

Vespa

TIP

DIE ZEITSCHRIFT
FÜR DEN VESPA-FAHRER



Letzte Meldung

Kurz vor Drucklegung erreichte uns noch der Treffender Kalender des VCVD für 1963:

- **Rüsselsheim**
Regionaltreffen, 20. und 21. April 1963
- **Wesel**
Regionaltreffen, 18. und 19. Mai 1963
- **Koblenz**
Regionaltreffen, 25. und 26. Mai 1963
- **Hagen**
Internationales Treffen, 1., 2. und 3. Juni 1963
- **Konstanz**
Regionaltreffen, 22. und 23. Juni 1963
- **Kiel**
Grenzlandtreffen, 29. und 30. Juni 1963
- **Ratheim**
Grenzlandtreffen, 6. und 7. Juli 1963
- **Landshut**
Regionaltreffen, 20. und 21. Juli 1963
- **Bremen**
Nordseetreffen, 10. und 11. August 1963
- **Osnabrück**
Regionaltreffen, 14. und 15. September 1963
- **Gießen**
VCVD-Delegierten-Versammlung,
26. und 27. Oktober 1963

Das dritte 24-Stunden-Rennen für serienmäßige Zweiräder findet am 4 und 5. Mai 1963 auf der Avus in Berlin statt. Der Vespa-Club von Deutschland wird wieder mit einer starken Mannschaft in Berlin an den Start gehen.

Aus dem Inhalt:

Europakongreß in Verona

Tunesien 1962

Generalversammlung des VCVD
in Gießen

Die häßlichen Mädchen

Skandinavienfahrt

Reisenachrichten

4. Vespa-Europameisterschaft
in Namur

Film-Ecke

Jazz

Dies und Das

Urlaubsfahrt nach Jugoslawien

Für den Bordmechaniker

Aktuelles im Bild

Holländische Woche in Osnabrück

12 Jahre VC Rhein-Lahn

300 Vespisten in Kiel

Ausflugsfahrt zum Klausenpaß

Clubnachrichten

Schmuzzeltip

*

Unser Titelbild:

Modernes Leben: Die GS 160
und neuzeitliche Architektur

Foto: Bayer. Bild GmbH



Bei unserem internationalen Vespa-Treffen in Mainz verabredete ich bereits mit dem Präsidenten des Vespa-Clubs von Europa, Herrn Dr. Tassinari, daß der Kongreß des Vespa-Clubs von Europa in Verona nicht vor Anfang November stattfinden könne, weil ich als Vertreter der Bayerischen Motorenwerke vorher noch die Auto-Salons in Paris und London besuchen muß. Am 21. September erhielt ich einen Eilbrief von Dr. Tassinari, wonach der Kongreß des Vespa-Clubs von Europa in Verona bereits am 12. Oktober beginnen muß. Nach Überwindung großer Schwierigkeiten konnte ich am 11. Oktober, abends 18 Uhr, alle Verpflichtungen in Paris beim Auto-Salon abschließen, und mich mit dem 3200-CS-BMW-Coupé auf den Weg nach Verona machen. Bis Straßburg ging alles glatt, aber an der Grenzstation fand gerade ein Streik der französischen Zöllner statt und aus diesem Grunde wurde in beiden Richtungen niemand abgefertigt. Autokolonnen bis zu 4 km Länge standen an der Grenze und mußten bis Mitternacht warten. Ich erinnerte mich aus meiner Jugendzeit an eine ganz kleine Grenzstelle, die für den Autoverkehr gesperrt ist, weil die Straße nur Grenzgängern zu Fuß vorbehalten bleibt. Ich riskierte es trotzdem und fuhr auf dem verbotenen Weg an die Grenze und wurde tatsächlich auf Grund meines Namens und der Schilderung, daß ich zum Kongreß des Vespa-Clubs von Europa müsse, durchgelassen. Der Zöllner bekam ein dickes Trinkgeld von mir und schmunzelte dabei: „So würde ich gerne jeden Tag abfertigen.“ Gleich nach der Grenze kam der dicke Nebel und nur dank der Autobahn war ich am 12. Oktober früh in Grainau, um meine Frau abzuholen, die mit nach Verona fuhr. Es reichte gerade zum Frühstück und weiter ging die Fahrt über den Brenner zum Tagungsort, wo wir um 16 Uhr gerade noch rechtzeitig zum Empfang erschienen. 1360 km mit gesperrten Grenzübergängen, Nebeln und vielen anderen Schwierigkeiten brachte ich immerhin in 22 Stunden hinter mich. Es war natürlich kein Wunder, daß ich bei der abendlichen Einladung des Vespa-Clubs von Europa recht oft gähnen mußte. Am 13. Oktober begann vormittags der eigentliche Kongreß des Vespa-Clubs von Europa. Bei dieser Tagung habe ich die Belange des Vespa-Clubs von Deutschland mit Nachdruck vertreten und für die Zukunft bestimmte gute Erfolge erzielt. Bei der Verleihung der alljährlich zu vergebenden höchsten

Bild oben: Das Präsidium des Vespa-Clubs von Europa während seiner Tagung in Verona. — **Bild links:** Der Präsident des Vespa-Clubs von Europa, Dr. Renato Tassinari, übergibt Hans Stuck den Grand Prix d'Excellence 1962 für den Vespa-Club von Deutschland. — **Bild rechts:** Henry Francois, der Präsident des VC Belgien erhält von Hans Stuck die goldene Ehrenmünze des VCVD.

Kongreß des Vespa-Clubs von Europa 1962 in Verona

Hans Stuck fuhr für den Vespa-Club von Deutschland quer durch Europa

Der VCVD-Präsident schildert die Erlebnisse seiner 4000-km-Fahrt



Trophäe des Vespa-Clubs von Europa, dem Grand Prix d'Excellence, wurde dem Vespa-Club von Deutschland für 1962 diese hohe Auszeichnung zuerkannt. In seiner Begründung, warum die Trophäe nach Deutschland vergeben wurde, sagte der Präsident des Vespa-Clubs von Europa, Dr. Renato Tassinari, daß der Vespa-Club von Deutschland bei der 2. internationalen 24-Stunden-Dauerprüfung für Zweiräder im April auf der Avus in Berlin außerordentliche Erfolge erzielt hat. Außerdem erwähnte Dr. Tassinari das großartige internationale Vespa-Treffen in Mainz, welches der Vespa-Club von Deutschland veranstaltet hat.

Ich habe mich aufrichtig gefreut, daß durch den Vespa-Club von Europa die Leistungen des Vespa-Clubs von Deutschland in so eindrucksvoller Form anerkannt worden sind. Am Nachmittag mußte ich Verona bereits wieder verlassen, um pünktlich bei der Vorstandssitzung des Vespa-Clubs von Deutschland, am 14. Oktober, in Augsburg zu sein. Bei dieser Vorstandssitzung wurde das Programm des Vespa-Clubs von Deutschland für 1963 eingehend diskutiert und schließlich in den wichtigsten Teilen bereits festgelegt. Gleichzeitig mußte der Vorstand auch die Vorbereitungen für die Generalversammlung des Vespa-Clubs von Deutschland in Gießen abschließen und sich außerdem darüber einig werden, wer von den vielen verdienten Clubmitgliedern 1962 die Ehrennadel erhalten soll. Um 18 Uhr konnte am Abend des 14. Oktober die Vorstandssitzung beendet werden und es blieb mir nur noch kurze Zeit zur Verabschiedung, um gleich darauf meinem schnellen BMW die Sporen zu geben, um so früh wie

möglich wieder Paris erreichen zu können. Kaum in der Stadt an der Seine angekommen, warteten auf dem Automobil-Salon wieder zahlreiche Kunden auf mich. Nach einer arbeitsreichen Woche mußte ich am Wochenende in Gießen zur Generalversammlung des Vespa-Clubs von Deutschland erscheinen. Es war für mich aber eine große Freude bei dieser Versammlung wieder einmal mehr feststellen zu können, was für ein guter kameradschaftlicher Geist im Vespa-Club von Deutschland beheimatet ist. Nach der Delegiertenversammlung warteten schon wieder geschäftliche Verpflichtungen in Bochum auf mich.

Ich hoffe, Ihnen, liebe Clubkameraden, mit diesem kurzen Bericht einmal einen kurzen Einblick in den Alltag des Präsidenten des Vespa-Clubs von Deutschland gegeben zu haben. Wie alle übrigen Vorstandsmitglieder des VCVD erledige ich meine Tätigkeit als Präsident ehrenamtlich und es ist nicht immer leicht, meine geschäftlichen Verpflichtungen mit den Erfordernissen des Vespa-Clubs von Deutschland auf einen Nenner zu bringen. Wenn es aber nicht anders geht, so müssen eben in 10 Tagen neben dem Beruf auch noch 4000 km für den VCVD gefahren werden. Daß solche Gewalttours auf die Dauer nur möglich sind, wenn das Amt des Präsidenten des VCVD eine erfreuliche Pflicht ist, versteht sich von selbst. In den 4 Jahren meiner Amtszeit habe ich es aber noch nicht bereut, Präsident in einem Club zu sein, der so viele fröhliche und nette junge Leute in seinen Reihen vereint. Bis zum nächsten Wiedersehen verbleibe ich mit herzlichen Grüßen
Ihr Hans Stuck

Generalversammlung des VCVD in Gießen

Wie in den vergangenen Jahren, so wurde auch 1962 die Generalversammlung des Vespa-Clubs von Deutschland vom Vespa-Club Gießen, unter der Leitung des VCVD-Vizepräsidenten, Bernhard Wesche, auf das beste vorbereitet. Aus allen Teilen Deutschlands kamen die Delegierten, größtenteils mit Begleitung, zur Generalversammlung nach Gießen. Am Abend des 21. Oktober wurde für die Gäste des Vespa-Clubs von Deutschland im Saalbau ein Gesellschaftsabend veranstaltet. Es war eine festliche Nacht. Die Fahrzeuge hatten in den Quartieren Ruhepause, weshalb auch der flüssige Stoff nicht rationiert werden mußte. Die Tanzkapelle servierte flotte Weisen und der Twist regierte die späte Stunde. Zwischen den musikalischen Darbietungen war ein nettes Programm eingestreut, damit Bewegung und Ruhe das rechte Gleichmaß fanden. Gegen 22 Uhr erschien der Oberbürgermeister der Stadt Gießen, vom stürmischen Beifall der Delegierten begrüßt, um seine neue Würde als Ehrenmitglied des Vespa-Clubs von Deutschland entgegenzunehmen. Der Präsident des Vespa-Clubs von Deutschland, Hans Stuck, überreichte Albert Osswald, dem jugendlichen OB der Stadt Gießen die Urkunde als Ehrenmitglied des Vespa-Clubs von Deutschland. Neben dem ehemaligen Präsidenten des Vespa-Clubs Saar, Ludwig Kunz, ist Oberbürgermeister Osswald innerhalb von 10 Jahren das zweite Ehrenmitglied des Vespa-Clubs von Deutschland. Schon aus dieser Tatsache wird ersichtlich, daß der Vespa-Club von Deutschland mit der Vergabe der Ehrenmitgliedschaft mehr als zurückhaltend und sparsam ist. Für seine besonderen Verdienste um den Vespa-Club von Deutschland erhielt der Gießener Oberbürgermeister aus der Hand des VCVD-Präsidenten außerdem noch die goldene Ehrenmünze des Vespa-Clubs von Deutschland. Hans Stuck würdigte dann in einer kurzen Rede die weitreichende ideelle Unterstützung, die Oberbürgermeister Osswald dem Vespa-Club von Deutschland und damit der Idee der internationalen Verständigung und Zusammenarbeit angedeihen ließ. Der Oberbürgermeister bedankte sich für die Ehrungen, die ihm zuteil geworden sind und ging dabei besonders auf das Wirken des Vespa-Clubs von Deutschland für die Erziehung der jungen Menschen im Straßenverkehr ein. Oberbürgermeister Osswald sagte uns unter anderem, daß der Vespa-Club Gießen in seiner Stadt stets als Vorbild im Straßenverkehr angesehen werden kann, und er hoffe zuversichtlich, daß es dem Vespa-Club von Deutschland gelingen wird,

die Öffentlichkeit davon zu überzeugen, daß der Zweiradfahrer keineswegs pauschal mit einigen krachmachenden Halbstarken gleichzusetzen ist.

Nachdem der offizielle Teil vorüber war, strebte die gute Laune und die Fröhlichkeit ihrem Höhepunkt zu. Die Bar im Keller war teilweise überfüllt, denn so viele Bekannte und Freunde trifft ein schlichter Normalverbraucher das ganze



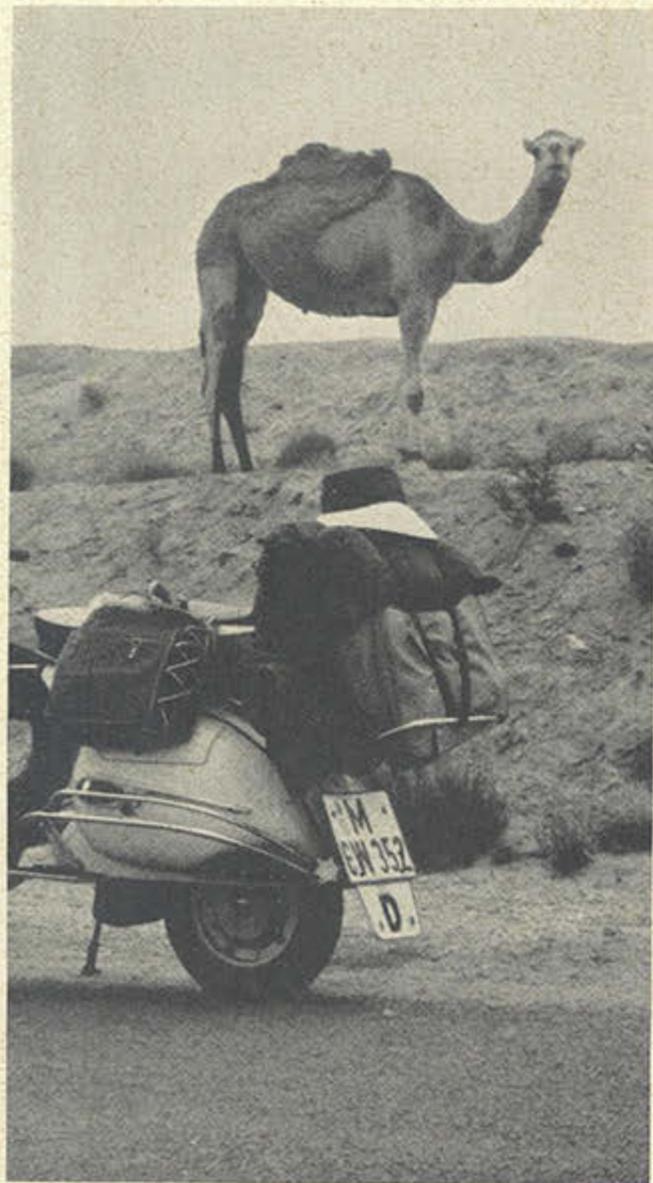
Bild oben: Hans Stuck begrüßt den neuen Sportkommissar des VCVD, Arthur Eichner. Rechts der scheidende Sportkommissar Hermann Hüsel. - Bild unten: Der VCVD-Vorstand gratuliert den neuen Trägern der VCVD-Ehrennadel.



Jahr über nicht wie die Vorsitzenden der Vespa-Clubs beim Festabend des VCVD in Gießen in einer Nacht. Nachdem der gut gefüllte Weinkeller zwei Stunden nach Mitternacht mangels Masse den Konkurs erklären mußte, kam das Getriebe der familiären Festveranstaltung des VCVD von selbst zum Stehen.

