicht, auch schwer erhältlich, da Alkoholverbot besteht. Zum Essen trinkt man eben Milch. Die Eigenarten des Kellers bestehen aber darin, daß Sie Bier frei, nicht finanziell zu verstehen, bekommen und viel gesungen wird. Irgendein Gast beginnt zu singen, ein Finne oder ein Matrose, dessen Schiff im Hafen liegt, schon nehmen die übrigen Anwesenden die Liedertexte, die immer und für jeden bereit liegen, zur Hand und fallen kräftig in den Gesang ein. Bald fühlt sich auch der Einsamste als Teil der Bierkellerfamilie. Sie können uralte finnische Lieder hören, Seemannslieder im langsamen Englischwalzertakt, traurige Lieder der Karelier, die ihre Heimat verlassen mußten oder freudige, feurige Polkas von den Volksfesten.

Sie werden sich vielleicht fragen, wie ich mich verständigt habe, da Finnisch eine sehr schwere Sprache ist und mit dem Deutschen nicht die geringste Ähnlichkeit hat. Viljo hat gut Englisch gesprochen und wir konnten uns dadurch verständigen. Ich habe aber auch viele Finnen getroffen, die von den Kriegsjahren her noch etwas deutsch verstanden. Finnland war ja bekanntlich mit Deutschland verbündet, der große finnische Heerführer war Mannerheim. Plätze und Straßen sind nach ihm benannt worden. Das Mannerheim-Museum steht übrigens in Helsinki unweit des Hafens.

Mein Flocki trug mich wieder weiter nach Norden. Vorerst den Bottnischen Meerbusen entlang nach Kemi. Die Vegetation dieser Gegend läßt sich am besten mit der Pflanzenwelt um die Baumgrenze in den Alpen vergleichen. Moose und Farnkräuter wuchern, zwischendurch ragen Felsblöcke aus der Erde, die Bäume stehen in weiten Abständen zueinander. Nur die widerstandsfähigsten und geduldigsten Pflanzen überstehen den langen, rauhen Winter. Über den Iijoki fuhr ich weiter dem Kemijoki entgegen. Joki heißt Fluß und solche Jokis gibt es hier viele. Auf ihnen wird das Gold des Nordens — Holz — transportiert. Die Baumstämme schwimmen hunderte Kilometer weit auf den breiten, trägen Flüssen. Jeder Stamm ist markiert, damit sie an den Mündungen je nach Besitzer getrennt werden können. An diesen Flußmündungen entstehen dann die holzverarbeitenden Industrien wie in Oulu und Kemi. Nun ging es den Kemifluß entlang Rovaniemi entgegen. Dieser Fluß ist in der letzten Zeit durch eine eigenartige Sportart sehr bekannt geworden. Die jungen Finnen stehen auf Baumstämmen und balancieren mit einem langen Stock, den sie fest in den Händen halten. So fahren sie in akrobatischer Haltung den Fluß hinunter, natürlich zum Gaudium der Zuschauer. Früher wurden so die tüchtigsten Floßfahrer ermittelt, jetzt hat es den Anschein, als ob diese

Sommer-Fluß-Baumstamm-Veranstaltungen zu sehr in den Fremdenverkehrsbetrieb mitgezogen würden.

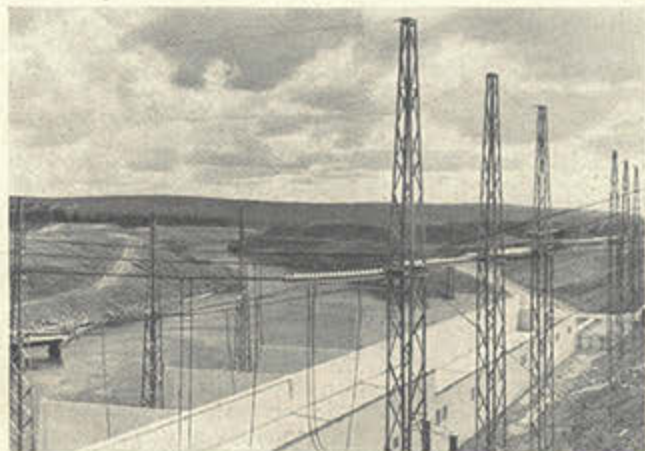
Kurz vor Rovaniemi konnte ich die ersten Rentiere sehen, worüber ich mich sehr freute; in der Folge sah ich sie noch sehr häufig. Sie trotten manchmal ganz gemächlich in der Mitte der Straße, wie eine Herde Kühe. Interessant sind auch die Brücken im Norden des Landes. Über die breiten Flüsse führen kaum Straßenbrücken, der Reisende muß sein Fahrzeug daher über die Eisenbahnbrücken steuern und erreicht so das andere Ufer.

Glückstrahlend erreichte ich an einem Abend Rovaniemi. Der Zeltplatz lag direkt am Ufer des Flusses, einige Zelte waren aufgestellt. Das ganze Städtchen sah sehr nett und einladend aus. Rasch schlug ich mein Zelt auf und richtete mich häuslich ein. In der Stadt gab es einiges zu sehen und in der Umgebung konnte ich nette Wanderungen machen, so daß ich beschloß nicht mehr weiter nach Norden zu fahren. Leider wurde mir auch die Zeit zu knapp dazu. In einem zeitlosen Land einen zeitlich begrenzten Urlaub zu haben, ist ein Übel. Sogar die Sonne ist zeitlos, sie vergißt auf das Untergehen und scheint immerzu. Es war immer Tag und ich hatte ständig Schlaf, denn ich konnte mich nur selten zum Schlafen entschließen. Wenige Kilometer nördlich der Stadt verläuft der Polarkreis, den ich doch unbedingt erreichen wollte. Schon am nächsten Tag fuhr ich die Eismeerstraße bis zum Polarkreis entlang. Er ist mit einem Schild gekennzeichnet, daneben steht ein kleines Holzhäuschen, in dem Souveniers zu erstehen sind. Um 1000,— Finnmark (13,— DM) kaufte ich mir dort ein sehr schönes, gleichmäßiges Rentiergeweih. Nach dem Kauf folgte ein Siegerfoto. Ich bat ein Mädchen mich mit meinem Fotoapparat vor dem Schild zu fotografieren. Mein nächster Besuch galt Norvajärvi. Bei diesem Ort wird an einem stillen, einsamen See die Gedenkstätte für die in Finnland gefallenen Söhne Deutschlands gebaut. Die Toten werden aus allen Teilen des Nordens geholt und hier zur letzten Ruhe gebettet. Rovaniemi selbst war Kriegsschauplatz und zur Gänze zerstört.

Besinnliche und freudige Stunden wechselten. Eine der lustigsten Erinnerungen an Suomi ist ein Tanzabend in Rovaniemi, bei dem in einer Turnhalle die Mitternachtssonne gefeiert wurde. Freilich war ein intensiver Lebertrangeruch nicht abzustreiten, hat man sich aber einmal daran gewöhnt, so stört er nicht mehr. Leider konnte ich die Mädchens nicht verstehen, trotzdem war es sehr unterhaltsam. Sie freuen sich und sind immerzu vergnügt, denn es ist Tag. Der lange Winter mit der ewigen Nacht mußte weichen und das stimmt sie froh und heiter. Kaum ein Volk lebt so bewußt und konzentriert wie das finnische im Sommer.

Ein Blick auf die Landkarte sagte mir, das es höchste Zeit zum Aufbruch sei. Da ich auf dem Landweg über Schweden zurückfahren wollte, so waren immerhin bis Göppingen bei Stuttgart noch 300 km zurückzulegen und die wollten erst gefahren werden. Schweden kannte ich schon vom Vorjahr, hätte auch gar keine Zeit mehr gehabt, es kennenzulernen. Zu lange habe ich mich im gastlichen Finnland aufgehalten. Mit Wehmut nahm ich Abschied von diesem herrlichen Land, aber mit der Gewißheit im Herzen, daß ich es wiedersehen werde!

Günter Viktor Eckkrammer



Kraftwerke strömen einen besonderen Zauber aus. Sie verbinden Natur und Technik. Kraftwerk am Kemijoki.



Die Eurovespa ist die Olympiade der Vespa-Fahrer. Dieses Gipfeltreffen der Vespisten findet jedes Jahr in einem anderen europäischen Land statt. Für 1962 war Madrid als Veranstaltungsort ausersehen worden. Jeder nationale Vespa-Club erhält durch den Vespa-Club von Europa die Gesamtzahl der Teilnehmer mitgeteilt, die als nationale Abordnung zur Eurovespa fahren können. Selbstverständlich wählt jedes Land die aktivsten und bewährtesten Clubmitglieder für dieses große Ereignis aus.

Die deutsche Mannschaft, die aus 30 Fahrern bestand, sammelte sich am 25. Juni in Konstanz am Bodensee. Von hier aus ging die Fahrt in drei Gruppen zu je neun Maschinen über Winterthur — Zürich — Biel — Neuchâtel — Lausanne am Genfer See entlang nach Genf. Der Übergang nach Frankreich vollzog sich für die deutsche Gruppe ohne Aufenthalt, da die französischen Zöllner weder Pässe noch Fahrzeugpapiere überprüften. Annecy — Aix les Bains — Chambéry waren die nächsten Städte, die an der Reisestrecke lagen, bevor in Voiron die deutsche Mannschaft ihr erstes Nachtquartier bezog. Hier stieß auch Vizepräsident Walter Toennes, der Mannschaftsführer, zu seinen Clubkameraden. Er wurde bereits sehnsüchtig erwartet, da er in seinem Wagen eine Anzahl von Ersatzteilen mitführte, die für verschiedene kleinere Reparaturen benötigt wurden. Walter Toennes war es nach mehreren Versuchen gelungen, die Ersatzteile an einem kleinen Grenzübergang ohne Zahlung des von den Schweizern verlangten hohen Transit-Zolls in die Schweiz einzuführen. Nach einer kurzen Besprechung, die VCVD-Vizepräsident Toennes am 26. Juni mit den drei Gruppenführern Altmann (VC Konstanz), Eichler (VC Seemöwe Friedrichshafen) und Beese (VC Bork-Selm) führte, startete die deutsche Mannschaft zum zweiten Streckenabschnitt, der über Valence — Nîmes — Montpellier zum Mittelmeer führte. Das Tagesziel war Perpignan. Perpignan war zugleich der Treffpunkt der „gelben Kolonne“, einer der sieben Kolonnen, die sich strahlenförmig auf Madrid zu bewegten. Zur gelben Kolonne gehörten neben den Fahrern aus Deutschland die Teilnehmer aus der Schweiz, Frankreich, Italien und Österreich. In Perpignan herrschte also reges Leben und Treiben unter den vielen Vespa-Fahrern, die sich hier für die Weiterreise nach Spanien sammelten. Am 27. Juni setzte sich die deutsche Kolonne in Richtung spanische Grenze in Bewegung. Leider war dort für einige Teilnehmer bereits die erste Enttäuschung fällig. Auf Grund mißverständlicher Mitteilungen des Organisations-Komitees der Eurovespa, konnten acht Teilnehmer die Grenze nach Spanien nicht passieren, weil sie keinen gültigen Reisepaß, sondern nur eine Kennkarte vorweisen konnten. Alle Bemühungen des Mannschaftsführers, doch noch eine Einreiseerlaubnis für die Clubkameraden ohne