Am Sonntagvormittag wurde die Generalversammlung des Vespa-Clubs von Deutschland mit der Ehrung der verdienten Mitglieder und Sportfahrer des Clubs eröffnet. Die einzige goldene Ehrennadel, die zur Verleihung kam, erhielt der langjährige verdiente Vorsitzende des Vespa-Clubs Braunschweig, Bruno Kuhn. Seit zehn Jahren führte er seinen Vespa-Club erfolgreich über viele Höhen und Tiefen der Entwicklung hinweg bis in das Jahr 1962. Bruno Kuhn, hat damit ein einmaliges Beispiel an Beständigkeit und Treue gegeben. Nach Abschluß der Ehrungen für die verdienten Freunde des Vespa-Clubs von Deutschland gaben der Präsident und die Vizepräsidenten sowie der Generalsekretär des VCVD vor den Delegierten ihre Rechenschaftsberichte ab. Nach dem gemeinsamen Mittagessen wurden die gestellten Anträge durch die Versammlung behandelt. Alle Probleme, die während der Generalversammlung zur Sprache kamen, wurden lebhaft diskutiert. Besonders die Gestaltung der Freundschaftstreffen in der kommenden Saison war ein Thema, zu dem zahlreiche Delegierte Vorschläge machten. Sicher werden die vielen Anregungen und Vorschläge, die auf der Generalversammlung 1962 des Vespa-Clubs von Deutschland in Gießen vorgebracht wurden, der Arbeit des Vespa-Clubs von Deutschland im kommenden Jahr neue Impulse geben.

Bilder links von oben nach unten: Oberbürgermeister Osswald fühlte sich beim Vespa-Club von Deutschland ausgesprochen wohl. – Hans Stuck überreicht Bruno Kuhn, dem 1. Vorsitzenden des VC Braunschweig die goldene Ehrennadel des VCVD. – VCVD-Präsident Hans Stuck gratuliert Oberbürgermeister Osswald zur Ehrenmitgliedschaft im VCVD. Links VCVD-Vizepräsident Walter Toennes, rechts VCVD-Vizepräsident Bernhard Wesche. – Hans Stuck steckt Marlies Toennes, der Gattin des VCVD-Vizepräsidenten die Ehrennadel an. – Bild oben: Die Tanzrhythmen und die Abendgarderobe waren beim Festabend in Gießen große Klasse.



Tunesien 1962

Eine Übersicht auf einen der Gärten Allahs

**Im Hamburg lebten zwei Ameisen,
die wollten nach Australien reisen.
In Alltona auf der Chaussee
da taten ihnen die Beine weh,
und so verzichteten sie weise
auf den letzten Teil der Reise.**

Um ein Haar hätten wir das Schicksal der beiden Reiselustigen geteilt, denn wir waren nicht über die Bannmeile Münchens hinaus, als ich das Bedürfnis hatte, umzukehren, um neu zu packen. Das gesamte, seit kurzem erworbene VESPA-Fahrgelühl schien in den Binsen zu sein. Der Roller torkelt, als hätte man seinem Tankinhalt einen tüchtigen Schuß „Escorial Grün“ beigemischt, über die Olympiastraße in Richtung Garmisch. Lediglich der mir angeborene geizige Charakter (Wie, für 40 km umsonst Sprit verfahren?!?), die Erinnerung an den eingangs zitierten Ringelnetz sowie die morgendliche Kühle bewegen mich, die Fahrt fortzusetzen und den „Lastenausgleich“ mit dann hoffentlich weniger steifgefrorenen Händen während der ersten Rast vornehmen zu wollen. Es sei bereits hier vermerkt, daß ich mich bis zu diesem Zeitpunkt bereits vollkommen an das hecklastige Gefühl gewöhnt habe und jede geringfügige Änderung Grund genug für die Errichtung eines „Marterls“ am Rande einer der vielen vor uns liegenden Bergstraßen geben würde. Zwar kommt noch hin und wieder der Gedanke an Himmelfahrt, dem Tag unseres Aufbruchs, in mir auf, wenn wir uns beispielsweise Auge in Auge mit einem über die rechte Fußspitze angepeilten Bergsee befinden, doch der Gedanke, bereits in zwei Tagen unter Palmen wandeln zu können (und seien es nur die Kübelpalmen von Nizza), wandelt mich von Stunde zu Stunde mehr zu einem Optimisten.

Unsere Reise beginnt mit Hindernissen. Die Brennerstraße ist seit gestern durch einen Erdbeben erschüttert und unterwegs müssen wir erfahren, daß auch die Pässe der Schweizer Alpen (Flüeli und Furka) erneut verschneit sind. Dies alles bedingt runde 150 km Mehrleistung, da das Stillsfer Joch ebenfalls noch unter einer dichten Schneedecke begraben liegt. Es bleibt uns keine andere Möglichkeit, als den Weg über Bozen nach dem Gardasee zu wählen, um von da aus via Cremona nach Genua zu gelangen.

Cremona erreichen wir am zeitigen Abend, und für den Aufbau unserer Behausung benötigen wir, wider Erwarten, nur wenige Minuten. Da wir das Zelt aus finanziellen Gründen erst wenige Tage vor Anbruch der Fahrt kauften (vor Nachahmung wird gewarnt!), war infolge eines Dauerregens ein probeweises Aufstellen nicht möglich gewesen.

Da wir bei diesem Thema sind, schnell ein paar Worte zum Gepäck: Als nächtliches Obdach haben wir ein leichtes französisches Zelt erworben, gerade groß genug, um zwei ebenso leichten, auseinandernehmbaren Feldbetten Platz zu bieten. Im Hinblick auf die beschränkte Transportmöglichkeit haben wir diese Betten den uns so angepriesenen Schlafsäcken vorgezogen, die weit mehr Platz auf dem Kofferträger beansprucht hätten. Schlafdecken, Wasserversack, Feldflaschen, Reiseapotheke (!) und diverser Kleinkram vervollständigen die Ausrüstung. Hinzu kommen ein kleiner Koffer, der unsere zweite Khaki-Garnitur enthält, sowie zwei mit den notwendigen kleinen Dingen des täglichen Lebens prall gefüllte Satteltaschen. Außerdem führen wir an Kleidung Parkercos, leichte Schuhe (keine Sandalen!) und als Glanzstück zwei Paar halbhohle Stiefel mit uns, die uns vor unangenehmen Wüstentierlein schützen sollen. Die Aufgabe erfüllen sie auch später: Wir bekommen während unseres gesamten Tunesientrips nicht eine einzige sich in freier Wildbahn bewegende Schlange ins Blickfeld. Ja, es sollte noch schlimmer kommen. Obwohl ich die „Hoffnung“ hegte, zumindest ein einziges Mal einem Skorpion von Angesicht zu Angesicht gegenüberzustehen, von denen laut wortgewichtigen Nordafrika-Kundigen die hiesige Geographie förmlich wimmeln soll, erfüllt sich dieser Wunschtraum nicht. Ich kann mir nicht helfen, diese Tiere müssen etwas gegen mich haben. All mein Suchen und Steinewälzen blieb vollkommen fruchtlos.

Doch blenden wir zurück! Noch liegt Frankreich vor uns, und zuvor die italienische Grenze. Da ich ein krasser Gegner der von wirtschaftswunderlichen Bundesbürgern bevorzugt zum Tummelplatz erkorenen Gegenden bin, und das nicht nur, weil ich etwas Exotischeres auf den Speisekarten lesen möchte als zum Saisonschlager erhobene Bockwürstl und Beefsteaks nach Müllerinart, hege ich starke Bedenken wegen des zu erwartenden Verkehrs auf der Via Aurelia. Zu Recht, wie sich erweisen soll.

Vorerst jedoch rollen wir auf einer der schönsten Straßen entlang, die ich bisher bereisen durfte. Es handelt sich hierbei um die zwar schmale und nicht leicht zu befahrende, jedoch überaus reizend geführte Route von Piacenza über Bobbio nach Genua.

Wer ein Freund von hübschen Bergdörfern, herrlichen Ausichten und echter südländischer Küche ist, der benutze, sollte ihn seine VESPA einmal in die gleiche Richtung tragen, diese von italienischer Straßenbaukunst zeugende Trasse.

Für unseren Geschmack viel zu rasch empfängt uns das holperige Pflaster der sich bis weit ins Gebirge erstreckenden Hafenstadt Genua. Wir halten uns nicht auf, da wir die Stadt bereits kennen, sondern reihen uns ein in die endlose Karawane der Sonnenhungrigen, die sich Savona, Imperia, San Remo oder eine der vielen anderen gleich Perlen an einer Schnur gereihten Badeorte der Riviera di Ponente zum Ziel erwählt haben. Perlen, die sich ihren Glanz teuer bezahlen lassen. Dieses spürt sogar der mit der laut unserem verehrten Herrn Bundeswirtschaftsminister noch immer „harten“ D-Mark reichlich ausgestattete Tourist.

Aufgehalten durch den einzigen, dafür heftig niederprasselnden Regen unserer Reise sowie einem gräßlichen Seitenwind gelangen wir an diesem Tag nur bis Loano, wo das Zelt nun bereits mit der Routine jahrelanger Camper aufgeschlagen wird. Der nächste Morgen findet uns sehr zeitig auf der Sitzbank wieder, und doch nicht zeitig genug, um dem Hauptverkehr aus dem Weg zu gehen. Hinzu kommt noch, daß wir wenige Kilometer vor San Remo durch die Polizia Stradale um runde 3000 Lire erleichtert werden, was infolge mangelhafter Sprachkenntnisse auf beiden Seiten einen unliebsamen Aufenthalt verursacht. Freunde und eventuelle Fußstapfentreter, studiert die italienische Straßenverkehrsordnung genau, auf daß es euch nicht ergehe wie uns! Was mich betrifft, so habe ich lediglich in der sanftgeschwungenen Kurve einer breiten Straße überholt, ohne jedoch den Mittelstreifen zu überfahren. Ich bin mir auch heute noch nicht bewußt, falsch gehandelt zu haben, doch wech kümmerlicher Gegner ist eine in Deutsch, Englisch und Französisch mühsam abgerungene Erklärung gegenüber der mit der Gestik eines erfolgreichen Staubsaugervertreeters temperamentvoll vorgetragenen Beschuldigung eines italienischen Polizisten?! Ein Nichts!

Der inzwischen wieder zur Vollkommenheit angewachsene Verkehr läßt uns durch alle folgenden Orte mit der Reisegeschwindigkeit einer mittelschweren Weinbergsschnecke gelangen. Zum Glück sind Mentone und damit Frankreich nicht mehr fern. Doch wer kann mein Entsetzen ermesen, als ich während einer Rast, hoch über Monte Carlo, feststellen muß, daß wir nur noch vier Stunden zur Verfügung haben, in denen wir Marseille erreichen müssen. Es trennen uns noch 200 km davon. Spätestens 5 Uhr abends muß die VESPA verladebereit im Hafen stehen, und da die Fahrgastschiffe auf der Strecke Marseille—Tunis nur einmal wöchentlich verkehren, wäre eine Verspätung die Grundlage für einen

schönen Urlaub in Spanien. Doch was bedeutet uns Spanien in diesem Jahr!

Um es kurz zu machen: Frei nach Karl May lege ich unserer VESPA die Hand zwischen die Ohren und flüstere ihr die 100. Sure, die von den schnelleilenden Rossen, vor. Der Erfolg bleibt nicht aus. Kurz vor 17 Uhr MEZ kann man eine mit Münchner Kennzeichen behaftete, ehemals weiße VESPA durch die Straßen der Innenstadt von Marseille dem Überseehafen zustreben sehen, dem größten Frankreichs. Hinter uns liegt eine halbsbrecherisch gefahrene Etappe über Brignoles, auf der wir unsere volle Geschwindigkeit entfalten konnten, lediglich wiederholt durch kleine Bergzüge der See-Alpen gehemmt.

Ich möchte kurz erläutern, weshalb wir als Bewohner Süddeutschlands nicht den Weg nach Sizilien einschlugen, um uns in Palermo einzuschiffen. Intensives Studium der einschlägigen Fahrpläne und der objektive Vergleich der Überfahrtkosten auf den einzelnen Mittelmeerlinien ergaben, daß wir auf französischen Schiffen weitaus billiger fahren. Selbstverständlich war in meiner Kalkulation die Differenz der Treibstoffkosten für die VESPA berücksichtigt, da die Anfahrt nach Palermo die doppelte Strecke betragen hätte. Hinzu kam, daß wir bei Benutzung einer französischen Linie volle vier Tage mehr für Tunesien zur Verfügung hatten, da die Abfahrtstermine in Marseille und auch in Tunis für unseren Urlaub ungemein günstig lagen. Das letztere ist natürlich individuell.

Hier ein Vergleich, der planen helfen soll:

Marseille—Tunis—Marseille

| | |
|--|--------------------|
| Abfahrtstag, schon seit Jahren, in Marseille | Sonntag, |
| in Tunis | Dienstag. |
| Überfahrt pro Person, hin u. zurück, ca. | 115 DM (4. Klasse) |
| | 235 DM (Tour.-Kl.) |
| Transportkosten für Roller, hin u. zurück | 70 DM |
| Überfahrtdauer: | 26 Stunden |

Palermo—Tunis—Palermo

| | |
|--|------------|
| Das Schiff verläßt Palermo meist am Dienstag, Tunis mittwochs. | |
| Überfahrt, wie oben, allerdings Touristen-Klasse, da 4. Klasse nicht vorhanden | 145 DM |
| Transportkosten für Roller, hin u. zurück | 50 DM |
| Dauer der Überfahrt: | 14 Stunden |

Die vierte Klasse, die wir wählten, ist selbstverständlich ohne jeglichen Komfort. Auf der „El Mansour“, dem von uns benutzten Schiff, bestand sie aus umgebauten Laderäumen, zum Teil tief unter Deck. Betten und Verpflegung entfallen, jedoch besteht die Möglichkeit, sich Liegestühle zu leihen (1,70 DM) und sich aus einer Kantine mit Getränken, Sandwichs und zollfreien Zigaretten zu versorgen. Zusammen mit 2 Münchner Studenten, die sich auf Tramptour nach Tripolis befanden, bilden wir die abendländische Minderheit der vierten Klasse.

Die Überfahrt verläuft sehr ruhig, und beim ersten Anzeichen der morgendlichen Dämmerung finden wir uns samt den Liegestühlen auf Deck ein, um uns ein nachher karg bemessenes Plätzchen an der Sonne zu sichern. Häufig wird das Schiff von Tümmelern begleitet, und lange Stunden sieht man steuerbords die felsigen Gestade Sardinien. Gegen 18 Uhr tauchen dann endlich die sanfterhobenen Hügel der afrikanischen Küste auf, und nicht lange danach sichten wir die Moschee von Sidi Bou Said, einem charmanten Dörfchen auf den Bergen, von dessen Kaffeehäusern man einen reizvollen Blick auf die Lagune von Tunis und die Stadt selbst genießen kann, wenn man sich der geringen Mühe unterzieht, dorthin einen Ausflug zu unternehmen. Übrigens liegt der Ort in enger Nachbarschaft mit den Ruinen Karthagos.

Fortsetzung folgt



Blick in den alten Hafen von Marseille



Die häßlichen Mädchen

von Jo Hanns Rösler



Die Männer sind gar nicht so klug, wie sie sich gern den Anschein geben. Warum laufen sie nur den schönen Mädchen nach? Haben sie das Glück nicht erkannt, das in der Wahl eines häßlichen Mädchens liegt? Die Schönen sind verwöhnt, eitel, selbstgefällig, vergeben ihre Huld wie ein Geschenk und wir Männer sind von vornherein in die Rolle eines Sklaven versetzt. Wir schleppen Bonbonnieren und Blumen herbei, fallen in Anbetung, können nicht genug Superlative der Schönheit in die längst für einfache Adjektive tauben Ohren flüstern, wir schmücken uns mit neuen Krawatten und neuen Hemden, vergeuden unsere Zeit, harren des Winkes ihrer Augen, eines Telefonanrufes, eines Briefes, wann es der Schönen gefällig ist, mit uns tanzen zu gehen und ob sie uns die große Gnade erweist, sich hinten auf unsere VESPA zu setzen. Am Ziel angekommen, plündern wir unsere Brieftasche, besuchen Nobellokale, trinken Wein, geben hohe Trinkgelder, alles, um der Schönen zu beweisen, daß wir in der Lage sind, neben ihr zu bestehen.

Da lobe ich mir das häßliche Mädchen. Unbeachtet ist es aufgewachsen, keiner hat ihr schon als Kind Flausen in den Kopf gesetzt, man hat nie große Geschichten mit ihr gemacht, sie stand nie lange vor dem Spiegel, die Männer jagten nicht hinter ihr her und wenn einer kam, sie zum Tanze zu bitten, blickte sie nicht erst spöttisch über ihn zu ihren Freundinnen, sie errötete und ließ sich von ihm führen. Wie er tanzte, so war es ihr recht, ihre Augen begannen zu leuchten, als er sie zum zweiten Male vom Tisch holte, und als sie den Brief von ihm erhielt, in dem er um ein Wiedersehen bat, las sie ihn mit glühenden Wangen wohl ein dutzendmal, und hob ihn auf, ihn immer wieder von neuem hervorzuholen. Ich sehe ihnen oft zu, den Paaren, wie sie von der Tanzfläche gehen, Hand in Hand, die Hand nicht freigeben, wenn sie am Tisch sitzen, ich sehe das Glück aus den Augen der häßlichen Mädchen beim Tanz leuchten und bei den Schönen die Eiseskälte im Blick, das Unbeteiligtsein, wenn sie über die Schultern des Partners in den Saal blicken, keine Freude ist in diesen Augen, kein Stolz auf den Mann, der sie beim Tanz in seinen Armen hält. Wir Männer aber sind so dumm und tragen die Schönen auf den Händen,

glauben uns mit ihnen zu schmücken, als wären sie unser Besitz, und sie sind doch nur eine Leihgabe, bis der andere kommt. Die Schönen macht man uns streitig, die häßlichen Mädchen läßt man ungeschoren.

Verratet mir noch eines: ist die Zärtlichkeit der Schönen eine andächtiger als die Küsse ihrer unscheinbaren Schwestern? Wenn dir das Herz bis zum Hals schlägt, weil du liebst und geliebt wirst, schwörst du der Schönen nicht überzeugt, daß du sie auch lieben würdest, wenn sie häßlich wäre? Hat dich die Liebe erst einmal beim Kragen, bleibt es sich gleich, wenn du liebst. Wähle darum das häßliche Mädchen, ihre Liebe zu dir wird stärker sein, vorbehaltlos, von einer innigen Frömmigkeit, von einer heißen Dankbarkeit zu Gott, daß er dich zu ihr geschickt hat. Wenn du beim Küssen die Augen schließt, spürst du, daß sie dich viel zärtlicher, viel hingebungsvoller küßt als die Schönen, die im Küssen geübt sind und nur an ihr Glück denken, das sie dabei empfinden. Das häßliche Mädchen aber will dein Glück, sie will dir beweisen, daß sie dich glücklicher machen kann als die begnadeten Schönen, denn sie will dich behalten, für ihr ganzes Leben... sie schaut nicht mehr nach einem Prinzen aus, der vielleicht noch kommen kann... sie hat dich gewählt, durch dich hat ihr Dasein erst seinen Sinn bekommen. Nie wird sie die Minute vergessen, in der du sie angesprochen hast, die Schönheit wissen oft schon am nächsten Morgen nicht mehr, wie die Bekanntschaft entstand.

Meidet darum nicht die unscheinbaren Mädchen und trifft, wenn ihr mit der Liebe unterwegs seid, eure Wahl unter den häßlichen Mädchen. Sie bleiben nicht häßlich. Das Glück der Liebe verwandelt jedes Gesicht. Denn das Gesicht ist stets der Spiegel der Seele und wenn ein Mann eine Frau glücklich macht, dankt sie es ihm mit der Schönheit ihres Antlitzes. Fragen die Frauen nach unserer Schönheit? Die schönen Männer sind es bestimmt nicht, denen die klugen Frauen zufliegen, schaut euch nur um, wen sie sich zur Liebe wählen. Der schöne Mann ist längst abgemeldet, er steht tief unten auf der Liste der Männer, die man heiratet. Warum, so schließe ich aus der Klugheit der Frauen, sollen wir es ihnen nicht nachmachen?

Eine Skandinavienfahrt

Aus dem Treffenkalender des Vespa Tip erfuhren wir, daß im Juni in Oslo ein Internationales Vespa-Treffen stattfindet. Nach kurzer Überlegung stand es fest: Dieses Treffen fahren wir an. So starteten wir, mein Clubkamerad Josef und ich am frühen Morgen des 6. Juni mit vollgepackten Vespen in nördlicher Richtung. Nach 620 km langer Fahrt über Hannover, Hamburg, Kiel verbrachten wir die erste Nacht kurz vor Flensburg.

Die Fahrt ging über Aarhus, Aalborg durch die herrlichen dänischen Wälder nach Frederikshavn. Hier buchten wir zunächst unsere Überfahrt nach Schweden. Nun blieb uns genügend Zeit, einen Bummel durch die Stadt zu machen.

Freitagmittag um 12 Uhr ging das Fährschiff MS „Prinsessan Margaretha“ nach Göteborg. Nach dreieinhalbstündiger Überfahrt erreichten wir die größte Hafenstadt Schwedens. Das Wichtigste war nun für uns die Umstellung auf den Linksverkehr; aber es klappte gut. Der Weg führte uns durch die Industriestadt Udevalla, entlang einer schönen Landschaft bis Strömstad. Noch ein Tag, und wir waren am Endziel unserer Fahrt.

Vor der Swinesund-Brücke, die sich im eleganten Bogen über das Meer spannt und gleichzeitig die Landesgrenze zwischen Schweden und Norwegen darstellt, ging der Verkehr wieder von der linken zur rechten Straßenseite. Was die Straßen betrifft, so gewannen wir keinen allzu guten Eindruck. Doch dies war nur ein Vorgeschmack, denn es kam noch schlimmer, wie wir später erfahren sollten. Am Nachmittag erreichten wir die norwegische Hauptstadt. Als erstes Wahrzeichen konnte man die berühmte Sprungschanze vom Holmenkollen erkennen.

An der Einfallstraße zur Stadt erwarteten uns bereits Lotsen des VC Oslo. Sie geleiteten uns zum Borstad-Campingplatz, wo das Ziel der Vespa-Rallye war. Hier wurden wir sehr freundlich vom Präsidenten des Vespa-Clubs Norwegen begrüßt.

Der Sonntagvormittag stand zur Stadtbesichtigung zur Verfügung. Es seien drei der interessantesten Sehenswürdigkeiten erwähnt: Frognerpark mit den Skulpturen des Bildhauers Vigeland, Nansens Polarschiff Fram sowie das Floß „Kon Tiki“.

Abends wurden die Teilnehmer mit Bussen zu einem ca. 10 km entfernten Bergrestaurant zum Festbankett gefahren. Hier fand nach dem Essen die Siegerehrung statt. Wir Bonner hatten die größte Strecke gefahren und bekamen als Belohnung hierfür eine hübsche Tischstandarte mit norwegischer Fahne und auf dem Fuß angebrachter Plakette.

Montagvormittags wurde gemeinsam zum Holmenkollen gefahren. Von einem Aussichtsplateau konnte man in der Ferne die hohen, schneebedeckten Berge erkennen. Nach dem Mittagessen war Abschluß des Treffens. Als letzte Erinnerung an die schönen Tage in Oslo wurde noch ein Foto vom neuen Rathaus gemacht und dann fuhren wir zur schwedischen Grenze hin in Richtung Orje. Es waren etwa 100 km, aber diese Strecke hatte es in sich. Denn nun bot sich uns teilweise ein ziemlich katastrophales Straßenbild. Bei strengem Winter bricht durch Frost die Straßendecke auf, so daß die „Fahrbahn“ vorwiegend aus Schottersteinen und Sand besteht. Nun hieß es kilometerlang im 2. und 1. Gang fahren, manchmal schwankte die Tachonadel zwischen 0 und 15 km/h. Durch den aufgewirbelten Staub überholender und entgegenkommender Autos sahen wir bald aus, als wären wir stundenlang durch eine Wüste gefahren.

Mittlerweile waren wir in Schweden und die Straßen wurden zusehends besser. In Kristinehamn übernachteten wir, um am nächsten Tag nach Uppsala zu fahren. Hier erwartete uns der Vorsitzende des VC Uppsala, unter dessen heimatkundiger Führung wir anderntags die Universitätsstadt und die Umgebung besichtigten.

Von hier aus waren es nur noch 72 km bis Stockholm. In der schwedischen Hauptstadt begrüßte uns der neue Präsident des Vespa-Clubs Schweden, Herr Stig Serander. Wir waren Gast bei einem Clubabend des VC Stockholm.

Von morgens bis abends waren wir natürlich auf Achse, um die schöne Stadt kennenzulernen. Unser besonderes Interesse galt der „Wasa“, jenem schwedischen Kriegsschiff, welches vor über 300 Jahren kurz nach seinem Start zur Jungfernfahrt

noch im Hafen durch einen plötzlich aufkommenden Sturm versank. In vergangenen Jahr hob man unter großen Mühen die Wasa vom Meeresgrund.

Nach zwei erlebnisreichen Tagen verließen wir Stockholm und fuhren über Nyköping, Norrköping zum Vätternsee weiter nach Jönköping (Schwedens Streichholz-Metropole).

Nun war der letzte Tag unseres Aufenthaltes in Schweden gekommen. Von Hälsingborg ging es in 25minütiger Fahrt mit der Fähre nach Helsingör in Dänemark. Schon von weitem erkannten wir Schloß Kronborg (bekannt durch Hamlet).

Der Weg führte uns nun weiter nach Kopenhagen, vorher allerdings auf einem kleinen Umweg nach Hilleröd zum Schloß Fredensborg. In Dänemarks Hauptstadt gab's viel zu sehen. Hauptattraktion war natürlich der Vergnügungspark Tivoli. Wir versäumten nicht, mittags um 12 Uhr die Wachablösung im Schloß Amalienborg zu erleben. Nach vielen Stunden eindrucksvoller Stadtbesichtigung führte uns der Weg zu „Oskar Davidsen“, dem Restaurant mit der 120 cm langen Speisekarte, die nicht weniger als 178 verschiedene Sorten belegter Brote anbietet.

Zum Abschluß konnte man mit Recht sagen: „Wundervolles Kopenhagen“, denn die dänische Hauptstadt ist wirklich großartig und es lohnt sich, sie kennenzulernen.

Die schönen Tage in Skandinavien waren nun leider zu Ende. Über eine herrliche Straße, entlang dem Strand, ging unsere Fahrt nach Vordingborg zum Südzügel Seelands. Von hier aus über die längste Brücke Europas — sie ist 3210 Meter lang — zur Insel Falster. In Gedser wurde übernachtet. Am nächsten Tag brachte uns die „Danmark“ nach Großenbrode.

Als letzte Etappe standen noch zwei Tage Aufenthalt in Kiel zur Kieler Woche auf dem Programm, womit unsere dreiwöchige Skandinavienfahrt einen interessanten und schönen Abschluß fand.

Willi Schmidt

Reisenachrichten

Gebühren für neue Griechenland-Straßen. (rb) Auf der neulich eröffneten griechischen Straße Lamia-Athen werden u. a. für Motor-Zweiräder zehn und für Pkw zwanzig Drachmen an Gebühren erhoben.

Nord-Ostsee-Kanalfähren gratis. Die zahlreichen Fähren über den Nord-Ostsee-Kanal zwischen Brunsbüttelkoog und Rendsburg kann auch jeder Tourist umsonst benutzen. Das legt die noch geltende Fährpolizeiverordnung aus dem Jahre 1924 fest, die auf der Verpflichtung fußt, daß die Kanalbehörde für den „Anschluß“ an getrennte Straßen und Wege zu sorgen hat. Linien-Autobussen ist Vorfahrt einzuräumen, Kraftfahrer müssen die Motoren abstellen und Handbremsen anziehen, Reiter haben abzusetzen, wilde und gefährliche Tiere müssen dem Fährmann vor der Überfahrt gemeldet werden.

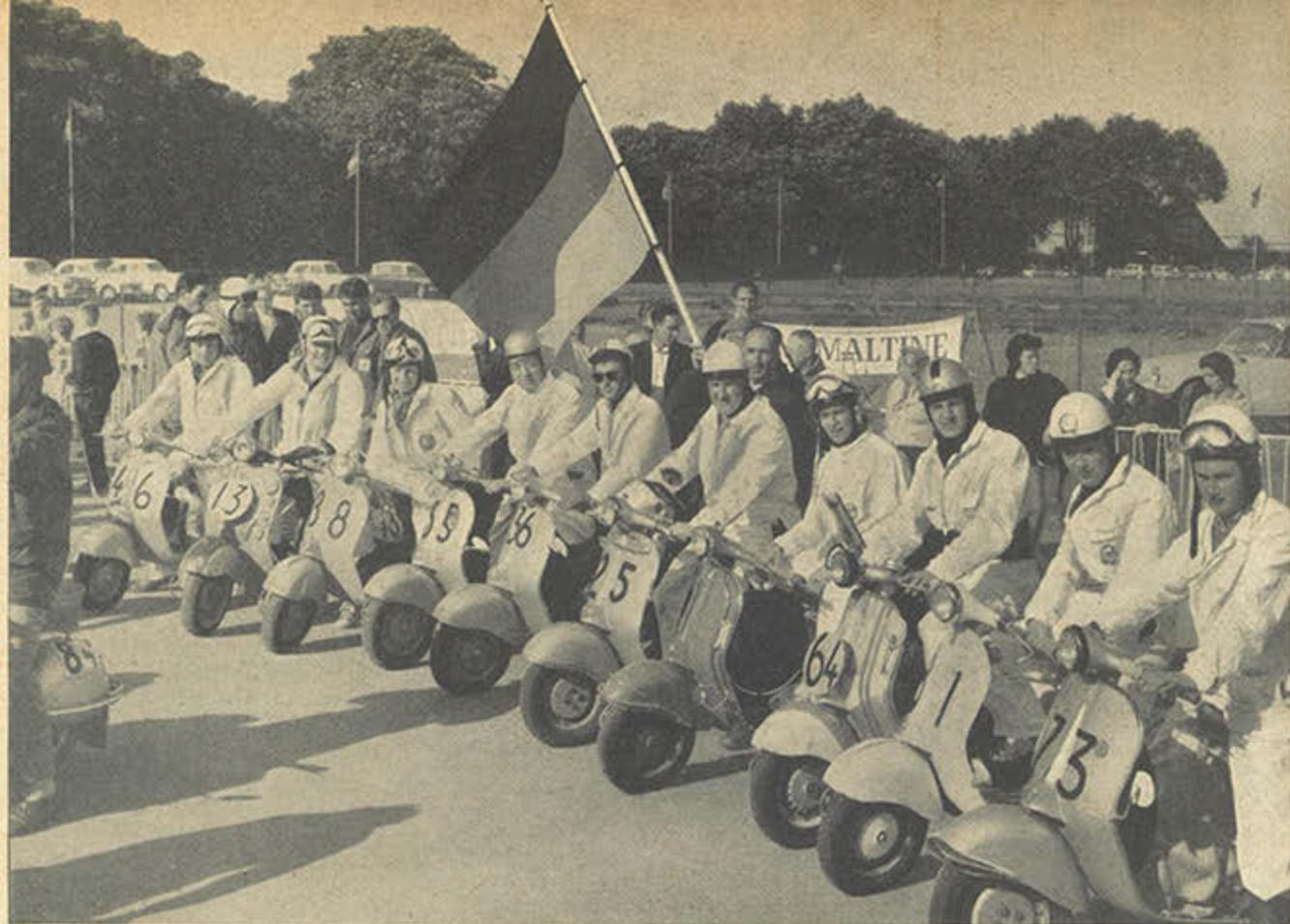
Hornalpe-Sesselbahn wird neu ausgebaut. (rb) Neu ausgebaut wird die Sesselbahn zur Hornalpe (1420 m) bei Hindelang noch im Herbst. Die Talstation wird an die Umgehungsstraße verlegt.