Paß zu erhalten, waren vergeblich. Der liberalisierte Grenzverkehr in Europa hat bisher die spanische Grenze noch nicht erfaßt. Das Etappenziel des dritten Reisetages hieß für die übrige deutsche Mannschaft Barcelona. Gemeinsam mit den Vespa-Freunden aus der Schweiz und Österreich wurden die deutschen Fahrer in einem schönen Hotel auf einem Berg oberhalb der Stadt Barcelona untergebracht. Von ihrem Hotelzimmer aus gesehen lag den Vespisten Barcelona sozusagen zu Füßen. Das veranlaßte auch viele, nach dem Abendessen noch einen ausgedehnten Stadtbummel zu unternehmen, der sich nach dem Hörensagen bei einigen deutschen Clubmitgliedern bis in den frühen Morgen hinzog. Am 28. Juni wurde von Barcelona aus Madrid angesteuert. Diese Fahrtstrecke, die zwar nur 150 km lang war, verlangte den Fahrern aber das Letzte an Konzentration und Kraft ab. Die Strecke führte über Lerida nach Saragossa, aber die Vespisten sahen außer einer schlechten und staubigen Straße kein Haus, keinen Baum und keinen Strauch neben der Rollbahn stehen. Nur die Telegrafmasten verschafften ihnen die Gewißheit, daß sie inzwischen nicht auf dem Mond gelandet waren. In Saragossa wurde noch einmal übernachtet. Am 29. Juni wurde in Madrid das Ziel der Eurovespa 1962 endlich erreicht. Im Retiro-Park trafen auf die Minute genau die sieben Kolonnen mit über 500 Maschinen aus den westeuropäischen Ländern ein. Die deutschen Teilnehmer waren bei der Ausgabe der Gutscheine etwas enttäuscht, als sie feststellten, daß es erstmalig bei einer Eurovespa keine Plakette gab. Der erste Abend in Madrid stand den Teilnehmern frei zur Verfügung. Am 30. Juni begannen die eigentlichen Veranstaltungen der Eurovespa. Zuerst wurde eine gemeinsame Fahrt der Teilnehmer nach dem 70 km entfernten Toledo angesetzt. Wochenschau, Fernsehen und Rundfunk ließen sich dieses imposante Schauspiel nicht entgehen. Der Rundfunk widmete täglich dreimal eine Viertel Stunde seiner Sendezeit der Eurovespa.

Toledo, vor 400 Jahren Hauptstadt Spaniens, bietet dem Kunstkenner alles, was er sucht. Man sagt, wer in Spanien gewesen ist und Toledo nicht gesehen hat, kennt Spanien nicht. Das Geburtshaus des spanischen Malers El Greco mit dem dazugehörigen Museum und die Kathedrale mit ihren kostbaren Gemäldegalerien wurden besichtigt. Einen großen Eindruck hinterließ bei den Vespa-Freunden aus ganz Europa die Besichtigung des Alcazars, der im spanischen Bürgerkrieg Berühmtheit erlangte. Nach dem Mittagessen in Toledo konnte jeder nach Belieben in Richtung Madrid zurückfahren. Am Abend des gleichen Tages war eine Veranstaltung angesetzt, die im Freien stattfand und eine typische spanische Kirmes darstellte. Der Sonntag, der 1. Juli, begann mit einem Gottesdienst im Retiro-Park, an den sich unmittelbar die Corsofahrt anschloß. Die VCVD-Mannschaft fuhr sehr exakt und diszipliniert.

Eurovespa 1962

600 Vespa-Fahrer aus 12 Ländern kamen zur Eurovespa nach Madrid

1200 spanische Clubmitglieder kamen auf ihren Vespas zu einer nationalen Ziel-fahrt anlässlich der Eurovespa in die spanische Hauptstadt

Vizepräsident Walter Toennes führt die deutsche Mannschaft nach Madrid



niert und erntete überall herzlichen Beifall, wozu allerdings auch das bestechende Weiß der Kombinationen beigetragen hat. Nach dem Corso wurden die offiziellen Vertreter der nationalen Vespa-Clubs zu einem Empfang der Stadtverwaltung gebeten. Am Spätnachmittag war als Glanzpunkt der Eurovespa der Stierkampf in der Arena Plaza de Toros angekündigt worden. Zunächst war diese Veranstaltung nur für die Teilnehmer der Eurovespa gedacht und man hatte dazu in der Mehrzahl Nachwuchsmatadore verpflichtet. Wegen des Staatsbesuches des philippinischen Staatspräsidenten, der zusammen mit dem spanischen Staatschef General Franco in der Arena erschienen war, wurde das Programm sofort geändert und die Teilnehmer bekamen teilweise sehr gute Stierkämpfe zu sehen. Vorher konnten die Vorführungen der spanischen Reitschule bewundert werden. Am Spätabend waren die Teilnehmer der Eurovespa zu einem Festbankett im Hilton-Hotel eingeladen worden, welches zugleich den Abschluß der Eurovespa bildete. Am nächsten Tag rüstete sich die deutsche Mannschaft zur Heimfahrt. Bis Barcelona blieb die Mannschaft noch zusammen. Von dort aus trennten sich verschiedene Teilnehmer von ihren Clubkameraden, um am Mittelmeer noch schöne Urlaubstage verbringen zu können. Die große sportliche Leistung der deutschen Teilnehmer an der Eurovespa in Madrid beweisen schon die über 70 000 km, die die deutsche Vertretung von ihren Heimatorten nach Madrid und zurück bewältigt hat. In diesem Zusammenhang verdient auch Heinz Rosenberger vom Vespa-Club Bürgel noch besonderes Lob, der als gelernter Mechaniker allen Mitgliedern der deutschen Mannschaft bei unvermeidbaren Pannen unermüdlich hilfreich zur Seite stand. Auch der VCVD-Vizepräsident Walter Toennes hat zusammen mit seinen drei Gruppenführern wirklich eine eindrucksvolle Leistung vollbracht. Noch schöner wäre es in Spanien allerdings gewesen, wenn nicht einige deutsche Teilnehmer wegen Paß-schwierigkeiten an der spanischen Grenze zurückgewiesen worden wären. Für die, die nach Madrid fahren konnten, war aber die Eurovespa 1962 ein Erlebnis, an das sie sich in Jahren noch gern erinnern werden.

Bild links oben: Staub, Hitze und grelle Sonne waren die Wegbegleiter der deutschen Mannschaft auf ihrer Fahrt nach Madrid. – **Bild links unten:** Minister Martino spricht zur Eröffnung der Eurovespa. Dritter von links Dr. Renato Tassinari, Präsident des Vespa-Clubs von Europa. – **Bild oben:** Auch ein ehrwürdiger Pater gehört dem Vespa-Club Madrid an und nahm an allen Veranstaltungen der Eurovespa teil.



Für den Bordmechaniker

21. Lektion | Die Stromversorgung der Vespa

In allen Vespa-Rollern wird das Fahrlicht durch Wechselstrom erzeugt.

Wir wissen, daß in unseren Schwunglichtmagnetanlagen eine Spannung dadurch induziert wird, daß die Kraftlinien der Polmagnete die Windungen der Spulen schneiden. Bei jedem Polwechsel ändert sich die Richtung der Spannung. Daher eine Wechselspannung.

Wir haben einen sechspoligen Schwungmagneten, also wechselt bei einer Umdrehung sechsmal die Spannungsrichtung. Je zwei Richtungswechsel sind eine volle Wechselstromperiode. Macht unser Polrad eine Umdrehung in der Sekunde, so entstehen drei Perioden in der Sekunde, was gleich ist einer Frequenz von 3 Hertz (Hz).

Unser normales Licht im Haushalt hat eine Frequenz von 50 Hertz, das sind einhundert Richtungswechsel pro Sekunde.

Ein kleines Rechenbeispiel soll zeigen, wie sehr die Lichtversorgung von der Drehzahl des Motors abhängig ist.

Zur Errechnung der Frequenz dient folgende Formel,

$$f = \frac{P \times n}{2 \times 60}$$

Es ist

n = die Frequenz der Wechselspannung in Hertz/sec.

f = Drehzahl des Polrades in der Minute

P = Polzahl des Schwungmagneten

Die Zahl 2 unter dem Bruchstrich besagt, daß die Polzahl durch 2 geteilt werden muß, um die Periodenzahl zu erhalten.

Die Zahl 60 unter dem Bruchstrich ist erforderlich, um von der Drehzahl des Rotors pro Minute zu der Frequenz pro Sekunde zu kommen. „Hertz“ ist gleich Frequenz pro Sekunde.

Nach dieser Formel ist

bei 1000 Umdrehungen des Motors in der Minute

$$f = \frac{6 \times 1000}{2 \times 60} = 50 \text{ Hertz (Hz)}$$

bei 2000 Umdrehungen des Motors in der Minute

$$f = \frac{6 \times 2000}{2 \times 60} = 100 \text{ Hertz (Hz)}$$

bei 5000 Umdrehungen des Motors in der Minute

$$f = \frac{6 \times 5000}{2 \times 60} = 250 \text{ Hertz (Hz)} \quad \text{und}$$

bei 7000 Umdrehungen des Motors in der Minute

$$f = 350 \text{ Hertz (Hz)}.$$

Das obige Rechenbeispiel zeigt, daß wir bei 1000 Umdrehungen des Motors in der Minute bereits eine Frequenz von 50 Hz haben, also die gleiche Frequenz wie unser im privaten Haushalt vorhandener Strom. Diese Frequenz verdoppelt sich bei der doppelten Drehzahl und verfünffacht sich bei der fünffachen Drehzahl usw.

Dementsprechend steigt die Spannung an, denn je mehr Leiter in der gleichen Zeiteinheit von magnetischen Kraftlinien geschnitten werden, desto höher ist die induzierte Spannung.

Das hier Besprochene gilt in unserem Falle für den elektrischen Leerlauf, also dann, wenn kein Verbraucher eingeschaltet ist.

Schalten wir nun das Fahrlicht ein, so fließt im gesamten eingeschalteten Stromkreis ein elektrischer Strom, also auch in den Lichtankern. Der fließende elektrische Strom baut um die Leiter ein elektromagnetisches Feld auf, dessen Stärke

mit der Stärke des fließenden Stromes zunimmt. Die Richtung des um den Leiter aufgebauten Magnetfeldes ist von der Richtung des fließenden Stromes abhängig. Der fließende Strom und sein von ihm aufgebautes Magnetfeld wirken dem magnetischen Wechsel des Polfeldes entgegen. Den raschen Aufbau des Polmagnetismus verzögert der im Eisenkern des Lichtankers aufgebaute Magnetismus und trotz Erhöhung der Drehzahl schneiden nur so viele magnetische Kraftlinien die Lichtanker erlaubt.

Weil nun der von den Lichtankern aufgebaute Magnetismus mit der Stärke des fließenden Stromes zunimmt, ist die vom Schwunglichtmagnet induzierte Spannung auch von der Zahl der eingeschalteten Glühlampen und deren Leistungsaufnahme abhängig.

Es ist also die Verwendung der vorgeschriebenen Glühlampen eine wesentliche Voraussetzung für eine einwandfreie Funktion unserer Schwunglichtmagnetanlage.

Bei Verminderung des Stromflusses steigt die Spannung an. Deswegen muß Oxydationen und Schmorstellen, die den Stromfluß behindern, besonderes Augenmerk geschenkt werden. Querschnittsminderungen der Leiter lassen ebenfalls die Spannung ansteigen.

Wir haben außer dem im vorigen Tip besprochenen Zündstromkreis noch zwei getrennte Stromkreise.

1. den in seiner Funktion eben beschriebenen Wechselstromkreis und
2. den Gleichstromkreis.

Im Wechselstromkreis liegen: Die Biluxlampe 6 Volt 25/25 Watt des Fahrlichtes und das Rücklicht oder Kennzeichenbeleuchtung 6 Volt 5 Watt; letzteres jedoch nur, wenn die Biluxlampe eingeschaltet ist.

Im Gleichstromkreis liegen: Das Stand- oder Stadtlicht 6 Volt 2 Watt und das Rücklicht oder Kennzeichenbeleuchtung; letzteres jedoch nur, wenn das Stadtlicht eingeschaltet ist, das Stoplicht 6 Volt 18 Watt, die Blinkleuchten je 6 Volt 18 Watt, der Blinkgeber 6 Volt 20 Watt mit 3-Ampere-Sicherung, die Hupe.

Als Gleichstromquelle dient eine Batterie, die über einen Gleichrichter aufgeladen wird.

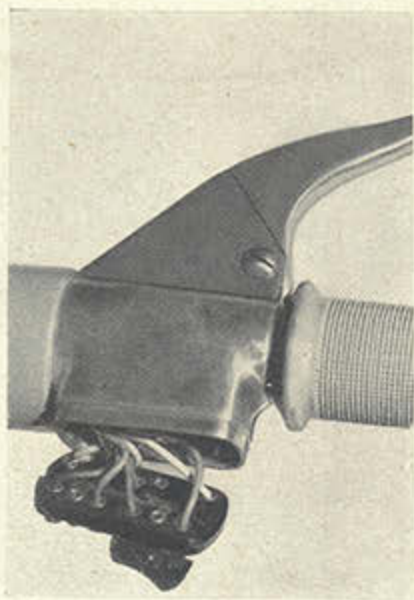
In verschiedenen Bildern soll nun gezeigt werden, welche Stellen besonders beachtet werden sollen, um eine einwandfreie Funktion der Lichtversorgung zu gewährleisten.

Vespa 150 T/4 und Vespa 125/2

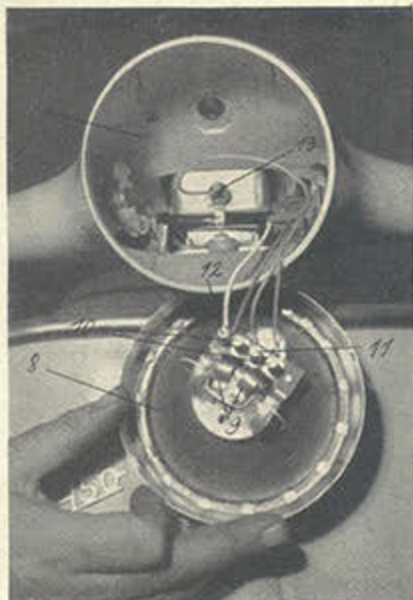
- Bild 1:** 1 Der Niederspannungsstromabnehmer, 2 Verbindungsstellen.
Bild 2: 3 Lichtschalter mit 4 Schalterhebel, 5 Kipphebel zum Ablenden und 6 Kurzschlußknopf. **Bild 3:** der Ablendschalter ohne Schutzdeckel. **Bild 4:** die Anschlüsse des Ablendschalters von der Rückseite eingeführt. **Bild 5:** 7 Lenkerkörper mit 8 abgenommenem Scheinwerfer, 9 Kontaktfedern der Biluxlampe, 10 Anschlußklemmen der Biluxlampe, 11 Anschlußklemmen für Standlicht, 12 Anschlußklemmen für Massekabel, 13 Tachobeleuchtung. **Bild 6:** Rücklichtgehäuse, 15 Rücklicht oder Kennzeichenbeleuchtung, 16 Stoplicht. **Bild 7:** 17 Fußbremshebel, 18 Stoplichtschalter, 19 Regulierschraube. **Bild 8:** 20 Blinkgeber, 21 Gleichrichter, 22 Sicherung zum Gleichrichter, 23 Batterie. **Bild 9:** 24 Schalter zum Blinkgeber ohne Deckel, 25 Kipphebel, 26 Schaltkontakte, 27 Kontroll-Lampe.