Neues Autobahn-Hotel. (rb) Unmittelbar an der Autobahn-Auffahrt Montabaur (Strecke Köln-Frankfurt) ist ein neues Autobahn-Hotel eröffnet worden. Es stehen 32 Zimmer mit 43 Betten zur Verfügung.

Zollbestimmungen auf einen Blick. (rb) Ein Merkblatt über die Zollbestimmungen bei Auslandsreisen hat der Deutsche Reisebüro-Verband zusammengestellt. Der Handzettel ist bei den inländischen Reisebüros erhältlich.

Ab Juni 1963: Fähre Travemünde-Gedser. (rb) Von Juni 1963 an soll eine neue Fähre zwischen Travemünde und Gedser verkehren, die jetzt in Auftrag gegeben wurde. Das Schiff wird 1200 Passagiere und bis zu 150 Pkw fassen. Es wird ganzjährig eingesetzt.

Abonnement für 18 Bergbahnen. (rb) Für beliebig viele Fahrten auf 18 Bergbahnen im Genfer-See-Gebiet Villars-Chesières, Barboleusaz-Gryon, Les Chaux, Bretaye und Roc d'Orsay gültig ist ein „General-Abonnement“, das der Verkehrsverein Villars-Chesières-Bretaye in dieser Wintersaison anbietet. Das Abonnement kann für sieben und vierzehn Tage, aber auch für mehrere Monate gelöst werden.



IV. Vespa- Europameisterschaft am 9. September in Namur

Deutschland entsandte zehn Teilnehmer nach Belgien zur 4. Vespa-Europameisterschaft in Namur. Die deutsche Vertretung setzte sich ausschließlich aus bewährten Sportfahrern zusammen. Im einzelnen waren es Edmund Schulz, VC Darmstadt, Heinz Husel, VC Augsburg, Beckenbauer, VC Augsburg, Rudi Brücher, VC Darmstadt, Bauer, VC Nürnberg, Karl Schlierkamp, VC Bork-Selm, Bernd Schlüter, VC Bork-Selm, Klaus Dieter Heinz, VC Ruhrthal, Manfred Aeverbeck, VC Münster, und Edi Ziegler vom VC Berlin.

Am 7. September versammelte sich die deutsche Mannschaft in Aachen um unter der Führung des VCVD-Generalsekretärs Wolfgang Schramm nach Namur zu fahren.

Belgien empfing die Teilnehmer an der 4. Vespa-Europameisterschaft mit einem kühlen und regnerischen Wetter.

Bild oben: Nach der Schlacht: Die Deutsche Mannschaft in Namur: v.l.n.r. Nr. 46 Rudi Brücher, Nr. 13 Manfred Aeverbeck, Nr. 88 Heinrich Bauer, Nr. 55 Bernd Schlüter, Nr. 36 Heinz Husel, Nr. 25 Karl Schlierkamp, Nr. 1 Edi Ziegler, Nr. 64 Klaus Dieter Heinz, Nr. 81 Edmund Schulz, Nr. 73 Beckenbauer. – Bild unten: Am Start: mit der Startflagge Dr. Renato Tassinari und Renzo Castagneto, Sportkommissar des VC Europa. Startnummer 1, Edi Ziegler.



Grund genug um die Siegeshoffnungen von vorneherein etwas zu dämpfen.

In Namur war die deutsche Mannschaft im Hotel Flandern untergebracht. Die belgischen Freunde vom VC Namur und vom VC Belgien waren sehr besorgt um ihre Gäste. Alle fühlten sich wohl und hofften auf besseres Wetter. Der Gaudi-Onkel der germanischen Mannen, Manfred Averbek, sorgte dafür, daß das Zwerchfell gut durchgeknetet wurde. Er war immer zu Spässen aufgelegt.

Am Sonntagfrüh wurde es ernst. Um 8 Uhr früh wurde der erste Teilnehmer gestartet. Es war Edi Ziegler aus Berlin. Dann folgten jeweils in einer Minute Abstand alle 100 Teilnehmer aus zwölf Ländern. Startplatz war die Zitadelle von Namur. Der Rundkurs von 248 Kilometer führte die Teilnehmer ein schönes Stück durch Belgien. Nach Auflösung der letzten Nebelfetzen schien die Sonne und pflanzte damit den Veranstalter und auch den Teilnehmern mehr Optimismus ins Herz. Auf dem Rundkurs waren Geheimkontrollen versteckt und offizielle Zeitkontrollen entschieden über die Strafpunkte. Nach einer Neutralisation um die Mittagsstunde wurden die Teilnehmer auf den zweiten Abschnitt des Kurses geschickt. Auf der Zitadelle von Namur, die zugleich Kommandozentrale für den VC Belgien war, dirigierte der unermüdete und energische Präsident des Vespa-Clubs von Belgien, Henry Francois, das Geschehen.

Durch das schöne Wetter angelockt kamen immer mehr Sonntagsspaziergänger und Zuschauer auf die Zitadelle. Besonderer Anziehungspunkt für die Zaungäste war die Bergprüfung, die jeder Teilnehmer als Abschluß der Europameisterschaft von der Stadt Namur auf die Zitadelle zu fahren hatte. Hier ging es um die schnellste Zeit. Gegen 15 Uhr war der letzte Teilnehmer auf der Zitadelle angekommen. Präsi-

dent Francois schloß den sportlichen Teil der Veranstaltung mit einer kurzen Ansprache. Als feierlicher Ausklang wurde die belgische Nationalhymne gespielt. Die Fahrer hatten nun Zeit, sich auszuruhen und für den Abend „landfein“ zu machen. Zum Festbankett und zur Preisverteilung versammelten sich Aktive, Funktionäre und Ehrengäste im Spielcasino von Namur. Vor und während dem Bankett wurden die obligaten Ansprachen gehalten. Zuerst wandte sich der Präsident des VC Europa, Dr. Renato Tassinari, an die Sportfahrer und an die Ehrengäste. Ihm folgte der Bürgermeister von Namur. Von herzlichem Beifall begleitet ergriff auch der Präsident des VC Belgien das Wort, um allen zu danken, die zu dem guten Gelingen der 4. Vespa-Europameisterschaft beigetragen haben.

Präsident Northier von der FIM begrüßte es außerordentlich, daß der VC Europa als Schrittmacher für den Rollersport tätig geworden ist. Northier sagte, die FIM werde auf Grund der Erfahrungen des VC Europa künftig dem Rollersport verstärkte Aufmerksamkeit zuwenden.

Die Auswertung der Ergebnisse dauerten ungewöhnlich lange, so daß der Sportkommissar des VC Europa, Castagneto, erst gegen 23 Uhr die Ergebnisse bekanntgeben konnte. Erster und damit Europameister 1962 wurde der Italiener Aldo Fiora. Auf den nächsten Plätzen folgten wieder Italiener. Den elften Platz belegte ein Deutscher, Clubkamerad Bauer aus Nürnberg. Er hatte auch die schnellste Zeit in der Bergprüfung gefahren. Die anderen deutschen Teilnehmer lagen größtenteils im ersten Drittel der Placierungen.

Alle die aus Deutschland nach Belgien gekommen waren, denken gerne an das gastfreundliche Land und an die Freunde vom VC Belgien zurück. Wie sagte Spaßvogel Manfred Averbek? „Bis auf die Uhrenfahrerei war es duftel!“

Ehrennadeln für 1962

IN GOLD

Bruno Kuhn, VC Braunschweig

IN SILBER

Klaus Uwe Jürgens, VC Neumünster

Vincenz Beese, VC Bork

Dieter Paikert, VC Neuß

Josef Schnödelwind, VC Ratheim

Johann Schwaiger, VF München

Günter Altmann, VC Mannheim

Werner Weidmann, VC Mainz

Jürgen Grube, VC Pforzheim

Wilhelm Honné, VC Düsseldorf

Helmut Groneberg, VF Oberbruch

Lothar Häusler, VC Remscheid

IN BRONZE

Gisela Köhler, VC Mannheim

Willi Köhler, VC Mannheim

Elisabeth Altmann, VC Mannheim

Willi Schmidt, VC Bonn

Heinz Rosenberger, VC Bürgel

Wilhelm Schorn, VC Neuß

Heinz Grobusch, VC Lintorf

Klaus Trinler, VC Lörrach

Ludwig Woll, VC Wemmetweiler

Franz Kolb, VC Rüsselsheim

Horst Schröter, VC Lüneburg

Walter Finner, VC Lüneburg

Karl Josef Tamble, VC Nunkirchen

Paul Kraus, VC Nunkirchen

Heini Wagner, VC Nunkirchen

Horst Milewski, VC Deutsches Eck

Willi Muyres, VC Ratheim

Herbert Dönges, VC Friedberg

Hans Joachim Sengewein, VC Braunschweig

Fritz Rössler, VF München

Paul Schlechtriemen, VC Recklinghausen

Erich Schikorski, VC Bork

Klaus Grube, VC Borghorst

Horst Schraven, VC Oberhausen

Lydia Wahl, VC Mainz

Günter Hafner, VC Mainz

Heinrich Dinies, VC Auersmacher

Waltraut Dincher, VC Auersmacher

Marlies Toennes, VC Osnabrück

Bernhardt Sens, Düsseldorf VC 52

Heinz Bonhoff, Düsseldorf VC 52

Wolfgang Schäffler, VC Mönchen-Gladbach

Klaus Emmerich, VC Feldmark-Gelsenkirchen

Armin Mäusch, VC Augsburg

Helmut Wilhelm, VC Münster

Dieter Brenne, VC Ruhrtal

Karl Wilhelm Möller, VC Ruhrtal

Josef Riepenhoff, VC Osnabrück

Heinz Josef Kreuz, VC Krefeld

Sportnadeln für 1962

IN GOLD

Bernd Schlüter, VC Bork-Selm

Klaus Dieter Heinz, VC Ruhrtal

Heinrich Bauer, VC Nürnberg

Karl Schlierkamp, VC Bork-Selm

Gerhard Jörger, VC Mannheim

Heinz Husel, VC Augsburg

IN SILBER

Hans Krüger, VC Frankfurt-Nordwest

Hans Beckenbauer, VC Augsburg

Herbert Beck, VC Nürnberg

Rudi Brücher, VC Darmstadt

Werner Pretsch, VC Augsburg

IN BRONZE

Dr. Werner Rottenberg, VC Berlin

Edgar Ziegler, VC Berlin

Günter Krug, VC Berlin

Horst Pötsch, VC Berlin

Norbert Ehrke, VC Berlin

Fritz Nolte, VC Berlin

Wolfgang Reichert, VC Wiesbaden

Peter Schmitt, VC Frankfurt-Nordwest

Billung Wichmann, VC Frankfurt-Nordwest

Wolfram Rogner, VC Nürnberg

Berthold Schmidt, VC Illingen

Günter Schardt, VC Gießen



1



2

Bild 1: Von allen „Männern“, die die Kellnerin Beda umschwärmen, ist ihr der mutterlose Toni der allerliebste. Marianne Hold und Peter Toifl in einer Szene des Sascha/Gloria-Farbfilms „Waldrausch“. – **Bild 2:** Die rässigen Collin-Sisters (Alice und Ellen Kessler) bezaubern in dem farbigen Divina-Film der Gloria „Der Vogelhändler“ nicht nur den Kurfürsten (Georg Thomalla). – **Bild 3:** Das ideale Feld für „Salonlöwen“ ist eine Party. Michèle Morgan, Danielle Darrieux u. Claudia Cardinale sind hier ein charmantes Terzett in dem französischen Lustspiel der Gloria „Vor Salonlöwen wird gewarnt“. – **Bild 4:** Mit der Waffe in der Hand und den Waffen einer Frau versucht Colette May Wong (Dominique Boschero) den Journalisten Peter Holberg (Klausjürgen Wussow) in Schach zu halten. Eine Szene aus dem spannungsgeladenen Farbfilm der Gloria „Heißer Hafen Hongkong“, den Jürgen Roland inszenierte. – **Bild 5:** Die ewig junge Marika Röck in „Hochzeitsnacht im Paradies“. Eine Szene aus dem Sascha/Gloria-Farbfilm „Hochzeitsnacht im Paradies“.

DIE FILM ECKE



3



4



5



„King“ Oliver

Es sind da sehr viele Musiker, die mit dem New-Orleans-Jazz verknüpft sind; aber ein Musiker sticht dabei besonders heraus: Joe „King“ Oliver. Mit seinem Namen verbinden sich die Anfänge des Jazz, wie sich das Fundament eines Hauses als Grundlage in den Bauplan fügt. Er gehört noch heute zu den Musikern, die in jeder Jazzsammlung an einer der ersten Stellen stehen. Am 11. Mai 1885 in New Orleans geboren, begann er mit 15 Jahren schon Kornett zu spielen. In einer Stadt wie New Orleans verwundert einen das auch nicht weiter. In den Jahren von 1909 bis 1911 war er in der Eagleband, in der Onward Brass Band und bei Manuel Perez. 1911 bis 1914 hatte er seine eigene Band — die Magnolia Jazz Band, deren Name heute noch bei jedem Jazzfan Ehrfurcht hervorruft. Auch in dieser Zeit erhielt er den Namen „King“, der ihn an die Spitze aller in New Orleans ansässigen Musiker stellte. Im Jahre 1913 wurde er der Chef der Olympia Band, der zuvor Freddie Keppard angehört hatte. Dann, im Jahre 1915, lernte er „Kid“ Ory kennen, einen der bekanntesten Tailgate-Posaunisten. Bei dem Zug der Musiker nach dem Norden, auch King Oliver war dabei, setzte sich alles, was Rang und Namen hatte, nach St. Louis, Chicago, New York, Memphis und Davenport ab. Im Jahre 1922 spielte er wieder im „Lincoln Cafe“ in Chicago, dessen Name vorher „Royal Garden“ war (Royal Garden blues). Die Besetzung lautete: King Oliver, Louis Armstrong, cornets — Jonny Dodds, cl — Honoré Dutray, tr — Lil Hardin, p — Bill Johnson, b — Baby Dodds, dr. Aus dieser Zeit gibt es hervorragende Aufnahmen, wie den „Working man blues“, „Room rent blues“ und „My sweet lovin' man“ (Philips 429 623 BE).

Mit Bud Scott, Jonny St. Cyr und Jimmy Noone wurden die ersten Platten für Paramount eingespielt; sie sind Leckerbissen für jeden King-Oliver-Fan.

Nach einigen Umbesetzungen des Orchesters stellte King Oliver seine Band im Jahre 1925 wieder auf. In der Zwischenzeit hatte er auch verschiedentlich als Solotrompeter gearbeitet, da Louis Armstrong und Lil Hardin geheiratet hatten und ihn verlassen hatten. Das neue Orchester hieß „King Olivers Savannah Syncopators“ oder auch „King Olivers Dixie Syncopators“. Das war eigentlich die erste Bigband, die er zusammengestellt hatte. Ihr gehörten Bob Shoffner, Kid Ory, Albert Nicholas, Billy Page, Barney Bigard, Luis Russell, Bud Scott, Bert Cobb und Paul Barbarin an. Bekannte Titel sind „Sugar foot stomp“, „Somedays sweetheart“, „Willie the weeper“ und „Aunt hagar's blues“ (bei Coral-Polydor 94 112). Diese Aufnahmen sind deswegen so wichtig, weil sie zu den wenigen gehören, die die Bigband King Olivers aufzeigen.