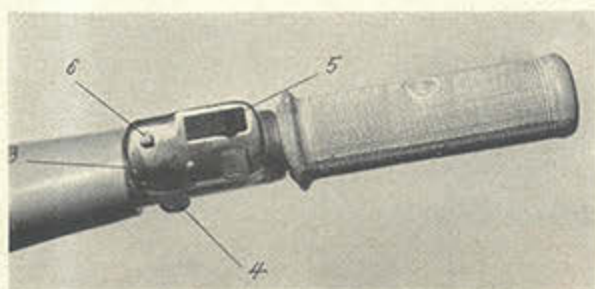
1



4



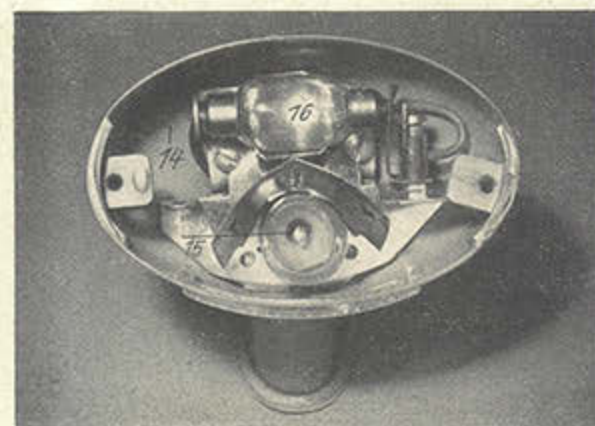
5



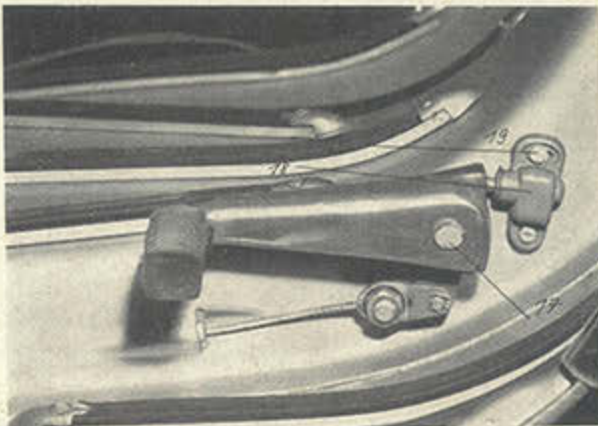
2



3



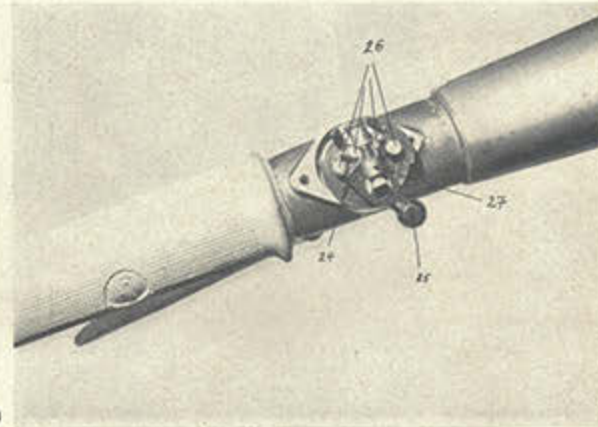
6



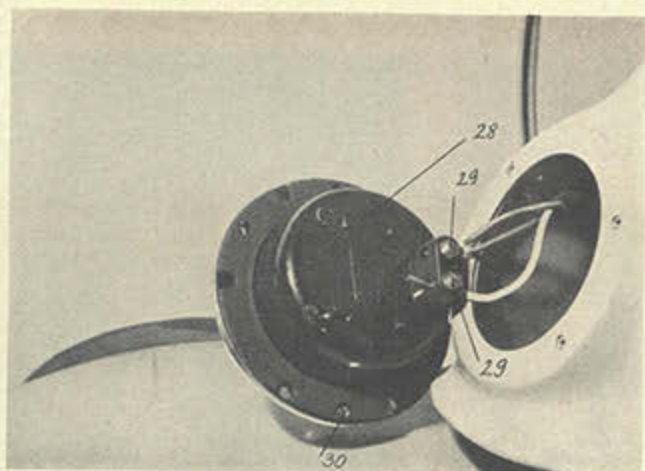
7



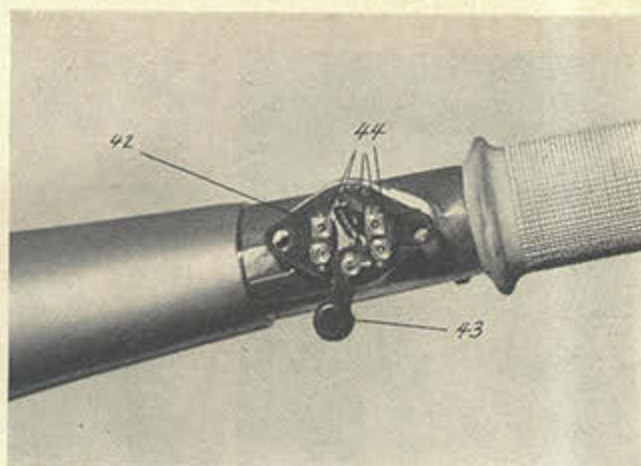
8



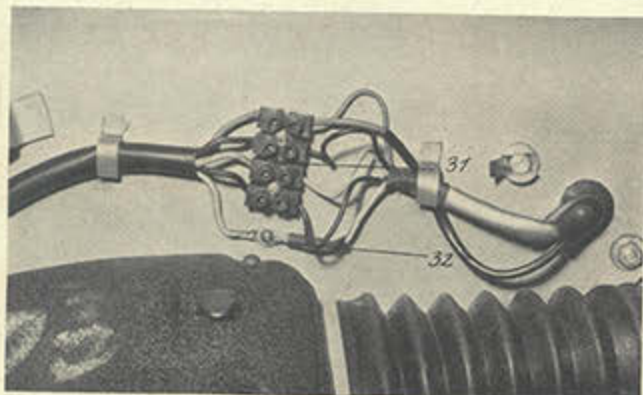
9



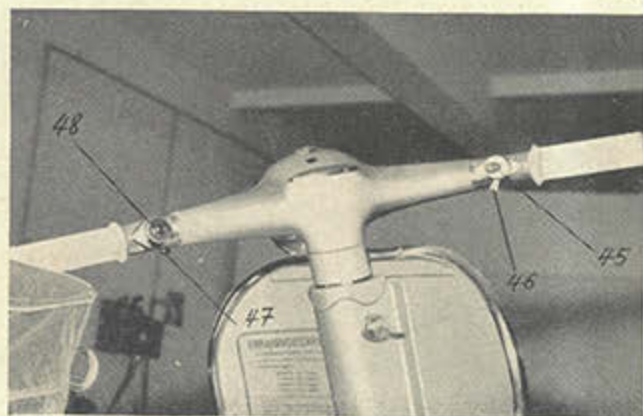
10



14



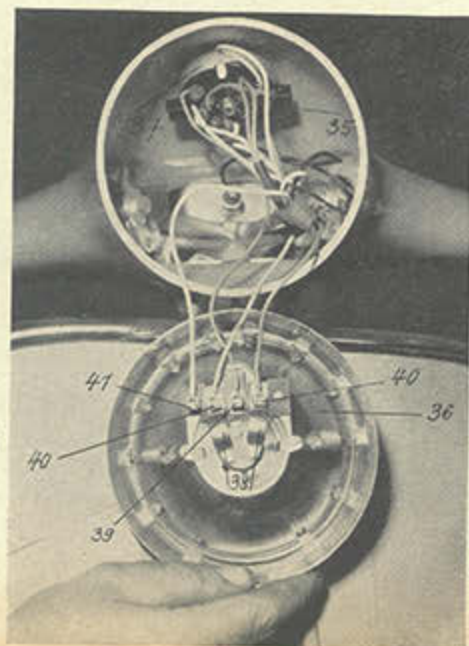
11



15



12

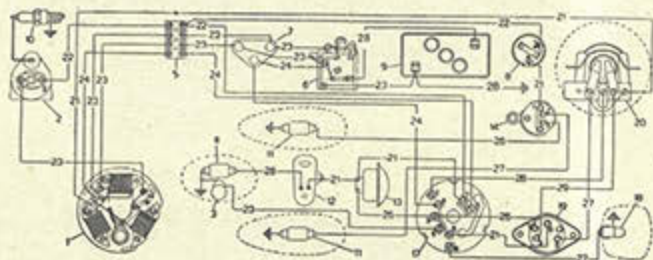


13

Bild 10: 28 Signalhorn, Rückseite, 29 Anschlußklemmen, 30 zu langer Kabelüberstand, ungünstig.

Abweichend bei Vespa GS/3

Bild 11: 31 Klemmbrett unter der Motorhaube, 32 Masse-schraube.
Bild 12: 33 Klemmbrett mit 3 Anschlußklemmen im Werkzeugkasten, 34 Masseklemme für Batterie und Gleichrichter. **Bild 13:** 35 Lenkerkörper mit 36 abgenommenem Scheinwerfer, 37 Zündlichtschalter, 38 Kontaktfedern für Biluxlampe, 39 Anschlußklemme für Stadtlicht, 40 Anschlußklemme für Biluxlampe, 41 Masseklemme. **Bild 14:** 42 Ablendschalter ohne Deckel, 43 Kipphebel, 44 Anschlußklemmen. **Bild 15:** 45 Ablendschalter mit Deckel, 46 Hupenknopf, 47 Schalter für Blinklicht mit Deckel, 48 Kontroll-Lampe.



Schalt-schema Vespa GS/3

1 Lichtmaschine, 2 außenliegende Zündspule, 3 Kennzeichenbeleuchtung 6 Volt 5 Watt, 4 Stoplicht 6 Volt 15 Watt, 5 Klemmleiste, 6 Gleichrichter, 7 Klemmbrett, 8 Blinkgeber mit Sicherung 10 Amp., 9 Batterie, 10 Zündkerze, 11 Blinklichtbirne 6 Volt 18 Watt, 12 Stop-schalter, 13 Hupe, 14 Blinklichtschalter mit Kontrollbirne 6 Volt 1,5 Watt, 15 Standlichtbirne 6 Volt 2 Watt, 16 Biluxlampe 6 Volt 25/25 Watt, 17 Zündlichtschalter, 18 Tachobeleuchtung 6 Volt 0,6 Watt, 19 Ablendschalter mit Hupenknopf, 20 Scheinwerfer-einsatz, 21 Kabel weiß, 22 Kabel rot, 23 Kabel schwarz, 24 Kabel gelb, 25 Kabel grün, 26 Kabel rosa, 27 Kabel braun, 28 Kabel blau.



Das Swing-Orchester par excellence!

Für viele von uns entsteht mit dem Wort „Nightmare“ ein bestimmtes Bild. Aber das sind nur wenige. Was es damit auf sich hat, das möchte ich heute erzählen. Dazu muß ich aber einige Dinge vorausnehmen, die unablässig sind: geboren am 23. Mai 1910 in New York, wurde Arthur Arshawsky einer der bekanntesten Größen an dem Jazz-Himmel der Swingzeit, nur unter einem anderen Namen: Artie Shaw bekannt. Er war ein Mensch, der das Neue suchte, fand, und auch ausprobieren wollte. Nicht immer gelang ihm dann ein durchschlagender Erfolg, aber im Laufe der Jahre wurde er so bekannt, daß ihn viele Jazzliebhaber vor den Namen Benny Goodmans stellten. Das hat seinen bestimmten Grund. Artie war wie Benny Goodman Klarinettist, aber er gedachte nicht, den großen B.G. nachzuahmen. Und das verhalf ihm zu einem sagenhaften Aufstieg, der in der Jazzgeschichte, der Swingära, einmalig sein dürfte. Arties erster Erfolg, der eigentlich kaum einer zu werden versprechen schien, wurde ein Streichquartett, mit dem er zusammen Aufnahmen machte. Dieser Umstand führte dazu, daß sich Artie mit der ersten eigenen Band versuchte. Auch hierbei verwendete er Streicher und einen Tenoristen mit Namen Tony Pastor, der das eigentliche Rückgrat neben Artie bilden sollte. Doch wie es gehen mußte, eine Band, die Musiker, hatten sich nach den Managern zu richten, die ihnen die Arbeit besorgten. Artie mußte seine Streicher entlassen, da die Manager der Ansicht waren, daß Streicher ein nicht lohnendes Geschäft sein würden. Und so mußte sich Artie beugen, allerdings nur ungern, wie sich später zeigen sollte.

Er stellte eine Big-Band auf, die aus 15 Musikern bestand. Solisten wie Georgie Auld, ts — Les Robinson, as — Chuck Peterson, Bernie Previn, tp — und, ein Jahr später der damals noch nicht so bekannte Schlagzeuger Buddy Rich gaben seiner Band den nötigen musikalischen Inhalt. Er hatte, was man sagen kann, zu der damaligen Zeit die Musiker in seine Band geholt, die ihr Handwerk verstanden. Das sollte sich auch sehr bald zeigen. „Begin the Beguine“ war sein erster Hit, mit dem er groß herauskam. Es folgten weitere Titel, wie „Rosalie“ und „Non-Stop-Flight“.

Artie war mit B.G. der Musiker, der die Swingzeit zum Vorteil des Jazz sehr gut beeinflusste. Man hatte als Tanzkapellen damals etwa 9 bis 10 Musiker gehabt; nun aber änderte sich das Bild schlagartig: Es wurden 5 Blechbläser (Trompeten und Posaunen), 4 Holzbläser (Saxophone, Klarinetten), Piano, Baß, Gitarre und Schlagzeug. Besonders die Gitarre stellte ein neues Instrument innerhalb einer Band dar. Charlie Christian, der wohl als der berühmteste Gitarrist anzusehen ist, arbeitete bei B.G. Die Unterteilung war: Blech (5), Holz (4) und Rhythmus (4).

Und Artie machte Aufnahmen wie „September Song“, „Carioca“, „Indian Love Call“, „Traffic Jam“, „Moonglow“ und „Dancing in the dark“. Schlagartig war Artie ein berühmter Mann. Seine Band hatte „dates“ auf Monate im voraus, so daß die Hetze quer durch die Staaten unausbleiblich schien. Und nun zeigte sich Artie in einer ganz anderen Form; er holte sich eine Sängerin in sein Orchester, die es verdient hatte, weil sie eine bezaubernde Stimme hatte, bei Artie zu singen: Billie Holiday. Das brachte ihm natürlich große Schwierigkeiten ein, da Billie von schwarzer Hautfarbe war. Aber Artie setzte sich durch. Viele behaupten, daß Benny Goodman der erste war, der Schwarze und Weiße in einer Band beschäftigte, das stimmt aber nicht. Da wären Mezz Mezzrow und Frankie Newton — und Artie Shaw zu nennen. Nur ist es richtig, daß bei vielen der Eindruck entstand, daß

es Benny gewesen sein müßte, weil Benny am bekanntesten war. Von Mezzrow wußten die Leute damals nicht sehr viel, wenn überhaupt etwas, und es gibt heute noch einige, die fragen, wer denn Roy Eldridge war. Dabei war es einer der fähigsten Trompeter, die jemals die Jazzszene betreten hatten. Diesen Mann holte sich Artie Shaw in sein Orchester. Das war im Jahr 1944. Artie nahm Titel wie „Lady Day“, auf Billie gemünzt, heraus; dann „Little Jazz“, ein Titel auf den kleinen, großen Roy Eldridge. In diesem Orchester spielten 8 Blechinstrumente, 5 Saxophone, Dodo Marmarosa am Piano, Barney Kessel, Gitarre, Lou Fromm, Schlagzeug und Morris Rayman am Baß.