Titel, wie „Wa-wa“, „Jackass blues“ und „Sobbin' blues“, gehörten zu dem Standardrepertoire des King; sie wurden überall gespielt. Kein Wunder, daß ihre Beliebtheit alles andere übertraf (Coral-Polydor 94 211). Mit Stomp Evans brach eine neue Zeit an; heute kennt man den talentierten Saxophonisten überhaupt nicht mehr. Dafür gab er seiner Zeit den Inhalt des Saxofons. Manche behaupten heute, daß, wenn Stomp Evans länger gelebt hätte, er die Avantgarde angeführt hätte. Aber die Zeiten sind vorbei. Die schönsten Aufnahmen mit ihm finden wir auf Coral 94 206 „Snag it No. 2“, „New Orleans Stomp“, „Weary blues“, „Melancholy“ und „Wild man blues“ (Coral-Polydor 97 014).

„Stomp off, let's go“ und „Static strut“ mit Erskine Tata's Vendome Orchestra sind ebenfalls hervorragende Aufnahmen, jedoch kommt Stomp hier nicht voll zur Geltung (Coral-Polydor 97 014).

Das Jahr 1928 bringt für den King eine Erkenntnis mit sich, die seine Laufbahn nicht nur beeinflussen, sondern beenden sollte.

Er merkt, daß seine Zähne beginnen auszufallen. Nun mußte er für die Solopartien andere Trompeter verpflichten. Das waren die Musiker Henry Allen, Louis Metcalf, Ward Pinkett. Mit diesen Musikern setzte er seine Tournées fort, verarmte aber zusehends. Das Unglück brach über die Band herein. Durch die Staaten Carolina, West-Virginia, Georgia und Alabama setzte er seine Reise fort.

„Papa de da da“ wurde mit Ward Pinkett gemacht, „Showboat shuffle“ mit Thomas „Tick“ Gray, und „Snag it No. 2“ mit Bob Shoffner.

„Black snake blues“ mit Thomas „Tick“ Gray wurde ein voller Erfolg. In Georgia mußte er seine Band wieder auflösen, die Musiker verließen ihn, und „King“ Oliver starb arm und verlassen weit weg von zu Hause. Er war wohl einer der größten New-Orleans-Musiker neben Louis Armstrong, Baby Dodds und Freddie Keppard. Seine Kompositionen, von denen er heute sehr gut leben könnte, waren unter vielen anderen „Dippermouth blues Sugar foot stomp“, „Canal street blues“, „West end blues“ und „Doctor Jazz“.

Schallplatten gibt es heute noch eine ganze Reihe von Joe „King“ Oliver.

| | |
|--|------|
| RCA 130 276 Standard 7 Treasury of Jazz: King Oliver | 15,— |
| Vogue-Coral LRA 10 020: | |
| King Oliver's Dixie Syncopators | 15,— |
| RCA 130 221 Standard: King Oliver Vol. 1. | 15,— |
| Coral-Polydor: 94 211 King Oliver 1926/27 | |
| Serie Pioneers of Jazz | 8,— |
| Coral-Polydor: 94 206 King Oliver Vol. 1. | |
| Serie Pioneers of Jazz | 8,— |
| Philips, Jazz Gallery: King Oliver 429 623 | 8,— |
| Philips, Petit Jazz pour tous, King Oliver-Kid Ory, 426 043 | 8,— |
| Coral-Polydor: King Oliver and his Dixie Syncopators, 94 112 | 8,— |

DIES und DAS

Tests mit erschreckenden Ergebnissen. (kb) Die volle Fahreignung besitzt nur ein sehr geringer Prozentsatz der Kraftfahrer, die von den 32 medizinisch-psychologischen Instituten der Technischen Überwachungs-Organen im Bundesgebiet untersucht werden. Wie auf einer aus Anlaß des zehnjährigen Bestehens dieser Institute nach Stuttgart einberufenen Arbeitstagung mitgeteilt wurde, werden von ihnen jährlich im Bundesgebiet rund 25 000 Personen auf ihre Fahreignung hin getestet, von denen sich ein Drittel als vollkommen fahruntauglich erweisen.

Hotelbett so teuer wie Klinikbett. (rb) Ein Hotelbett kann heute so teuer werden wie ein Bett in der Klinik. Das wurde auf der Herbsttagung der Sektion Internationale Hotels im Deutschen Hotel- und Gaststättenverband in Baden-Baden mitgeteilt. Bei Hotelbauten ersten Ranges müsse mit Gesteuerungskosten von 50 000 bis 100 000 Mark pro Bett gerechnet werden. Wie weiter bekannt gegeben wurde, haben die westdeutschen Hotels die höchsten Lohn-, Erhaltungs- und Lebensmittelkosten sowie die höchsten steuerlichen Belastungen in Europa.

So liegen die Sommerferien 1963. (kb) Die Termine der „großen Ferien“ des kommenden Jahres liegen jetzt für alle Bundesländer fest. Sie fallen in Nordrhein-Westfalen in die Zeit zwischen dem 25. Juli (erster Ferientag) und dem 4. September (letzter Ferientag). In Rheinland-Pfalz gibt es Sommerferien vom 18. Juli bis 28. August, in Baden-Württemberg vom 29. Juli bis 14. September, in Bayern und im Saarland vom 18. Juli bis 2. September, in Bremen vom 11. Juli bis 19. August, in Hamburg vom 4. Juli bis 14. August, in Hessen vom 10. Juli bis 20. August, in Niedersachsen und in Schleswig-Holstein vom 4. Juli bis 14. August. Westberlin macht vom 11. Juli bis zum 21. August „große Ferien“.

Urlaubsfahrt nach Jugoslawien

Jugoslawien ist eines der wenigen Länder Europas, welches ich noch nicht mit meiner VESPA bereist habe. Meine VESPA, das sei vorausgesetzt, ist schon 45 000 km gelaufen. Eine ganz ansehnliche Kilometerzahl, doch man sieht und merkt es ihr nicht an. Sie brachte mich über den Großglockner, ohne anzuhalten, mit zwei Personen und Gepäck. Das nur nebenbei.

Das genaue Ziel und die Strecke waren festgelegt. Die Vespen hatten eine ordnungsmäßige Inspektion hinter sich, um die weite Reise bewältigen zu können. Ersatzteile bekamen wir leihweise von unserer VESPA-Vertretung, Lothar Vogt, Bad Salzflun. Somit konnte die Fahrt beginnen.

Am Morgen des 26. Juli 1962 fuhren zwei Vespen mit drei Personen in Richtung Süddeutschland. Wir hatten es so verteilt, daß der Solofahrer entsprechend mehr Gepäck mitnahm, damit die Belastung in etwa bei beiden Rollern übereinstimmte. Am ersten Tage kamen wir bis Karlstadt (Bayern). Das romantische Städtchen hat einen wunderbaren Camping-



platz, der sehr schön gelegen ist. Am nächsten Tag ging es über Würzburg, Nürnberg, München nach Österreich. Im strömenden Regen kamen wir zur Grenze, um von dort aus in Richtung Großglockner weiterzufahren. In Lofer, am Ende des Großglocknerpasses, übernachteten wir. Nachts gab es ein kräftiges Gewitter, dem es die Berge wohl schwer machten, weiterzuziehen. Es tobte stundenlang über aus.

Bei schönstem Wetter stürmten wir am nächsten Morgen den Großglockner. Das ist der König der Alpenpässe. Wir hatten uns schon auf einiges gefaßt gemacht, doch es geschah gar nichts. Wir hatten die Höhe von 3000 Meter nach zweistündiger Fahrt, ohne anzuhalten, reibungslos erreicht. Kaum waren wir über die Hochalpenstraße, da erwartete uns schon der Iselsberg mit 1209 Metern. So kamen wir nach Lienz. Von Lienz bis zur italienischen Grenze sind es noch 40 km. Dieser Grenzübergang liegt direkt auf dem Plöckenpaß, das heißt also: Wir müssen noch einen Paß überwinden!

Der Plöckenpaß, der ungefähr das Format vom St.-Gotthard-Paß hat, ist 1360 Meter hoch. Das ist weiter keine Schwierigkeit, aber der Regen, der uns über den Paß immer auf den Fersen lag, war nahezu ein Gießen. Infolgedessen war wohl in dem Gebirge eine Leitung gebrochen, die Zement beförderte. Dieser Zementbrei floß direkt einen Teil der Straße entlang. Somit waren wir gezwungen, durch diesen 20 bis 30 cm hohen Schlamm zu fahren. Es war eine unwahrscheinliche Schwierigkeit, durch dieses Hindernis zu kommen. Jedoch klappte es, ohne einen Fuß in den Zementschlamm zu setzen.

Jetzt in Italien wurde das Wetter zusehends besser, bis uns endgültig ein wolkenloser Himmel die Sonne freigab. Über Udine kamen wir dann schnell über die guten Straßen nach Triest. Triest ist eine großzügige Stadt mit sehr übersichtlichen Straßen.

Bild links: Eine Gasse in Piran. – Bild oben: Auf dem Großglocknerpaß.

Von Triest fuhren wir an die jugoslawische Grenze. Die nötige Paßkontrolle wurde vorgenommen, und wir konnten ohne viel Formalitäten nach Jugoslawien hineinfahren.

Vor uns tat sich ein Land auf, welches viel Neues und Interessantes zu bieten hatte. So kamen wir endlich über Koper, Isola nach Piran-Portoroz zu unserem Reiseziel.

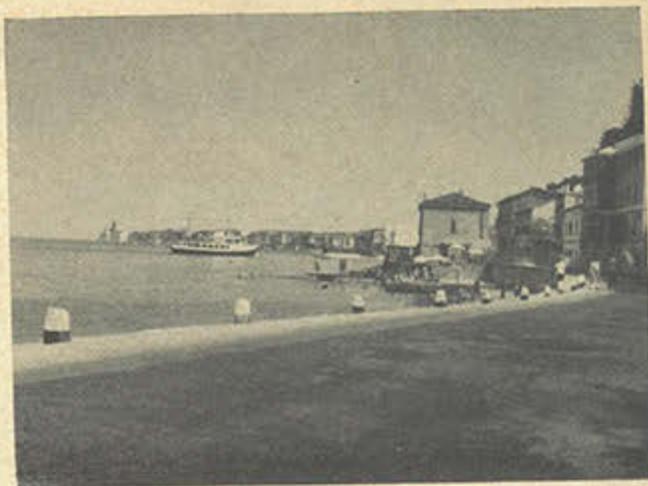
Der einzige Campingplatz in der Umgebung sollte der schönste von Jugoslawien sein. Wir fühlten uns sehr wohl zwischen den Ausländern. Neben uns zeltete eine russische Familie, die sehr gut Deutsch sprach. Man spricht in Jugoslawien durchschnittlich gut Deutsch, so daß man mit der Verständigung wenig Schwierigkeiten hatte.

In Piran wurde gerade ein Film gedreht: „Unser Auto“. Eine jugoslawische Produktion, die wir auch bald in Deutschland sehen werden. Es war eine äußerst interessante Sache, diesen Dreharbeiten zuzuschauen.

VESPA wird in Jugoslawien sehr viel gefahren, sogar die neue „Grand Sport“ mit ihren 160 ccm; in Italien sieht man sie natürlich schon häufiger.

Die Menschen in Jugoslawien sind sehr deutschfreundlich, das Essen ist sehr preiswert, und das Wetter ist unsagbar schön, wodurch natürlich ein sehr guter Urlaub gewährleistet ist. Es fiel uns schwer, wieder an den Heimweg zu denken.

Am Vorabend der Abfahrt wurden die Maschinen sorgfältig geprüft.



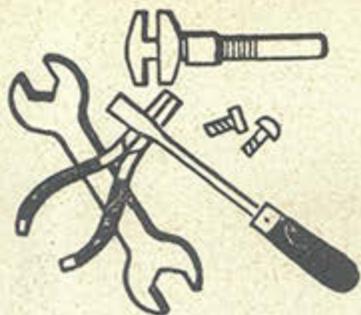
So ging die Reise morgens frühzeitig los, damit wir beim Packen nicht so sehr der Hitze ausgesetzt waren. Reibungslos passierten wir die Grenze. In Triest suchten wir noch eine VESPA-Vertretung auf, um einige Ersatzteile zu kaufen. Die italienischen VESPA-Vertretungen sind für unsere Begriffe einmalig. Sämtliche Teile einer VESPA hat man dort am Lager. So wurde es bald Mittag, als wir aus Triest herausfuhren. Ohne nennenswerte Zwischenfälle gelangten wir über den St. Stefano und den Kreuzberg (1638 m) nach Sterzing in Tirol. Dort lag direkt an der Hauptstraße der Campingplatz, auf dem wir unser Nachtlager aufschlugen.

Das Wetter am nächsten Morgen ließ zu wünschen übrig. Nach einigermaßen trockener Fahrt fing es in Innsbruck an zu regnen. Wir nahmen an, daß uns besseres Wetter jenseits der Berge erwarten würde, doch der Regen begleitete uns über Mittenwald, Bad Tölz, München bis Nürnberg. Wie schön ist es, nach 200 km Regenfahrt die Sonne zu erblicken. Aber es war so kalt, wie es einem immer vorkommt, wenn man aus dem Süden nach Deutschland zurückkehrt. So war Königshofen im Frankenland die letzte Station unserer Urlaubsfahrt.

Ein steifer Grog machte uns wieder fit. Da es schon dunkel wurde, legten wir uns schlafen, um frisch und ausgeruht die letzte Etappe antreten zu können.

Am folgenden Tage reisten wir über Fulda, Bad Hersfeld, Kassel nach Bielefeld. Regen und Kälte in Deutschland zeigten uns, daß es für uns doch wieder ein gelungener Urlaub war, den wir in erster Linie unseren treuen VESPEN zu verdanken haben.

Bild links oben: Sloweninnen in ihrer Volkstracht. – **Bild links unten:** Eine Jugoslawin. – **Bild rechts oben:** Piran. – **Bild rechts unten:** Die Burg von Piran.



Für den Bordmechaniker

22. Lektion | Die Einwinterung

Es ist jetzt wieder einmal Zeit sich zu überlegen, was man im Winter mit der Vespa anfängt. Stellt man sie ab oder soll sie auch während der kalten Jahreszeit gefahren werden?

Soll die Vespa im Winter abgestellt werden, macht man folgendes:

1. Den warmgefahrenen Motor durch Eingießen oder Einspritzen des gleichen Öles, das im Gemisch verwendet wird, konservieren. Es wird also entweder offenes Markenöl verwendet oder selbstmischendes 2-T-Öl. Eingespritzt wird das Öl durch den Vergaser bei laufendem Motor. Wenn der Motor dann stehen bleibt, noch 3- bis 4mal den Kickstarter durchtreten.

2. Man reinigt den Roller gründlich. Man nimmt sich jetzt auch die Zeit, die Felgen mit den Bremsstrommeln abzumontieren. Dann können auch die Stellen gereinigt und nachgesehen werden, an die man während des ganzen Jahres nicht kommt. Zeigen sich nun an den Blechteilen Rostansätze, so entfernt man diese und streicht die Kotflügel innen vorne und hinten mit Rostschutzanstrichmitteln. Da die Räder komplett abgezogen sind, ist auch die beste Gelegenheit, die Bremsbeläge und die Bremsstrommeln einmal gründlich zu reinigen. Besonders wichtig ist dies für die Vorderradbremse. Diese wird ja meistens sehr vernachlässigt, weil viele meinen, man braucht sie nicht. Benützt man dann wirklich einmal in höchster Gefahr die Vorderradbremse, versagt diese. Sie tut dies aber nicht, wenn sie immer einsatzbereit gehalten wird. Ein wirklich guter Fahrer bremsst meist mit beiden Bremsen. Also nehmen wir die Gelegenheit wahr und kümmern uns beim Einwintern auch um die Bremsen. Wer dies versäumt, hat beim Auswintern meist keine Zeit, denn da eilt es ja.

3. Alle nicht lackierten Teile leicht einfetten. Die Chromteile mit Pflegemittel behandeln.

4. Den Roller so aufstellen, daß die Reifen nicht am Boden aufstehen. Zu diesem Zweck schiebt man unter das Trittbrett ein paar Holzklötze. Die Luft aus den Reifen ablassen.

5. Das Fahrzeug in einem Raum abstellen, in dem weder Säuren gelagert noch Stalltiere gehalten werden.

6. Die Batterie bedarf auch beim eingewinterten Fahrzeug der Pflege, da diese sich im Laufe einiger Wochen von selbst entlädt. Man baut also die Batterie aus und stellt sie in einen nicht zu kalten Raum. Alle vier bis sechs Wochen läßt man die Batterie nachladen, da entladene Batterien sulfatieren. Es genügt nicht, die Säure aus der Batterie zu entfernen. Damit sind Schäden an der Batterie noch nicht vermieden. Es ist einfacher und billiger, alle vier bis sechs Wochen die Batterie nachladen zu lassen.

Ist eine Batterie nicht mehr in Ordnung, sei es durch Alterung oder falsche Behandlung, so ist es natürlich zwecklos, diese noch zu warten. Sie erholt sich auch durch längere Ruhezeit nicht. Vollkommen sinnlos sind auch sogenannte „Batterieverbesserer“. Solche Mittel werden leider immer wieder angeboten, halten jedoch nicht das, was versprochen wird.

Wird die Vespa im Winter nicht abgestellt, so wird diese in der kalten Jahreszeit meist nur im Kurzstreckenverkehr betrieben. Also in der Frühe 5 bis 15 km zum Betrieb; dort wird der Roller bis abends abgestellt, dann geht es wieder die 5 bis 15 km zurück. Durch die Jahreszeit bedingt, werden beide Fahrstrecken im Dunkeln gefahren, also wird das Fahrtlicht benötigt. Da dieses direkt als Wechselstrom aus der Lichtmaschine kommt, so wird das Fahrtlicht immer ausreichend sein. Es muß aber auch während der Fahrt die Batterie geladen werden. Hierfür bleibt beim Kurzstreckenverkehr während der Dunkelheit nicht mehr so viel Strom übrig, daß die Batterie während der Fahrt voll nachgeladen wird. Also muß die Batterie von Zeit zu Zeit durch eine Ladestation nachgeladen werden, denn an der Batterie hängt ja das Stoplicht, die Blinkleuchten und die Hupe. Dazu kommt bei der GS noch der Zündstrom. Es ist also sehr wichtig, die Batterie in Ordnung zu halten. Das muß ja bei jedem Kraft-

fahrzeug getan werden, sofern es mit einer Batterie ausgerüstet ist, nicht nur bei der Vespa.

Für die Fahrweise im Winter ist besonders zu beachten: Man darf dem eiskalten Motor nicht sofort höchste Kräfte abverlangen. Es ist gut, wenn der Motor einige Minuten vor dem Start im Leerlauf gelaufen ist. Aber auch dann hetzt man nicht sofort mit dem großen Gang — das ist bei den Typen, die vier Gänge haben der 4. Gang, bei denen mit drei Gängen der 3. Gang — los. In diesem großen Gang wird vom Motor die größte Kraft beansprucht, damit findet auch die stärkste Erwärmung statt. Fahren wir also mit dem 3. oder 2. Gang eine Strecke von 2 bis 3 km! Im Stadtverkehr bleibt sowieso nichts anderes übrig.

Wenn es in der Frühe auch meistens eilt, so muß man sich eben doch so einrichten, daß einige Minuten zur richtigen Behandlung des Motors übrigbleiben.

Sehr wichtig ist es, im Winter alle 100 bis 150 km Fahrstrecke einmal eine so ausreichende Strecke zu fahren, daß der Motor auf seine günstigste Betriebswärme kommt, das sind bei der Vespa GS ca. 30 bis 40 km Fahrstrecke, je nach der Außentemperatur. Damit werden Korrosionserscheinungen gemindert. Im Winter ist auch gerade die richtige Zeit, größere Überholungsarbeiten einzuplanen. Die Werkstätten haben da mehr Zeit als in der Saison. Die Arbeit kann sorgfältig ausgeführt werden. Viele Werkstätten geben bei Reparaturen im Winter Sonderrabatte.

Auch derjenige, der den Roller für die Fahrt zur und von der Arbeit benötigt, kann dann einen geeigneten Termin von ein oder zwei Tagen zugeteilt erhalten, in denen das Fahrzeug gründlich nachgesehen wird und eingetretene Mängel behoben werden. In der Zeit der Arbeitsüberhäufung kann es eben einmal vorkommen, daß der Kunde eine oder gar zwei Wochen wartet, bis er an der Reihe ist.

Wurde ein Roller gebraucht erworben, so tut man immer gut daran, diesen in der ruhigen Zeit einmal überprüfen zu lassen. Sind Sie überhaupt vorsichtig beim Erwerb eines gebrauchten Rollers! Vermeiden Sie solche Käufe auf dem Hinterhof, besonders wenn Sie den Verkäufer nicht persönlich kennen! Lassen Sie sich auch beim Kauf einer gebrauchten Vespa bei einem autorisierten Vespa-Händler beraten!

Es ist eben zur Zeit ein großer Mangel an guten Arbeitskräften. Erleichtern Sie sich und Ihrem Vespa-Service das Dasein, indem Sie die Zeit des geringeren Arbeitsanfalles ausnützen!

Läßt man rechtzeitig den Roller überprüfen und in Ordnung bringen, dann sind Briefe folgenden Inhaltes überflüssig: „Seit dem Frühjahr 1958 bin ich Besitzer einer Vespa. Ich war immer sehr zufrieden mit meiner Vespa. Jedoch seit Mitte dieses Jahres ist der Wurm drin. Ich habe bis jetzt 38 000 km gefahren.“

Benützt man die Gelegenheit, so einen Roller zu überprüfen, so ist man überrascht, daß der Roller in dem Zustand, in dem er angetroffen wird, überhaupt noch läuft.

Eine Unterhaltung mit dem Besitzer gibt dann die Aufklärung, daß außer Zündkerzenwechsel, Einbau neuer Unterbrecher und Auswechseln von Seilzügen nichts Wesentliches notwendig war.

Dieses Beispiel ist zwar etwas kraß, aber durchaus nicht selten.

In der letzten Ausgabe (Nr. 44/1962) ist auf Seite 14 ein Fehler unterlaufen. Es muß heißen:

„Es ist

n = die Drehzahl des Polrades in der Minute

f = die Frequenz der Wechselfrequenz
in Hertz/sec

P = die Polzahl des Schwungmagneten“



AKTUELLES IM BILD



Bild links oben: „Das große Rätsel“ der 5. IFMA war zweifellos das von Statikern ausgetüftelte Karussell mit den drei Husarenmädchen, die jede eine Vespa freistehend in einer Hand hielten. Unser Foto zeigt die hübscheste Husarin mit der neuen Vespa GS 160.

Bild links unten: Ilse Thouret 60 Jahre. Eine Motorsportlerin und Journalistin von hohen Graden feierte Geburtstag. Ihr Name hat in Sport und Fachkreisen einen guten Klang. Ihre sportlichen Leistungen auf Motorrädern und Rollern erregen noch heute Bewunderung.

Bild rechts oben: Unverantwortlich ist eine derartige Straßensperre die von privater Hand, trotz Verkehrsschild, in Form von aufgestapelten Basaltsteinen errichtet worden ist. Man stelle sich nur einmal einen Motorrad- oder Rollerfahrer vor, der bei Nebel in diese Falle gerät?

Bild rechts unten: Eine neuartige Tennishalle aus Gummi wurde jetzt in Frankfurt am Main aufgestellt. (bzw. aufgeblasen). Sie ist 38 m lang, 19 m breit und 7 1/2 m hoch. Diese Gummihalle wird durch die laufende Luftzufuhr (mittels Aggregats) gespannt gehalten.

Holländische Woche in Osnabrück



Bild oben: Dieser Roller fiel auf; eine Begegnung mit dem modernen Siegfried. – Bild mitte: „Miß Vespa“ aus Recklinghausen, die mit Geschick und Mut beweist, wie man Hindernisse kühn umkreist! – Bild unten: Das „temperamentgeladene“ Schauorchester aus Rotterdam Los Copacabanos.



Das Freundschaftstreffen am 8. und 9. September 1962 in Osnabrück anlässlich der Niederländischen Woche übertraf sich selbst! Die gesamte Osnabrücker Tagespresse würdigte dieses Treffen mit großen Schlagzeilen und ausführlichen Berichten und ließ es an erster Stelle aller Sportveranstaltungen rücken. Fürwahr, ein besonders gut gelungenes Treffen in diesem Jahr! Es ist wert, in dem Buch der Vespa-Lebensgeschichte aufgezeichnet zu werden!

240 abgegebene Nennungen und bei dem milden Winter in diesem kalten Sommer — kaum erwartet — 350 Maschinen an der Zielfahrtkontrolle! Darunter 150 Vespen aus Holland. Dieses Ergebnis warf die kühnsten Träume der Cluboptimisten restlos über den Haufen und verschlug einigen Pessimisten die Sprache.

Dank restlosen Einsatzes aller Lotsen und verfügbarer Hilfskräfte des Gastgebers wurden alle gestellten Aufgaben, einschließlich der Quartierfrage, hervorragend gelöst!

Höhepunkte des Festabends im vollbesetzten Saal des Schloßgartens (500 Gäste) bildeten die große Preisverteilung und das temperamentgeladene Schauorchester „Los Copacabanos“ aus Rotterdam. Kein Wunder also, daß das Stimmungsbarometer schon vorzeitig in die Höhe schnellte.

Es spricht außerdem Bände und für einen gelungenen Abend, wenn nicht nur die Gäste, sondern auch die Kellnerinnen, letztere sogar mit vollen Tablett, über die Tanzfläche twisteten!!

Es gab nur wenige Pausen, in denen der 2. Vorsitzende des VCO, Klaus Wihmeyer, die Gäste und Vespa-Freunde begrüßen und der 1. Vorsitzende, Walter Tönnies, die zahlreichen Pokale an die Zielfahrtssieger verteilen konnte.

Der Sonntagvormittag gehörte den Geschicklichkeitsfahrern. Aber auch die Damen stellten vor einer großen Zuschauermenge ihr Können unter Beweis.

Ein zünftiges Preiskegeln rundete das Programm ab.

In den Mittagsstunden endete der offizielle Teil des Osnabrücker Freundschaftstreffens mit einer Preisverteilung. Anschließend wurde den Vespa-Freunden und Gästen Gelegenheit geboten, einem spannenden Go-Cart-Rennen beizuwohnen.

Der VCO dankt allen Freunden aus nah und fern, die durch ihre Teilnahme an diesem September-Treffen zu dem guten Gelingen beitrugen! Auf ein frohes Wiedersehen im nächsten Jahr in Osnabrück!

Wertungen und Pokal-Sieger

des Osnabrücker Freundschaftstreffens am 8. u. 9. September

Zielfahrt: über 70 km

| | | |
|-----------------|-----------|---------|
| 1. VC Oedt | insgesamt | 3600 km |
| 2. VC Hamburg | insgesamt | 2990 km |
| 3. VC Bergedorf | insgesamt | 2760 km |

Zielfahrt bis 70 km

| | | |
|---------------------|-----------|--------|
| 1. VC Burgsteinfurt | insgesamt | 666 km |
| 2. VC Münster | insgesamt | 550 km |
| 3. VC Rheine | insgesamt | 384 km |

Zielfahrt — Ausland

| | | |
|-----------------|-----------|---------|
| 1. VC Rotterdam | insgesamt | 2850 km |
| 2. VC Enschede | insgesamt | 1980 km |
| 3. VC Sittard | insgesamt | 1205 km |

Geschicklichkeitswettbewerb

je Club 2 Fahrer = eine Mannschaft

| | | | |
|--------|------------------|----------|-----------|
| Inland | 1. VC Ibbenbüren | 4 Fehler | 4,57 Min. |
| | 2. VC Bünde | 5 Fehler | 3,37 Min. |
| | 3. VC Herford | 5 Fehler | 4,37 Min. |

| | | | |
|---------|----------------|-----------|-----------|
| Ausland | 1. VC Enschede | 32 Fehler | 3,28 Min. |
| | 2. VC Den Haag | 43 Fehler | 3,58 Min. |
| | 3. VC Oostburg | 46 Fehler | 4,50 Min. |

Damen — In- und Ausland

| | | |
|--------------------------|-----------|-----------|
| 1. VC Münster | 8 Fehler | 3,48 Min. |
| 2. VC Helmond | 17 Fehler | 2,00 Min. |
| 3. VC Hamburg-Blankenese | 25 Fehler | 1,55 Min. |

12jähriges Stiftungsfest des VC Rhein-Lahn

Sein zwölfjähriges Stiftungsfest feierte der VC Rhein-Lahn unter dem Vorsitzenden Alfons Schleimer jun. am 6. 10. 1962 in Oberlahnstein am Rhein. Über 50 Vespisten hatten sich zum gemeinsamen Begehen dieses großen Ereignisses eingefunden. Durch ein Standkonzert der Blaskapelle Böhm wurden die wackeren Vespa-Fahrer am Lahnsteiner Hof, dem Stammlokal für die wöchentlichen Zusammentreffen der Clubmitglieder, feierlich empfangen. Die gut ausgerüsteten, blitzsauberen Maschinen wurden von den Einwohnern und Straßenpassanten mit großem Interesse bewundert — zugleich als die beste Visitenkarte für den frischen und unverwüsthlichen Geist, der unter den Männern und Mägdelein des Vespa-Clubs Rhein-Lahn herrscht. Auch die anschließende Korsofahrt mit Lampions in den Clubfarben Blau-Orange durch Ober- und Niederlahnstein wurde in so tadelloser Disziplin durchgeführt, daß selbst die Polizei in ihren Streifenwagen nichts zu beanstanden hatte.

Niederlahnsteins Erdbeerkönigin Inge Westenberger — reizend anzusehen in ihrem weißen, mit Tüll drapierten Spitzenkleid — und Miß Vespa 1962, die allseitig beliebte Edeltraut Müller aus Braubach — winkten aus einem offenen Wagen inmitten der langen Vespa-Schlange der staunenden Bevölkerung zu und warfen dabei 5000 Karamellen unter die Menge.

Nun muß man einfügen, daß es sich genau genommen um ein doppeltes Jubiläum handelte, denn der Gründer des Vespa-Clubs — Herr Alfons Schleimer jun. aus Singhofen — beging gleichzeitig sein zwölfjähriges Jubiläum als 1. Vorsitzender. So blieb es nicht aus, daß man ihm viele Ehrungen entgegenbrachte. Denn in seiner zwölfjährigen Tätigkeit hat es der immer froh aufgelegte Schleimer verstanden, seinen Club durch gute, aber auch durch schwere und kritische Zeiten so zu steuern, daß stets die Begeisterung zum sportlichen und gesellschaftlichen Leben aufrechterhalten blieb.

Das ist gewiß nur möglich, wenn man es versteht, den jungen Menschen durch sportliche Erfolge und kameradschaftliche Taten ein leuchtendes Vorbild zu sein.

Bereits 1953 und 1954 startete der damals noch kleine Club Rhein-Lahn unter Schleimers Regie zwei internationale Vespa-Treffen auf der Loreley, an welchen jeweils über 600 Maschinen aus dem In- und Ausland teilnahmen. Dadurch hatte sich der Rhein-Lahner Vespa-Club nicht nur im eigenen Heimatgebiet, sondern weit über die Grenzen hinaus einen hervorragenden Namen erworben. Alfons Schleimer erhielt die erste goldene Ehrennadel des Vespa-Clubs Saarbrücken, gleichzeitig wurde er zum Ehrenmitglied ernannt — ebenfalls vom Vespa-Club Gelsenkirchen.