Artie hatte immer „Both feet in the groove“, das heißt, er war „immer auf Draht“.

Unter Artie Shaw und der „Gramercy Five“ ist etwas Besonderes entstanden. Hier wurde wieder einmal etwas Neues probiert — und es schlug gut ein. Artie „baute“ eine Gruppe auf, die aus Roy Eldridge und Billy Butterfield, die Trompete spielten, Jonny Guarneri am Piano, dann noch Dodo Marmarosa, Piano, Barney Kessel, Gitarre und Lou Fromm am Schlagzeug sowie Morris Rayman am Baß bestand. Besonders effektiv war das Spiel von Jonny Guarneri auf dem Cembalo, welches viele Zuhörer entzückte. Das war etwas ganz Neues; Artie hatte mit seiner „Gramercy Five“ eine Gruppe erstellt, die sich sehen lassen konnte. Während B.G. mit Teddy Wilson, p — Lionel Hampton, vibes — und Gene Krupa, Schlagzeug, arbeitete, machte Artie mit dem Cembalo Furore. Die Titel „My blue heaven“, „Summit ridge drive“, „Special delivery stomp“ und „When the quail come back to San Quentin“ erreichten enorme Umsatzzahlen.

Mit Hot Lips Page, einem sehr talentierten farbigen Trompeter konnte Artie seine Beliebtheit unter der schwarzen Bevölkerung ausbauen. Pages „Rockin' chair“ und „Just kiddin' around“ mit Page, Auld und Artie wurden zu einem musikalischen Leckerbissen.

Titel wie „Blues“ part I und II, sowie „Concert for Clarinet I und II“ sollten gegen B.G. gerichtet sein, um Artie als den talentierten Swingklarinettisten herauszustellen. Das gelang ihm auch hervorragend. Besonders „Blues“ mit der einzigartigen Rhythmusgruppe, ihrem hervorsteckenden mitreißenden drive läßt Leute, die Artie noch nicht gekannt hatten, von den Stühlen gehen.

Das „Concert...“ stellt Artie als den Klarinettisten par excellence vor. Hier hat er beinahe acht Minuten Zeit seine Register zu ziehen, und hier zeigt es sich auch, was allgemein verkannt wurde: Benny Goodman errang seinen Ruf als der König der Klarinette nicht auf Grund seines Klarinettenspiels, sondern auf Grund seiner Solisten, die einzigartig waren. Nehmen wir nur einige heraus. Da haben wir Harry James, der in „Sing, sing, sing“ glänzt, dann Teddy Wilson, den Köhner am Piano, Gene Krupa, Bunny Berigan, Vernon Brown, Trummy Young, Bud Freeman, Stan Getz, Dave Tough, Georgie Auld und Lionel Hampton.

Mit diesen Leuten spielte sich B.G. in die erste Reihe der Swing-Orchester vor, aber Artie Shaw war entgegen B.G. anderer Auffassung von einem Swing-Orchester. Er legte mehr Wert auf die vollständige Stimme der Saxophonisten, setzte die Trompeten und Posaunen als zweite Stimme dahinter, und erzielte so den Artie-Shaw-Ton. Quasi das, was Glenn Miller tat. Denn Glenn Miller war ein sehr gutes Orchester, daß nicht nur aus Kinoschnulzen wie „Moonlight“, „Pennsylvania 5000“ und „American Patrol“ bestand. Glenn machte auch Swing, wie „One o'clock jump“, wo McGregor wie Basie einleitet, dann Tex Beneke einsteigt, daß die Teller vom Tisch fallen. Wenn man diese Platte einem Laien vorspielt, dann kommt er garantiert nicht auf den Namen Glenn Miller. Aber Billy May legt dann zu einem Riff los, den M. Purtill auf seinem Schlagzeug richtig untermauert.

Schließlich haben es Tex Beneke, Billy May und Ray McKinley auch zu Orchesterleitern gebracht, und das nur auf Grund ihrer Tüchtigkeit.

Da Goodman auch bessere Manager hatte, und mit diesen steht oder fällt eine Band, konnte er die Stiegen zur Starhöhe etwas leichter emporklimmen, als Artie, der ewig kämpfen mußte. Artie war ein sehr guter Musiker, der jedoch in seinem Privatleben nicht von einer derartigen Harmonie sprechen konnte. Er war etwa siebenmal verheiratet, darunter mit Lana Turner, Betty Kern und Ava Gardner.

Eine Sängerin, die Billie nicht das Wasser reichen konnte, die aber für kommerzielle Titel wie „My reverie“, „Moonray“ und „I've got my eye on you“ geradezu wie geschaffen

war. Etwa Helen Ward oder Martha Tilton bei B.G. waren mit Helen auf eine Stufe zu stellen.

„Hallo, Freunde, dies ist Artie Shaw, ich spreche hier von dem Blue Room des Hotels Lincoln, welches heute das Hotel Stabler ist.“ Das sind die Worte Arties auf seiner Langspielplatte, es sind eigentlich zwei, mit denen er den Zuhörer begrüßt. Die Aufnahmen sind alle „live“ gemacht, das heißt frei aufgenommen worden. Die Plattensitzung fand in besagtem Hotel statt, und man hört deutlich das Geschirr dazwischenklappern, die Leute reden und die Musiker flüstern. Dieses Album, welches den Höhepunkt für jeden Artie-Shaw-Plattensammler bedeutet, ist vor längerer Zeit bei RCA Victor erschienen, und war nur für 56 DM in Deutschland bei dem Electrola-Sonder-Auslandsdienst zu erhalten. Hier auf diesen beiden LPs hört man Artie so, wie man sich eine Jam-Session von Klassemusikern vorstellt: frei, ungezwungen und voller drive.

Das Album startet mit „Togheter“, einem Hit der Swing-Zeit, der einen gleich in die Atmosphäre von damals versetzt. Die Version von „In the mood“ ist eigentlich etwa 7–8 Minuten lang, und auf dieser Platte können wir sie ganz hören. Artie hat sie nicht, wie viele vor und nach ihm, gekürzt.

Dann natürlich der „Non-stop-flight“, „Begin...“, „Carioca“, „Diga Diga Doo“, „The chant“. Gerade bei „Chant“ kann man die Art heraushören, wie sie B.G. bei „Sing, sing, sing“ hat. „Chant“ ist so etwas wie eine Kampfansage an B.G.

Der „St. Louis Blues“, „Blue Heaven“ und „Man from Mars“ dürften noch die kräftigsten Titel des Albums sein.

Nun aber noch ein Wort zu Tony Pastor. Tony ist der erste Tenorist in der Shaw-Band gewesen; er spielte aber nicht nur Tenor, sondern sang auch. Seine Stimme war ein Mittelding zwischen Louis Armstrong und Shelly Manne. Er ist der Clown der Band. In „Old stamping ground“ und „I'm sorry for myself“ wird das am deutlichsten klar. Tony war auch der Mann, der die Band zusammenhielt, als Artie kurzfristig nach Mexico ging, weil er, wie er sagte, die Arbeit mit den Managern satt hatte.

Doch er kam zurück mit „Frenesi“, einer Nummer, die später Gerry Mulligan in seinem berühmten Quartett mit Chet Baker spielte. „Frenesi“ wurde ein Jazz-Standard. Jede Swingband von einiger Bedeutung spielte den Titel einmal am Abend, da er ohnehin vom Publikum verlangt wurde.

1942 bis 1945 war er bei der Armee. Er stellte zu diesem Zweck eine Band auf, ähnlich wie es schon Glenn Miller und andere getan hatten. Erst in jüngerer Zeit ist es um ihn ruhiger geworden; man spricht davon, daß sich Artie an der spanischen Küste eine Villa gekauft habe, wo er Schauspiele schreibe. Aber ob das stimmt, kann man nicht genau sagen. Wahr dagegen ist, daß sein Gehör sehr nachgelassen hat, und es ihm aus diesem Grunde nicht mehr möglich war, eine Band aufzustellen.

Sein Buch „The trouble with Cinderella“ (1952) ist eine Autobiographie auf philosophischer Grundlage.

Schallplatten gab es bei RCA-Victor mit folgenden Bestellnummern: LPM-1570-C „Any old time“, LPM-1241 „Gramercy 5“, LPM-1217-C „Bay Shuffle“, LPM-1244-C „Moonglow“, alles Langspielplatten — EPB-1201-1 426 024 BE „Both feet in the groove“ (45er) alle bei Telefunken auf Philips — SEB 10004 Artie mit neuer Gramercy 5, Hank Jones, p — Tommy Potter, b — Electrola (nicht erhältlich), Irv Kluger, dr — Joe Puma, g.

Sportnachrichten

Edmund Schulz vom Vespa-Club Darmstadt startete am 1. Juli 1962 mit seiner Vespa GS in der Motorradklasse zusammen mit der Mannschaft des ADAC-Gaues Hessen zur „Les 12 Heures Internationale de Chievres“. Diese Motorsportveranstaltung lief über 12 Stunden und die Fahrer mußten dabei eine Gesamtstrecke von 512 km bewältigen. Die Teilnehmer an dieser schweren Motorsportveranstaltung mußten ihre Prüfungen größtenteils im Gelände bestehen. Edmund Schulz errang bei dieser internationalen Motorsportveranstaltung eine Goldmedaille.



Für mich
VEITH



Reifen von Veith = Sicherheit

Am 28. Juli 1962 beteiligte sich Edmund Schulz vom Vespa-Club Darmstadt auch an der II. Sauerländischen ADAC-Zuverlässigkeitsfahrt mit dem Start in Dortmund. Die Streckenlänge für diese Prüfung betrug 545 km. 19 Teilnehmer in der Motorrollerklasse bis 150 ccm gingen an den Start, darunter 8 Heinkel-Motorroller 150 ccm, der Rest Vespa GS. Acht Runden waren auf dem Nürburgring bei Nacht zu fahren. Von den Vespa-Fahrern konnten zwei Goldmedaillen errungen werden. Edmund Schulz buchte für sich eine Goldmedaille und den Klassensieg.

DIES und DAS

Fehlkalkulation. Warum zahlen viele Versicherungs-Unternehmen in diesem Jahr keine Rückvergütung aus „technischem Überschuss“ für 1961?