Erfolge bei internationalen Rallyes blieben nicht aus. Sie brachten den Teilnehmern unvergeßliche Erlebnisse, wenn sie voller Stolz gegen starke Konkurrenz zeigen konnten, was die kleine Vespa zu leisten imstande ist; wenn sie siegreich heimkehrten, wie beispielsweise Alfons Schleimer 1954 von der internationalen Zielfahrt nach Wiesbaden, wo er sich mit einer Fahrstrecke von 1385 km in 24 Stunden als bester Einzelfahrer behaupten konnte.

Im Lahnsteiner Hof gab der 1. Vorsitzende Schleimer nach einer sehr herzlichen Begrüßungsrede, in welcher er seine zahlreichen Ehrengäste und die Abordnungen der Vespa-Chubs von Gießen, Neuwied, Andernach und Koblenz mit einem Ehrentrunk aus dem neuerstandenen Vespa-Pokal willkommen hieß, einen kurzen, doch sehr eindrucksvollen Rückblick über das wechselhafte Clubgeschehen. Ehrengeschenke wurden gewechselt und die vielen einlaufenden Telegramme verlesen. Natürlich fehlte nicht der Vespa-Club von Deutschland als Gratulant — doch auch das Ehrenmitglied Evelyne Künneke — bekannte Schlagersängerin — hatte es sich nicht nehmen lassen, ihre Glückwünsche durch den Äther zu senden.

Der vorzüglichen Kapelle Willi Reifenhäuser ist es gewiß zuzuschreiben, daß die lange Nacht in froher Stimmung mit Tanz, heißer Musik und mit viel Beifall aufgenommenen Gesangseinlagen von der temperamentvollen Miß Vespa wie im Fluge verging.

Ilse Thouret



Bild oben: Miss Vespa 1962 — die überaus beliebte, schlagersingende Edeltraut Müller aus Braubach. — Bild unten: Alfons Schleimer jun. kredenzt den Ehrentrunk im Vespa-Pokal dem 1. Vorsitzenden des VC Gießen

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.

300 Vespisten kamen nach Kiel zum 9. Vespa-Freundschaftstreffen (Grenzlandtreffen) zur Kieler Woche 1962

Wie bisher in jedem Jahr, seit 1953, mit Ausnahme des Jahres 1960, sollte auch diesmal wieder die traditionelle Vespa-Zielfahrt zur Kieler Woche durchgeführt werden.

Es sollte das 9. Vespa-Freundschaftstreffen zur Kieler Woche am 23. und 24. Juli 1962 werden. Dies beschloß der Vorstand des VC Kiel. Der Beschluß wurde von allen Clubmitgliedern lebhaft begrüßt. Jeder dachte dabei an Freundschaften, die geknüpft würden und an solche, die bereits seit Jahren bestehen. Man muß nämlich wissen, daß es Vespa-Freunde gibt, die bereits siebenmal zur Vespa-Zielfahrt nach Kiel kamen.

Als nun jeder seinen Teil zum Gelingen des Treffens beigetragen hatte, kam endlich der lang ersehnte Tag. Einen Tag zuvor trafen sich die Fahrer noch einmal auf dem Rathausplatz zum Transparentespannen sowie zum Aufbau des Geschicklichkeitskurses auf dem Nordmarksportfeld, um dann anschließend noch einen „Gang durch die Gemeinde“ zu unternehmen, die Sozias waren an diesem Tag zu Hause geblieben.

Am Sonnabend, dem 23. Juni, war es nun endlich so weit. Die ersten Lotsen in ihren weißen VCVD-Kombinationen fanden sich bereits um 10 Uhr an der Zielkontrolle ein. Nach einem kleinen Klöhnchnack bei einer Flasche Coca-Cola summten sie dann ihren Lotsenstationen an den Ausfallstraßen entgegen, um die Teilnehmer, die ab 12 Uhr erwartet wurden, zu empfangen und zur Kontrolle zu fahren. Bei freundlichem Wetter trafen die ersten Fahrer, der VC Wolfsburg, ein. Der Himmel bewölkte sich und eine frische Brise kam auf. Jetzt summten die Vespen aus allen Himmelsrichtungen auf den Rathausplatz zu. Die Wertungskommission des ADAC hatte alle Hände voll zu tun. Meister Hugo Nötzel von der Firma Dr. Ernst Rohlf nahm zusammen mit seinen Gesellen die schadhafte Vespen in seine Obhut. Kleinere Reparaturen wurden an Ort und Stelle auf dem Rathausplatz ausgeführt, während die Vespen mit größeren Schäden in die Werkstatt gebracht wurden. In kurzer Zeit waren die Reparaturen durchgeführt und man konnte seine Vespa gegen einen sehr niedrigen Obolus wieder in Empfang nehmen. Bedankte man sich bei Meister Nötzel, so meinte er nur: „Schon gut, ich fahre ja auch Vespa.“

Eine Geste echter Vespa-Kameradschaft! Am Abend traf sich dann der ganze Schwarm in der neuen Mensa der Kieler Universität zum Festball. Nach der Ansprache des Vertreters der Stadt Kiel, Herrn Stadtrat Jenne, der gleichzeitig als offizieller Vertreter des ADAC, Gau Schleswig-Holstein, erschienen war, ertönte ein Tusch und der Vorsitzende des

VC Kiel trat an das Mikrofon, um alle Teilnehmer zu begrüßen und die Siegerehrungen vorzunehmen. Es wurde immer stiller, gespannt wurde die Bekanntgabe der Sieger erwartet. Ein Kellner entkorkte eine Flasche Sekt und während der Knall wie ein Salutschuß durch den Saal dröhnte, hieß es: „Bester ausländischer Club und Gewinner des Ehrenpreises der Stadt Kiel Vespa-Club Kopenhagen mit 1519 Punkten“. Als bester ausländischer Fahrer war Torsten Atterbom vom Vespa-Club Göteborg mit Startort „Douglas“, Isle of Man, wo er an einem 12-Stunden-Rennen teilgenommen hatte, erfolgreich. In der ausländischen Damenwertung siegte Ulla Hjeirild vom Vespa-Club Horsens. Den deutschen Mannschaftspreis erhielt der VC Berlin mit 3223 Punkten vor dem VC Hannover von 1950 mit 2365 Punkten. Der VC Hamburg-Blankenese errang mit 1785 Punkten den 3. Platz. Bester deutscher Einzelfahrer war Guido Adams vom VC Marburg (Lahn). Ingrid Hanschmann vom VC Berlin ging als beste Deutsche in der Damenwertung hervor. Mit Beiträgen von Schautänzen bekannter Amateurtanzpaare wurde der fröhliche Festball bis zum frühen Morgen fortgesetzt. Am Sonntag, dem 24. Juni, versammelten sich die einzelnen Vespenschwärme zur Korfahrt durch die Stadt, die auf dem Nordmarksportfeld ihr Ende fand. Auf dem Turnierfeld waren verschiedene Hindernisse aufgebaut, die in Punkt- und Zeitwertung zu durchfahren waren. Am Start waren 68 Fahrer, die verbissen um die wertvollen Preise kämpften. In die Wertung kamen 59 Fahrer.

Die Wertung konnte Herr Justen vom VC Odensee mit einem Strafpunkt und einer Zeit von 1.36 vor A. Strobach, VC Hannover, ebenfalls mit einem Strafpunkt und einer Zeit von 2.09, für sich entscheiden. In der Damenwertung gewann Karin Stolz vom VC Lübeck mit 29 Minuspunkten und einer Zeit von 2.12.

Als nach einem kräftigen Mittagessen und der Preisverteilung an die Sieger des Geschicklichkeitsturniers das offizielle Treffen beendet war, hörte man immer wieder: „Es war eine runde Sache, ein gelungenes Treffen, wir sind wieder dabei im nächsten Jahr!“ Am Abend beim Feuerwerk, das stets den Abschluß der Kieler Woche bildet, sah man noch fröhliche Vespisten, die sich die Brillantveranstaltung ansahen, um am nächsten Tag Kiel wieder zu verlassen. Somit hat das Vespa-Freundschaftstreffen zur Kieler Woche 1962 sein Ende gefunden, ein schönes Freundschaftstreffen.

Dank gebührt der Stadt Kiel, dem ADAC, dem VCVD und nicht zuletzt unserem Meister Nötzel.

Die hervorragende Organisation und der Ablauf der Veranstaltung haben erneut bewiesen, daß unser Club zu großen Leistungen befähigt ist.

Gerhard Jörger, VC Mannheim, beim DMV-Meisterschaftslauf
Johannisberg (Rheingau)

Römer-Helme



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

HANS RÖMER · NEU-ULM (DONAU)
Helme und Ausrüstungen · Telefon 7 8452-54 · Fx. 0712894



Ausflugsfahrt zum Klausenpaß

Als Ausgangsort empfiehlt sich Konstanz oder Lindau. Über die sehr gut ausgebauten Schweizer Straßen fahren wir in Richtung Weinfelden, Wil, Wattwil. Hier gabelt sich die Straße. Wir fahren in Richtung Rickenpaß bis Kaltbrunn. Von hier hat man einen herrlichen Ausblick auf den östlichen Teil des Züricher Sees. Weiter geht es nach Glarus und von dort auf einer geraden Betonpiste bis Lintal. Hier beginnt nun der Klausenpaß. Die Vespas müssen sich schon tüchtig anstrengen, bis sie zum Urner Boden kommen. Hier ist Gelegenheit, eine längere Pause einzulegen. Das Tal, die Berge und drei hellgrüne Seen reizen jeden Fotografen. Nach der Pause kann man nun den Gipfel stürmen. Unzählige Kurven, herrliche Landschaftsbilder und einige kleine Bergdörfer mit ihren Bewohnern ziehen an uns vorbei, bis wir in 1952 m die Paßhöhe erreicht haben. Hier verbringen wir den restlichen Teil des Tages mit Wanderungen. Für die Übernachtung steht eine Jugendherberge (Preis 50 Rappen) oder das Klausenpaßhotel zur Verfügung. Am frühen Morgen geht es in rascher Fahrt weiter in Richtung Altdorf am Vierwaldstätter See. Ab Oktober ist allerdings Vorsicht geboten, es liegt meistens schon eine dünne Schneedecke. Nach kurzer Fahrt sind wir dann in Altdorf, der Geburtsstätte Wilhelm Tells. Weiter geht es am See, der von großen Bergen eingerahmt zum Baden einlädt. Wir fahren nun auf der Axenstrasse, die als die schönste Straße der Welt bezeichnet wird. Vorbei an der Teilkapelle kommen wir durch lange Tunneln auf eine Straße, die teilweise 100 m über dem See an den Fels geklebt ist. Wer Zeit hat, besucht Luzern, eine interessante Stadt mit einer sehr alten Holzbrücke und einem Verkehrsmuseum. Wir aber fahren in Richtung Zürich. Nach der Besichtigung Zürichs machen wir eine kurze Pause am internationalen Flughafen Zürich-Kloten. Die Fahrt geht nun zu Ende. Zurück geht es nach Konstanz, Lindau oder Schaffhausen.

Wichtig: Gültiger Personalausweis, grüne Versicherungskarte. Vorfahrt hat immer der von rechts Kommende.

ORIGINAL



ZUBEHÖR

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

VESPA GMBH AUGSBURG



Für mich
VEITH



Reifen von Veith = Sicherheit

Liebe Clubkameraden!

Der Winter hat bereits seinen Einzug gehalten und läßt uns nach alter Bauernregel auf ein gutes Frühjahr hoffen.

Der November ist eigentlich ein melancholischer Monat. Draußen ist alles grau und meist in Nebel gehüllt, die richtige Zeit, um einmal über persönliche Dinge nachzudenken. Der November ist kein Monat, der den Menschen zum Festfeiern einlädt, nein, es ist der Monat der Trauertage, Totensonntage und Allerheiligen.

Ich habe an so manchen Novemberabenden unwillkürlich auch das ganze Clubgeschehen in diesem Jahr vor meinem geistigen Auge noch einmal Revue passieren lassen. Mit dem nötigen Abstand zu den Geschehnissen nimmt der Grad der Objektivität beim Betrachter zu.

1962 hat uns viele Schwierigkeiten bereitet. Zuallererst das Wetter. Es war im Durchschnitt nur als hundsmiserabel zu bezeichnen. Lediglich in Süddeutschland war ab Mitte Juli ein schöner Sommer und ein noch schöner Herbst zu verzeichnen. In Norddeutschland war es teilweise zum Verzweifeln schlecht. Ich glaube nicht, daß der Herrgott so parteiisch ist und die Protestanten im Norden im Regen ersaufen läßt, während er die katholischen Brüder im Süden mit Sonne verwöhnt, weil letztere ihm etwa mehr am Herzen liegen.

Es ist erstaunlich und erfreulich zugleich, daß die großen und kleinen Veranstaltungen im Vespa-Club von Deutschland alle, ob mit schönem Wetter oder nicht, ein Erfolg geworden sind. Sicher gab es da und dort eine Kleinigkeit zu bemän-

geln, aber das wird wohl immer so bleiben, denn vollkommen ist keiner und allen recht getan, ist eine Kunst, die niemand kann.

Unvergessen sind für mich das internationale Treffen in Mainz und die 24-Stunden-Dauerprüfung auf der Avus in Berlin. Die Regionaltreffen, die ich besuchen konnte, haben mir alle gut gefallen. Richtig stolz war ich über die Tatsache, daß alle Feste und Treffen ohne unschöne Randerscheinungen vorübergingen, was man von den Veranstaltungen mancher Schützen-, Gesangs- und akademischen Vereinigungen nicht immer sagen kann.

Schön und herzerfrischend waren die Begegnungen mit vielen Freunden, die ich bei den Vespa-Treffen wieder getroffen habe. Alte Erinnerungen wurden ausgetauscht und außerdem ausgiebig über künftige Vorhaben gesprochen. Solche Erlebnisse geben mir immer den nötigen Dampf für einen neuen Spurt. Der Alltag lähmt oft den Elan, aber wer bleibt von dieser Mühle schon verschont?

Nächstes Jahr wollen wir ein kleines, aber feines Treffen abhalten, das während der Urlaubszeit sehr viel bietet. Wo das sein wird, bleibt noch ein Geheimnis. Das Nenngeld wird auch höher als bei anderen Treffen liegen. Dafür wird aber so viel geboten, wie es niemand erleben und bezahlen könnte, wenn er ohne Club allein losfahren würde. Dieses Treffen soll auch ein Versuch für die Zukunft sein.

Es wird bald Weihnachten kommen, dann wird es wieder lichter und fröhlicher. Die traurigen und düsteren Wochen sind vorbei. Ich freue mich darüber. Sie auch?
Bis zum nächstenmal!

Herzlichst

Ihr Wolfgang Schramm

Mitteilungen unserer Mitglieder



Das Ziel war Oberbruch

Die „Vespa-Freunde Oberbruch 1961 e.V.“ waren zum Saisonabschluss Veranstalter einer Zielfahrt. Anlaß zu diesem Treffen war dem Gastgeber das Stiftungsfest. Sowohl bei der Vorbereitung und Durchführung der sportlichen Seite wie auch abends bei der gesellschaftlichen Veranstaltung demonstrierten die jungen Leute vom Vespa-Club einen vorbildlichen Gemeinschaftsgeist, um den sie mancher Verein, der wegen des Desinteresses seiner Mitglieder in Existenznöte geraten ist, beneiden würde.