Viele Kraftfahrer, die die jeweils entsprechende Anzahl von Jahren schadenfrei gefahren sind, haben sich daran gewöhnt, von „ihrer“ Versicherungs-Gesellschaft neben dem festen Bonus auch eine Prämien-Rückgewähr aus technischem Überschuss zu erhalten. Diese Kalkulation stimmt in diesem Jahr sehr häufig nicht mehr. Das wird dadurch erklärt, daß zahlreiche Versicherer die für die Ausschüttung eines solchen „technischen Bonus“ erforderlichen Reserven in die Vorbereitungen der seit dem 1. Januar dieses Jahres geltenden Unternehmens-Tarife stecken mußten. kb

Kopfschutz als Kopfschutz. (kb) Fußgänger mit Hüten werden nach Feststellungen der Polizei in der englischen Grafschaft Buckinghamshire bei Straßenverkehrsunfällen weniger in Mitleidenschaft gezogen als hultlose Passanten. Dabei hätten sich bei den Herren „Melonen“ und bei den Damen auch „Phantasiegebilde“ bewährt, sofern Filz darin verarbeitet worden war, heißt es in dem polizeilichen Monatsbericht.

Promilledilekt-Strafen jetzt nach § 21 StVG. (kb) Ausdrücklich bejaht hat der Zweite Senat des Bundesverfassungsgerichts die Gültigkeit des Paragraphen 21 des Straßenverkehrsgesetzes, nach dem nunmehr „Trunkenheit am Steuer“ geahndet wird. Das Gericht hatte unlängst den Paragraphen 71 der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung, auf Grund dessen bislang Trunkenheitsdelikte im Verkehr verfolgt wurden, für verfassungswidrig erklärt.

Senkung der Kaskoprämien angeregt. (kb) Eine Herabsetzung der Teilkasko- und Vollkaskoprämien in der Kraftfahrzeugversicherung hat der Automobilclub von Deutschland jetzt angeregt. Der Kraftfahrerverband verweist darauf, daß die Kfz-Versicherer vor allem nach der obligatorischen Einführung zusätzlicher Sicherungseinrichtungen am Kraftfahrzeug (Lenkradschlösser u. a.) entlastet worden seien.

Technischer Ratgeber

Die VEITH-Gummiwerke Aktiengesellschaft, Höchst (Odenwald), Hersteller der bekannten VEITH-B.-F.-Goodrich-Marken-Reifen, hat dieser Tage einen neuen „Technischen Ratgeber 1962“ herausgebracht, der Interessenten kostenlos zur Verfügung steht. In einem recht ansprechenden Umschlag eingebunden, enthält das Handbuch alle den Reifen und sein Zubehör betreffenden technischen Werte, vollkommen überarbeitet und auf neuesten Stand gebracht. In besonderen Kapiteln sind die Zahlen für Schläuche, Felgen und Ventile zusammengestellt. Ein Bilderteil aller zum umfangreichen VEITH-B.-F.-Goodrich-Herstellungsprogramm gehörigen Reifentypen und Profile rundet den neuen TR ab, der in der Branche bestimmt gute Aufnahme finden wird.

Motorisierter Stützpunkt. Einen „Großbetreuungs-Wagen“ läßt die Hauptverwaltung des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs bauen. Das Fahrzeug soll bei größeren Veranstaltungen, zu denen eine Massierung von Kraftfahrzeugen erwartet wird, als Auskunftsstelle, zur Ersten Hilfe und als Pannenhelfer eingesetzt werden.

Kleinunfälle ohne Polizei. (kb) Abgelehnt wird jetzt von der Polizei in Schleswig-Holstein die Aufnahme sogenannter Bagatelunfälle. Bei solchen Karambolagen mit Sachschäden bis zu 50 Mark je Fahrzeug werden die Schuldigen künftig lediglich belehrt.

§ Paragraphen §

Bei Schäden bescheidenen Ausmaßes keine Unfallflucht

Die strenge Strafvorschrift für die Unfallflucht ist an sich auf die Auto- und Motorradfahrer gemünzt, die sich nach einem Zusammenstoß aus dem Staube gemacht haben. Das Oberlandesgericht Stuttgart ist jedoch zu dem überraschenden Ergebnis gekommen, daß an sich eine Unfallflucht auch dann gegeben sein kann, wenn auf der Straße zwei Fußgänger zusammengestoßen sind, dabei größerer Schaden entstanden ist und einer der Beteiligten sich entfernt hat. Dennoch lehnten die Stuttgarter Richter in folgendem Fall eine Verurteilung wegen Unfallflucht ab: Auf einem Volksfest waren in einer der Vergnügungsstraßen ein Mann und eine Frau versehentlich zusammengestoßen. Der Frau war dabei die Brille heruntergeschlagen worden, der Schaden betrug 18,— DM. Der Mann, der sich davon gemacht hatte, wurde kurze Zeit darauf gestellt.

Wer sich in das Gedränge eines Volksfestes begeben, so heißt es in dem Urteil des Oberlandesgerichts Stuttgart, müsse mit gewissen Beeinträchtigungen seiner körperlichen Integrität und eventuellen Schäden bescheidenen Ausmaßes an mitgeführten Sachen rechnen, denn solche Folgen ergäben sich aus der Natur derartiger Veranstaltungen.

Wörtlich heißt es aber dann weiter: „Wo sich die Menge ballt und drängt, wo Menschenmassen hin- und herfluten, setzt es erfahrungsgemäß Stöße, Puffe und Tritte ab. Diese führen da und dort dazu, daß Beschädigungen entstehen und daß die körperliche Integrität beeinträchtigt wird. Solange sich derartige Folgen jedoch in bescheidenen Grenzen halten, solange insbesondere die Sachschäden den begrenzten Umfang nicht übersteigen, mit dem erfahrungsgemäß zu rechnen ist, kann das schädigende Ereignis nicht als Verkehrsunfall angesprochen werden.“ (1 Ss 17/59)

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.

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



Liebe Clubkameraden!

Der Spätsommer und der Herbst wollen offensichtlich das wieder gut machen, was das Frühjahr und der Sommer mit ihrem schlechten Wetter angerichtet haben. Bis zum Monat Juli konnte man nur mehr von anhaltenden Regenfällen mit kurzzeitigen Aufhellungen sprechen. Den Wetterkarten im Fernsehen nach zu schließen, war die Wetterlage in Norddeutschland bis in den Spätsommer hinein nur als trüb und hoffnungslos zu bezeichnen. Das sind harte Zeiten für Rollerfahrer. Bei dieser Witterung unterscheiden sich aber die wetterfesten Zweiradfahrer von den sogenannten „Zuckerbubis“, die schon bei ein paar Regentropfen auseinanderfallen, sehr deutlich. Wenn man bei unfreundlichem Wetter

allerdings viele Zweiradfahrer auf der Strecke beobachtet, so kann es einen nicht wundern, wenn diesen Zeitgenossen nach kurzer Zeit die Freude am Zweirad vergeht. Dünne Stoffmäntelchen und Pullover sind nun einmal keine ausreichende Kleidung, um kräftige Regenschauer ziemlich trocken überstehen zu können. Diese „Schönwetterfahrer“ glauben deshalb nach einiger Zeit, daß sie nur mehr mit einem Auto glücklich sein können. Es ist richtig, daß die Autos meistens wasserdicht sind, aber dafür bekommt der Geldbeutel der Besitzer bald die Schwindsucht.

Auf meinen vielen Fahrten konnte ich erfreulicherweise immer wieder feststellen, daß es in zahlreichen Clubs Vespa-Freunde gibt, die sich neben dem Auto, das sie sich in der Zeit zugelegt haben, nach wie vor eine Vespa halten. Das sind bestimmt Leute, die nicht aus Zucker gebaut sind und deshalb noch Freude am Zweiradfahren haben.

Aus dem Vespa-Club von Deutschland wäre zu berichten, daß am 20. und 21. Oktober wie jedes Jahr in Gießen die Delegiertenversammlung des VCVD stattfindet. Am 20. Oktober findet in Gießen wieder der Gesellschaftsabend des Vespa-Clubs von Deutschland statt, an dem alle Delegierten teilnehmen können. Die Delegiertenversammlung mit ihrem gesellschaftlichen Teil bildet jedes Jahr den offiziellen Abschluß der Saison im Vespa-Club von Deutschland. Für viele Clubvorstände, die erst in diesem Jahr ihr Amt angetreten haben, wäre es bestimmt von Nutzen, wenn sie an der Delegiertenversammlung in Gießen teilnehmen würden.

Wie in den Rundschreiben des Vespa-Clubs von Deutschland schon vor einiger Zeit bekanntgegeben wurde, müssen die regionalen und internationalen Vespa-Treffen zusammen mit den vorgesehenen Grenzlandtreffen bis spätestens 1. 10. 1962 beim VCVD-Sekretariat beantragt sein. Das gleiche gilt für die Vorschläge, welchen Clubmitgliedern 1962 die VCVD-Ehrendnadel verliehen werden soll. Der Vorstand des Vespa-Clubs von Deutschland entscheidet dann Mitte Oktober auf seiner Sitzung, welchen der Anträge stattgegeben werden kann.

Im Herbst unternehmen viele Clubs noch clubinterne Fuchsuchfahrten, Orientierungsfahrten oder andere sportliche Veranstaltungen. Sie wissen ja, auch der Herbst hat noch schöne Tage. Mit herzlichen Grüßen

Ihr Wolfgang Schramm

Mitteilungen unserer Mitglieder



Vespa-Club Hierscheid Gast in Holland

Der sehnlichste Wunsch der motorsporttreibenden Mitglieder im Vespa-Club Hierscheid war es, Kontakt mit einem holländischen Vespa-Club aufzunehmen.

Nach vorheriger Rücksprache mit dem Vespa-Club Holland sowie dem Vespa-Club Heerlen wurde die Fahrt auf den 4. August festgelegt. Mit 8 Vespas und 5 Beifahrern führte uns die 300-Kilometer-Reise über Belgien nach Aachen, wo uns der vorher angeschriebene Vespa-Club Aachen erwartete. Den Vespa-Freunden von Aachen war es eine große Ehre, uns bis zu der holländischen Grenze zu lotsen, wo uns der Gastgeber, der Vespa-Club Heerlen, schon erwartete. Der Empfang war sehr herzlich und mit Fotoaufnahmen wurde nicht gespart, so daß man annehmen mußte, es gäbe etliche „Filmstars zu knipsen“. Nach Erledigung der erforderlichen Zollformalitäten wurde die Fahrt mit dem Vespa-Club Heerlen an der Spitze nach Heerlen fortgesetzt.

Am Clublokal der 75 000 Einwohner zählenden Stadt Heerlen angekommen, hieß es zunächst „das Ganze halt“ und die erste Erfrischung auf holländischem Boden sowie Gastgeschenke wurden überreicht. Nach der Einweisung der Quartiere, wo wir uns vom Staub der Landstraße befreit hatten, stand ein Stadtbummel auf der Tagesordnung. Eine große Überraschung erwartete uns am zweiten Tag, an dem wir dem Internationalen Trachten-Musikfest beiwohnen durften.

Am Abend gab es dann ein gemütliches „Steldichein“ in einem Tanzcafé, das selbstverständlich für uns reserviert war.

Doch der Uhrzeiger rückte immer weiter vor und die Abfahrtszeit wurde auf Montag um 8.30 Uhr festgesetzt. Unsere Gastgeber nahmen sich den Abschied so zu Herzen, daß sich die Abfahrtszeit bis um 10 Uhr verzögerte und eine Abordnung vom Vespa-Club Heerlen uns bis nach Belgien begleitete. Besonders erwähnenswert ist, daß man selbst im Ausland wirklich gute Vespa-Freunde gefunden hat und daß dieser Besuch in Holland zur Völkerverständigung wohl beigetragen haben könnte.

Sommernachtsfest mit Zielfahrtwertung

Der Vespa-Club Bürgel (Main) veranstaltete am 25. August 1962 ein Sommernachtsfest mit Zielfahrtwertung. An diesem Treffen, der vierten Veranstaltung des VC Bürgel im Jahre 1962, nahmen folgende zehn Clubs teil:

VC Hanau, VC Frankfurter Wespen, VC Gelnhausen, VC Bergen, VC Ffm.-Nordwest, VC Darmstadt, VC Friedberg, VC Offenbach, VC Frankfurt und der VC Mainz.

Auf dem Parkplatz zählte man 90 Maschinen, und der Saal der Turnhalle, der über 200 Personen faßt, war bis auf den letzten Platz besetzt. Kein Wunder: Die Gastgeber stellten

mit 60 Personen das stärkste Aufgebot des Abends. Und diese waren alle Clubmitglieder. Die Kapelle Herold sorgte wieder einmal mehr für die nötige Stimmung, was dadurch bewiesen wurde, daß die fröhlichen Vespa-Fahrer von 20 bis 1 Uhr fast ohne Pausen die Tanzfläche strapazierten. Die Stimmung erreichte ihren Höhepunkt, als das Ergebnis der Zielfahrt-Wertung bekannt wurde.

Sieger wurde der VC Hanau vor den Frankfurter Wespen, dem VC Gelnhausen und dem VC Bergen. Diese Clubs wurden wie üblich mit Pokal und Silberschalen belohnt.

Als zu später Stunde die Clubs die Heimfahrt antraten, bestätigten die Clubvorsitzenden bei der Verabschiedung, daß den Bürgelern auch dieses Fest gelungen war. Dies verpflichtete den VC Bürgel, auch im nächsten Jahr wieder mit Vespa-Treffen an die Öffentlichkeit zu treten.

Erstes deutsch-französisches Vespa-Freundschaftstreffen in Pforzheim

Am 16. und 17. Juni wimmelte es in den Straßen der Goldstadt von Vespa-Fahrern. In Zusammenarbeit mit der französischen Garnison veranstaltete der rührige Pforzheimer Vespa-Club unter der Leitung des Vorstandes Jürgen Grube ein deutsch-französisches Freundschaftstreffen mit dem Ziel, die internationalen Verbindungen mit den Vespa-Clubs in ganz Europa nachdrücklich zu fördern.

Auf der Panzerstraße der Buckenbergkaserne fanden sich im Laufe des Samstagnachmittags 450 Vespa-Fahrer aus 37 Clubs des In- und Auslandes ein. Sie kamen aus Saverne, Nizza, Saargemünd, Colmar, Nancy und vielen Orten der Bundesrepublik.

Am späten Nachmittag versammelten sich die Vespisten mit Hunderten von einheimischen Schaulustigen, unter ihnen der Kommandeur der französischen Garnison und das gesamte Offizierskorps, um der Hauptattraktion des Freundschaftstreffens, der großen Akrobatenschau, beizuwohnen. Der hiesige Vespa-Club ist als einziger Club Deutschlands in der Lage, solche Darbietungen zu demonstrieren, zu der harten Training und viel Idealismus gehören. Während der Pausen schmetterte der Fanfarenzug des 24. Spahi-Regiments in seinen malerischen Trachten.

Abends trafen sich sämtliche Teilnehmer zum Vespa-Ball in den festlich dekorierten Räumen des französischen Unteroffizierskasinos in der Buckenbergkaserne, wo auch das große Schau- und Tanzorchester der Garnison den Vespisten zum Tanz aufspielte.

Der Vorsitzende des gastgebenden Clubs begrüßte die vielen in- und ausländischen Gäste. Ganz besonders willkommen hieß er den Schirmherrn des Treffens, den Kommandeur des 24. Spahi-Regiments Oberstleutnant de Terras, das französische Offizierskorps, den Vizepräsidenten des Vespa-Clubs von Deutschland Herrn Walter Toennes mit Gemahlin sowie Vertreter der Stadt Pforzheim und der Polizei. Jürgen Grube bedankte sich bei den Franzosen für die großzügige Förderung der Belange des Vespa-Clubs und äußerte den Wunsch, daß die nächste derartige Veranstaltung in Frankreich stattfinden möge. Anschließend richtete Oberstleutnant de Terras einige Worte an die zahlreich erschienenen Vespa-Freunde und betonte ganz besonders, daß derartige Treffen sehr viel zur allgemeinen Völkerverständigung beitragen werden. Nach der Begrüßung überreichte der Vizepräsident des Vespa-Clubs von Deutschland Walter Toennes dem Kommandeur der Garnison unter großem Beifall für besondere Verdienste und für das große Entgegenkommen die eigens geschaffene Medaille des Vespa-Clubs von Deutschland.

Große Bewunderung und ein angeregtes Thema zur allgemeinen Diskussion bildete die vor der wertvollen Tombola zur Schau gestellte original-russische Vespa, welche sich im Privatbesitz von Herrn Werner Fischer und Jürgen Grube befindet.

Am Sonntagvormittag fand auf dem Kasernenhof ein Geschicklichkeitsturnier statt, an dem sich zirka 60 Fahrer beteiligten und das viele Zuschauer anzog. Es ging hier um die absolute Fahrtüchtigkeit und sichere Beherrschung der Maschine. Der Parcours ging über 15 Hindernisse. Während des Turniers wurden die Clubvorsitzenden im Offizierskasino von Oberstleutnant de Terras empfangen. Der Schirmherr bedankte sich nochmals für das zahlreiche Erscheinen zum ersten deutsch-französischen Vespa-Freundschaftstreffen und



Bild oben: Exakt ausgerichtete Pyramide mit 14 Personen. — Bild mitte: Während des Empfangs überreichte der Vorsitzende des VC Darmstadt Volker Fladung dem Schirmherrn Oberstleutnant de Terras ein Erinnerungsgeschenk. V.l.n.r. Volker Fladung, Madame Kell, Vizepräsident Walter Toennes, Jürgen Grube, Oberstleutnant de Terras und der französische Dolmetscher. — Bild unten: Der malerisch gekleidete Fanfarenzug der französischen Garnison mit ihren beiden Maskottchen.

fand lobende Worte für die vorbildliche Organisation des Pforzheimer Vespa-Clubs.

Vizepräsident Walter Toennes bedankte sich recht herzlich bei dem Kommandeur des 24. Spahi-Regiments Oberstleutnant de Terras für die großzügige Unterstützung seitens der französischen Garnison. Ebenfalls fand er lobende Worte für den ausrichtenden Pforzheimer Vespa-Club, welcher keine Mühen und Kosten scheute, um den Aufenthalt der Gäste in der Goldstadt so angenehm wie nur möglich zu gestalten. Die beängstigende Enge abends beim Vespa-Ball sei darauf zurückzuführen, daß 150 Vespisten unangemeldet dieses Treffen angefahren haben, somit mußte im letzten Augenblick für über 700 Personen Sitzgelegenheit geschaffen werden.

Nach dem gemeinsamen Mittagessen in der Kaserne fand am Nachmittag zum Abschluß des großen Vespa-Treffens durch die Pforzheimer Innenstadt ein Verkehrsdisziplinkorso statt, bei dem es — wie auch beim Geschicklichkeitsturnier — wertvolle Preise zu gewinnen gab.

Der Vespa-Club Tübingen konnte beim ersten deutsch-französischen Vespa-Freundschaftstreffen als erfolgreichster Club abschneiden. Bei der Zielfahrt Zone 0—100 km siegten die Tübinger vor Mannheim und Stuttgart. In der Zone 101 bis 200 km gewann Auersmacher vor Mainz und Rüsselsheim und in der Zone über 200 km Schopfheim vor Westerwald und Berlin. Für das Ausland war Saverne erfolgreich vor Colmar, Nancy und Sarreguemines (Saargemünd). Den Ehrenpreis der Stadt Pforzheim holte sich im Verkehrsdisziplinkorso Tübingen vor Mainz und Bingen. Den Ehrenpreis des Vespa-Clubs von Deutschland gewann beim Geschicklichkeitsturnier Peter Vetter (Tübingen) und als weitester Fahrer wurde Juan Alonso aus Barcelona geehrt. Außerdem erhielt der Berliner Fahrer noch einen Ehrenpreis, gestiftet vom französischen Kommandeur. Als einzige Vespistin durchfuhr Fräulein Christa Dürr aus Tübingen den Geschicklichkeitssparcours und erhielt hierfür einen Ehrenpreis, eine herrliche Silberschale. Das älteste europäische Vespa-Paar Familie Andre Keil aus Nizza erhielt als Ehrenpreis eine wertvolle Silberschale.

Bernd Metzger

Freundschaftstreffen in Nienburg

Anlässlich seines einjährigen Bestehens veranstaltete der Nienburger Vespa-Club am 19. und 20. Mai 1962 ein Freundschaftstreffen, das wir als großen Erfolg bezeichnen können. Am Sonnabend, dem 19. Mai, trafen bereits die VC Herford, Bremen, Bünde, Minden und Vechta pünktlich zum vereinbarten Zeitpunkt ein. Nach der Verteilung der Quartiere trafen sich alle Teilnehmer auf dem Neumarkt. Hier erfolgte die Aufstellung zur Corsofahrt.

Unter der Führung der Nienburger Polizei wurde der 65 Maschinen starke Zug in einer großen Schleife durch die Stadt bis zum Festsaal geleitet. Hier hatte die fünf Mann starke Kapelle die letzten Vorbereitungen getroffen, so daß mit viel Schwung der Bunte Abend begann.

Als Ehrengäste durften wir Frau Hannig vom Roten Kreuz mit ihrem Gatten und Herrn Polizeihauptwachmeister Kintscher von der Nienburger Verkehrspolizei mit Gattin begrüßen. Schon nach kurzer Zeit war die Tanzfläche voll ausgenutzt, und das gesellschaftliche Treiben hielt bis zum Schluß (1 Uhr) voll an.

Am Sonntag früh kamen die sportlich Aktiven bei einem Geschicklichkeitsturnier zu ihrem Recht. Von jedem Club durften fünf Fahrer starten. Nach zwei Durchgängen standen die Sieger fest. Anschließend wurde ein Sonderdurchgang für Damen gefahren.

Um 13 Uhr fuhren sämtliche Clubs zum Mittagessen. Wir boten ein Eintopfgericht, das auch seine Anerkennung fand. Nach der Siegerehrung für Zielfahrt und Turnier verabschiedete sich jeder einzelne Club, und wir hatten den Eindruck, jedem freundschaftlich näher gekommen zu sein.

Freundschaftstreffen in Kempten

Am 16. und 17. Juni 1962 veranstaltete der Vespa-Club Kempten ein Freundschaftstreffen, zu dem folgende Vespa-Clubs eingetroffen sind: VC Neuß, VC Aalen, VC München, VC Landsberg am Lech, VC Fürstenfeldbruck.

Eröffnet wurde das Freundschaftstreffen mit einem großen Tanzabend in der Gaststätte „Hehle“. Für gute Unterhaltungsmusik sorgte die Charly-Ortwein-Band. Durch viele Geld- und Sachspenden von Kemptener Firmen und Geschäften war es dem VC Kempten möglich, seinen Gästen eine reichhaltige Tombola anzubieten. So mancher konnte für ein paar Groschen einen schönen Gewinn mit nach Hause nehmen.

Bei der Wertung für die weiteste Anfahstrecke gewann der VC Neuß mit über 600 km. Danach folgten VC Aalen und VC München.

An Stelle des Geschicklichkeitsturniers, das am 17. Juni nicht stattfinden durfte (Tag der deutschen Einheit) veranstaltete der VC Kempten eine Orientierungs-Gleichmäßigkeitsfahrt.

Bei strahlend schönem Sonnenwetter führte die ca. 5 km lange Strecke durch die schöne Allgäuer Landschaft.

Bei der Siegerehrung am Nachmittag konnte der VC München den 1. Preis mit nach Hause nehmen. Der VC Neuß platzierte sich auf den 2. und VC Fürstenfeldbruck auf den 3. Platz.

Den Vespisten haben diese zwei Tage in Kempten gut gefallen und der Vespa-Club Kempten hofft, auch im nächsten Jahr so ein erfolgreiches Freundschaftstreffen veranstalten zu können.



Der Nachwuchs beim Vespa-Club Kempten ist schon mit von der Partie. Das kleine Mädel aus dem Allgäu wird bestimmt später eine flotte Rollerfahrerin.

Neue Clubanschriften

VC Kempten: 1. Vorstand Josef Zirl, Kempten (Allg.), Lorenzstraße 5, 2. Vorstand Oskar Linkenreil, Sport- und Tourenwart Günter Oberl, Clublokal „Obere Eisenbahnbrücke“. Clubabend jeden zweiten Mittwoch jeweils 20 Uhr.

VC Burgsteinfurt: c/o Fa. Heinz Hülsey, Burgsteinfurt, Friedhof

VC Kornwestheim: Helmut Hauschke, 7144 Asperg, Augustenstraße 7

VC Rendsburg: 1. Vors. Wolfgang Raguse, Kiel, Preußerstraße 24, 2. Vors. Manfred Knuth, Rendsburg, Alte Kieler Landstraße 5, 3. Kassenwart Geert Zebothsen, Rendsburg, Königsstraße 24, 4. Sportwart Otto Woitd Owschlag, Clubanschrift: R. Restorf, Rendsburg, Flensburger Straße 11

Römer-Helme

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

HANS RÖMER · NEU-ULM (DONAU)
Helme und Ausrüstungen · Telefon 7 84 52-54 · Fax 0712 894



ORIGINAL
Vespa
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

VC Köln e. V.

Am 12. Mai 1962 feierten wir nach etwa zehn Jahren wieder einmal eine Vespa-Hochzeit in unserem Club. Unsere Clubmitglieder hatten ihre Fahrzeuge hierfür festlich geschmückt. Die Brautmaschine wurde eigens von einem Clubmitglied zur Verfügung gestellt.

Während sich das Brautpaar, unsere Mitglieder Hildegard Brandner und Leo Fietkau (1. Ausfahrtsleiter), das Ja-Wort gab, wurden von einigen unserer Mitglieder die Maschinen in Reih und Glied vor dem Portal aufgestellt.

Nach einer kurzen Ansprache unseres 1. Vorsitzenden Hans Willi Müller setzte sich das Vespa-Geleit unter Polizeieskorte zur Vespa-Korsofahrt quer durch Köln-Mülheim in Bewegung.

Die Fahrt verlief reibungslos und erregte sehr viel Aufsehen.



Hildegard Brandner und Leo Fietkau vom VC Köln e.V. schlossen den Bund fürs Leben. Ihre Clubkameraden gaben ihnen dabei das Geleit.

Antwerpen-Trip des VC Goslar

Am Morgen des 10. August machten sich sechs Mitglieder des VC Goslar mit 4 GS-Maschinen auf den Weg und rollten gen Antwerpen, um dort ein paar belgische Vespa-Freunde zu besuchen. Wir erreichten abends unser Ziel, müde und abgekämpft, aber doch stolz auf die vollbrachte Leistung. Die Gastfreundschaft unseres Freundes Armand war wirklich sprichwörtlich, und so gewannen wir schnell wieder Kräfte, um einen von den sagenhaften Antwerpener Twist-Schuppen zu besuchen. Es war dann auch wirklich duftig. Sonntag fuhren wir dann zusammen mit dem VC Antwerpen das nationale belgische Vespa-Treffen in Dendermonde an. Internationale Beteiligung aus Holland, Frankreich, Luxemburg und Deutschland machten es zu einem echten Erlebnis. Als dann noch der Vespa-Club Goslar in der Zielfahrtwertung mit 3200 Wertungskilometern den ersten Platz belegte, war alle Mühe belohnt. Um viele Eindrücke reicher machten wir uns wieder auf die Heimreise.



Drei Vespa-Freunde aus Goslar auf Besuch bei Clubfreunden in Antwerpen

Mitteilungen des VCVD



Ehrendadeln des VCVD werden, wie jedes Jahr, auch 1962 bei der Delegiertenversammlung des Vespa-Clubs von Deutschland am 21. Oktober 1962 in Gießen an verdiente Mitglieder des Vespa-Clubs von Deutschland verliehen. Jeder Vespa-Club hat die Möglichkeit, auf Grund der zugesandten Anträge einen Vorschlag für die Verleihung der Ehrendadeln beim VCVD bis 1. Oktober einzureichen.

Die Vespa-Treffen für 1963 werden bereits in den nächsten Wochen geplant und festgelegt. Auf Grund des Rundschreibens vom Vespa-Club von Deutschland werden alle Vespa-Clubs, die sich für 1963 um die Ausrichtung eines regionalen, internationalen oder Grenzland-Vespa-Treffens bewerben wollen, gebeten, diese Anträge bis 1. Oktober 1962 beim VCVD-Sekretariat einzureichen. Anträge, die nach diesem Datum eingehen, können vom Vorstand des Vespa-Clubs von Deutschland nicht mehr berücksichtigt werden.

Der Vespa-Club-Film „Junge Leute von heute“ steht auch in den Herbst- und Wintermonaten den Vespa-Clubs kostenlos zur Verfügung. Es handelt sich dabei um einen 16-mm-Tonfilm mit einer Spielzeit von einer halben Stunde und einer Spiellänge von 315 m. Dieser Film zeigt auf sehr ansprechende Art und Weise das Leben und Treiben im Vespa-Club von Deutschland und dem Vespa-Club von Europa. Voraussichtlich kommen in diesem Winter noch zwei weitere Tonfilme über die 3. Vespa-Europameisterschaft 1961 auf dem Nürburgring und über das Europatreffen 1961 in Salzburg zum Verleih an die Vespa-Clubs.

Schmunzel-Tip

▼ Das schlechte Gewissen
 „Wo bin ich?“
 „In Nummer 137!“
 „Zimmer oder Zelle?“



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 Schrämm – 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.

Foto: Constantin-Film, Stempke, Eckkrammer, Miller, Geuder, Publifoto, Retzlaff, Schefer, Andresen, Clubfoto, Archiv

Die berühmten Geschwister:

Vespa 125

DIE VESPA 125 ist in Normalausführung und als „de Luxe“-Modell lieferbar. Sie ist besonders leise, handlich und leistungsfähig.

Kleiner Steckbrief:

125 ccm, 4,8 PS, Fallstromvergaser, Mischg. 1:50, Normverbrauch 1,8 Ltr., Spitze ca. 70 km/h, 3 Gänge, 8-Zoll-Räder; zugelassen für 2 Personen.

Preis: DM 1230,— und DM 1290,—

Abb.: „de Luxe“-Modell



Vespa 150

DIE VESPA TOUREN 150 ist jetzt als Vier- und Dreigang-Modell lieferbar. Die Touren-Modelle sind besonders wirtschaftlich, praktisch und robust.

Kleiner Steckbrief:

150 ccm, 5,7 PS, Mischung 1:50, Normverbrauch 2,2 Ltr., Spitze ca. 80 km/h, 4 oder 3 Gänge, 10-Zoll-Räder.

Preis: DM 1525,— und DM 1490,—



Vespa „GS“

DIE VESPA GRAND SPORT 150 ist das seit Jahren bewährte Roller-Sportmodell.

Kleiner Steckbrief:

150 ccm, 8 PS, Fallstromvergaser, Mischg. 1:15, 4 Gänge, 10-Zoll-Räder, Spitze bis 100 km/h.

Preis: DM 1590,—



DIE VESPA GRAND SPORT 160 ist der elegante Roller für Sport, Touristik und alle Tage.

Kleiner Steckbrief:

160 ccm, 8,5 PS, Autovergaser, Mischg. 1:25, 4 Gänge, 10-Zoll-Räder, Spitze bis 100 km/h; serienmäßiges Reserve- rad unter der linken Haube.

Preis: DM 1750,—



Sämtliche Preise verstehen sich ab Werk und inklusive Blinklichtanlagen.



der meistgefahrenere Roller der Welt



*Zwölf Nationen zeigten einen eindrucksvollen Vespa-Korso bei der
10. Eurovespa 1962 in Madrid*