Sportlicher Höhepunkt des Tages war die Zielfahrt, die der Club organisiert hatte. Von nah und fern rollten die ein-

geladenen Fahrer auf ihr Ziel zu. Aber der Himmel meinte es nicht gut mit ihnen und dem gastgebenden Club. Zusehends verschlechterte sich die Witterung, und nicht alle Gemeldeten nahmen die Beschwerden dieser verregneten Zielfahrt in Kauf. Dennoch fuhr eine stattliche Anzahl Vespa-Fahrer in den späten Nachmittagsstunden in den Ort ein.

Gesellschaftlicher Mittelpunkt des Stiftungsfestes war der „Bunte Abend“ im Vereinslokal, zu dem sich neben den Mitgliedern der Oberbrucher „Vespa-Freunde“ auch alle auswärtigen Zielfahrtsteilnehmer eingefunden hatten. Vorsitzender Hans-Peter Thissen begrüßte die Gäste, besonders eine Abordnung des Motorsportclubs „Perlon Oberbruch“, dessen 1. Vorsitzender Heinz Drenniok sich mit einem Präsent zum Stiftungsfest revanchierte.

Hans-Peter Thissen ehrte im Anschluß daran die Sieger der Zielfahrt. In der Inlandswertung holte sich der Mönchengladbacher Karl Koch mit 514 km den Sieg vor seinem Vereinskameraden Willi Kontzendorf und dem Ratheimer Walter Jessat. Die Wertung der ausländischen Teilnehmer gewannen zwei „Meisjes“ aus Heerlen: Fräulein Jansen und Fräulein Begas. Den Zusatzpreis für die stärkste Mannschaft fiel an die Freunde des VC Mönchengladbach. Die geschmackvollen Ehrenpreise fanden bei den Gästen viel Anklang.

In einer großen Tombola kamen über 100 Preise zur Verlosung, und an dieser Stelle sei den Spendern ein „Danke schön“ gesagt. Den Rest des ereignisreichen Tages verbrachten die Vespa-Fahrer und sonstigen Freunde bei Tanz und gemütlichem Beisammensein. Die „Vespa-Freunde Oberbruch 1961 e.V.“ möchten aber nicht vergessen, sich bei allen zu bedanken, die zum Gelingen dieser Veranstaltung beigetragen haben.



Die Oberbrucher Vespa-Freunde 1961 e.V. am Tag der Zielfahrt.



Korsfahrt durch den Amtsbezirk Kleinblittersdorf

Vespa-Treffen in Auersmacher

Unweit von Saarbrücken und 6 km entfernt von der deutsch-französischen Grenze liegt der kleine Ort Auersmacher. Hier leben vorwiegend Arbeiter, Bauern und Eisenbahner. Neben zahlreichen Vereinen gibt es in diesem Ort seit zehn Jahren den Vespa-Club Auersmacher. Jedes Kind kennt hier den Vespa-Club, denn er gehört zu den aktivsten Vereinen des ganzen Amtsbezirkes Kleinblittersdorf. Am 21. und 22. Juli sah es so aus, als sei Auersmacher vorübergehend von einer großen Streitmacht, bestehend aus Vespa-Fahrern, besetzt worden. Der Vespa-Club Auersmacher hatte ein regionales Vespa-Treffen mit internationaler Beteiligung ausgeschrieben und über 325 Vespa-Fahrer aus Frankreich, Belgien, Holland und Deutschland waren der Einladung gerne gefolgt. Mit den Beifahrern waren über 500 Personen in das Grenzstädtchen im Saargebiet gereist. Keiner der Gäste dürfte seine Fahrt nach Auersmacher bereut haben, denn die Bevölkerung nahm die Vespa-Freunde aus dem In- und Ausland in herzlichster Gastfreundschaft auf. Privatquartiere wurden in großer Zahl zur Verfügung gestellt und für wenig Geld erhielten die Teilnehmer am Vespa-Treffen ein kräftiges Abendessen und ein bequemes Quartier mit Frühstück. Am Abend des Ankunftstages fand ein Festabend im Ruppertshof statt, der sich durch eine besonders gute Stimmung und eine hervorragende Kapelle auszeichnete.



Der Campingplatz war von den reisenden Vespisten gut besucht.



Geschicklichkeitsturnier auf dem Sportplatz der Gemeinde Auersmacher

Heinz Dinies, der Vorsitzende des Vespa-Clubs Auersmacher, der mit seinen Freunden die ganze Veranstaltung organisiert hatte, holte sich die Tanzkapelle aus Lothringen. Er hat dabei bestimmt keinen schlechten Griff getan. Während des Festabends wurde auch die Preisverteilung für die Zielfahrt vorgenommen. Am Sonntagmorgen nahm der Pfarrer von Auersmacher, der als Ehrengast auch am Festabend des Vespa-Treffens teilgenommen hatte, eine allgemeine Fahrzeugsegnung vor, an der sich viele Vespa-Fahrer beteiligten. Anschließend empfing der Bürgermeister die Ehrengäste und Clubvorsitzenden im Ruppertshof. Die Korsfahrt führte die Teilnehmer durch den ganzen Amtsbezirk Kleinblittersdorf. Sicher haben die Bewohner der Ortschaften, die von der Korsfahrt berührt wurden, noch nie so viele Vespa-Fahrer auf einmal gesehen wie an diesem schönen Sonntagvormittag. Am Sonntagnachmittag wurde auf dem Sportplatz von Auersmacher das Geschicklichkeitsturnier ausgetragen. Der Kurs war mit vielen Schikanen versehen worden und die Teilnehmer hatten es keineswegs leicht, ohne Strafpunkte über die Runden zu kommen. Hunderte von Zuschauern standen am Turnierplatz und spendeten zahlreichen Fahrern, die besonders gute Leistungen boten, herzlichen Beifall. Am Spätnachmittag wurde auf dem Geschicklichkeitsturnier die Preisverteilung für die Korsfahrt und das Turnier vorgenommen und das Treffen fand damit seinen offiziellen Abschluß. Am Sonntagabend veranstaltete der Vespa-Club Auersmacher noch einen Sommernachtsball, zu dem auch die Bevölkerung Zutritt hatte. Der Vespa-Club Auersmacher hat mit seinem gut organisierten Treffen bewiesen, daß man auch in kleinen Orten schöne Veranstaltungen aufziehen kann und daß die Vespa-Freunde aus dem In- und Ausland keineswegs nur die Großstädte ansteuern.

Bericht über das Freundschaftstreffen des VC Oldenburg am 11. und 12. 8. 62

Anläßlich seines zehnjährigen Bestehens veranstaltete der VC Oldenburg am 11. und 12. August 1962 sein 2. Freundschaftstreffen.

Um wieder einmal die Freundschaft aufzufrischen, hatten wir uns entschlossen, die umliegenden Vespa-Clubs hierzu einzuladen. Unserer Einladung folgten die Clubs aus:

1. Hamburg-Blankenese, 2. Hamburg-Wandsbek, 3. Bremen, 4. Delmenhorst, 5. Buxtehude, 6. Wilhelmshaven, 7. Wardenburg, 8. Lingen, 9. Osnabrück, 10. Osterholz-Scharmbeck, 11. Groningen (Holland).

Wir eröffneten das Programm mit einem geselligen Tanzabend. Im Laufe des Abends wurde von uns im Beisein des Herrn Vizepräsidenten W. Toennes die Siegerehrung für die Zielfahrtwertung vorgenommen. Bei dieser Gelegenheit konnten wir gleich einige Ehrengäste, die aus England und Schweden zu uns gekommen waren, begrüßen und ihnen gleichzeitig einen Sonderpreis überreichen.

Die Tanzkapelle und einige Sondereinlagen brachten die gewünschte Stimmung, so daß es einigen Vespa-Freunden am nächsten Morgen nicht ganz leicht fiel, um 8.30 Uhr an der von uns ausgeschriebenem Geländefahrt mit voller Kondition teilzunehmen. Aber dennoch wurde der Start pünktlich durchgeführt und die Teilnehmer in Abständen von 2 Minuten auf den 1 km langen Parcours, der zweimal zu durchfahren war, geschickt. Trotz größter Anforderungen an Fahrer und Maschine wurde die mit allen Raffinessen ausgesuchte Strecke von den Teilnehmern sehr gelobt.

Die Geländefahrt wurde pünktlich beendet, so daß die angesetzte Korsfahrt um 11 Uhr gestartet werden konnte. Bei dieser Korsfahrt konnten die Fahrer und wohl ganz besonders unsere ausländischen Gäste einen angenehmen Eindruck von unserer schönen Gartenstadt mit nach Hause nehmen.

Um keinen allzugroßen Leerlauf eintreten zu lassen, hatten wir die Orientierungsfahrt für 13.30 Uhr angesetzt, die dann auch zeitgemäß durchgeführt werden konnte.

Es war eine Fahrtstrecke von ca. 35 km rund um die Stadt Oldenburg. Hierbei mußte die vorgeschriebene Fahrtstrecke eingehalten werden. Die Strecke wies 6 richtige und 2 falsche Kontrollen auf, so daß mancher Teilnehmer beim Anfahren einer falschen Kontrolle sich Strafpunkte zuziehen konnte.

Auf Grund der regen Teilnahme und des guten Ausklangs unseres Freundschaftstreffens können wir wohl der Annahme sein, daß dieses ein Schritt war, der zur besseren Verständigung unter den einzelnen Vespa-Clubs dazu beigetragen hat.



Vespa-Treffen am Bodensee

Der Vespa-Club Konstanz veranstaltete am 1. und 2. September 1962 sein erstes Bodensee-Treffen. Eingeladen waren Clubs aus Österreich, der Schweiz und Süddeutschland. Anwesend waren der VC Tübingen, VC Stuttgart, VC Karlsruhe, VC Pforzheim, VC Landsberg am Lech, VC Singen, VC Friedrichshafen, VC Kreuzlingen, VC Feldkirch und VC Emmendingen. Bei herrlichem Sommerwetter kamen am Samstag die Vespisten aus allen Richtungen nach Konstanz. Von Lotsen, die an der Fähre nach Meersburg und in der Stadt postiert waren, wurden die Gäste sicher zum Zielfahrtplatz gebracht. Die meisten Fahrer wurden nach der Begrüßung und Wertung zum Campingplatz an der Insel Mainau geleitet. Am Abend fand im Clublokal ein Vespa-Ball statt. Die Silversband sorgte für gute Stimmung und Unterhaltung.

Am nächsten Morgen fuhren alle gemeinsam zum französischen Übungsplatz in Konstanz. Dort sollte das Gelände-Trial stattfinden. Nach einer Fahrerbesprechung erfolgte 10.30 Uhr der erste Start. Nacheinander wurden die Vespisten auf den knapp 2 km langen Kurs geschickt. Es waren 10 Sektionen zu bewältigen, von denen einige recht schwierig waren. Die drei besten Fahrer jedes Clubs wurden für die Mannschaftswertung gewertet. Für die Einzelwertung wurden alle Fahrer gewertet. Eine der schwierigsten Sektionen war ein Slalom, der nach Fehlern und Zeit durchfahren werden mußte. Das Trial verlief reibungslos und ohne Unfälle. Zu einem guten Gelingen trug das wunderbare Wetter bei, das sich auf die ohnehin gute Stimmung auswirkte. Während der Mittagspause wurde das Trial schnellstens ausgewertet. Die Corsofahrt führte durch die Stadt zur Insel Mainau. Anschließend wurde die Insel besichtigt. Gegen 16 Uhr trafen sich alle Vespisten zur letzten Preisverteilung für das Trial und die Corsofahrt. Besonderen Beifall gab es für den VC Tübingen, der viermal erfolgreich war. Die Tübinger Vespisten gewannen damit den größten Pokal, den von der Stadt Konstanz gestifteten Wanderpokal.

Freundschaftstreffen des VC Würzburg Orientierungsfahrt

Bei strahlend schönem Wetter konnten wir am 30. September 1962 zu unserem Freundschaftstreffen 30 Fahrer aus den Clubs Bad Kissingen, Bad Windsheim, Kitzingen und Rothenburg o.T. begrüßen.

Nach kurzer Fahrerbesprechung begaben sich die Teilnehmer der Startnummer nach einzeln zum Start. Von da aus mußte eine Slalomstrecke durchfahren werden, nach welcher Zeit sowie Tachostand aufgenommen wurden. Für die sich daran anschließende Orientierungsfahrt wurde eine eigens angefertigte Landkarte ohne Ortsbezeichnungen verwendet.

Der Rundkurs von 64,5 km führte auf guten Straßen teilweise durch Wälder und am Fluß entlang.

Erfreulich war, daß die ortsfremden Fahrer die Strecke genau so gut fanden, wie die hier ansässigen.

Während der Auswertung spielte die Clubkapelle zum Tanz. Die anschließende Siegerehrung brachte eine große Überraschung. Die ersten beiden Preise — Einzel- und Mannschaftswertung — gingen an den VC Kitzingen. Weitere Preise errangen: Miltenberg, Rothenburg o.T., Bad Windsheim.

Um 18 Uhr verabschiedeten wir unsere Gäste, denen es in Würzburg gut gefallen hat. Wir freuen uns schon heute, sie bei der nächsten Veranstaltung hier wieder begrüßen zu können.

Neue Clubanschriften

VC Wardenburg: Herrn Heinz Schwarzer, 2906 Wardenburg, Liegnitzer Weg

VC Pforzheim: 1. Vors. Jürgen Grube, 2. Vors. Günter Kern, Schatzmeister Joachim Koch, Werbewart Michael Mack, Kassierer Jürgen Fütterer, Schriftf. Eberhard Hein, Protokollführerin Ingrid Barth, Sportwart Udo Fischer, Gerätewart Werner Hanser. Anschrift: VC Pforzheim, Jürgen Grube, Eutingen (Bd.), Hauptstr. 3, oder VC Pforzheim, Pforzheim, Postfach 1861. Vereinslokal Cafe Sinzenich, Pforzheim, Wallberg. Clubabend jeden Dienstag im Vereinslokal.

VC Schiefbahn: 1. Vos. Klaus Hanisch, 2. Vors. Walter Holz, Kassierer Hans Küsters, Sportwart Franz Ruckes, Tourenwart Siegfried Bräuer, Schriftführerin Ingrid Pestner. Neue Anschrift: Klaus Hanisch, Schiefbahn, Jahnplatz 1

VC Wolfenbüttel: Jürgen Hüchelheim, 334 Wolfenbüttel, Ringstraße 18

VC Emsdetten: Heinz Puke, 4407 Emsdetten, Elsterstraße 26

Vespa-Freunde 61 Trier: 1. Vors. Gerd Lehder, 2. Vors. Rob. Schneider, Kassenwart Rolf Keerl, Schriftführer Gerd Kron, Sportwart Werner Scherf. Clubanschrift: 55 Trier, Hohenzollernstraße 10

VC Burgsteinfurt: Heinz Hülsey, Burgsteinfurt, Kirchstraße

VC Frankfurter Wespen: 1. Vors. Günter Jamin, 2. Vors. Norbert Löffler, Schriftführer Dieter Kuckelmann, Kassierer Gerhard Radgen, Sport- und Tourenwart Friedrich Bürke

Unser Club-Kamerad

Heinz Sülwald

ist am Sonntag, dem 18. November 1962 (kurz vor seinem 25. Geburtstag — 22. November 1962 — an den Folgen eines Verkehrsunfalles auf dem Wege zur Arbeitsstätte am 16. November 1962) verstorben.

VC Herford

Geschicklichkeitsturnier des VC Bergen

Unsere bis jetzt größte sportliche Veranstaltung, das Geschicklichkeitsturnier auf dem Marktplatz in Bergen, war in jeder Hinsicht ein Erfolg. Fast 80 Fahrer von acht Clubs kämpften um den Sieg.

Schon früh am Sonntag, dem 5. August 1962, wurde der erste Club von unseren Lotsen auf den Marktplatz geleitet. Bis um 9 Uhr waren alle Sportfahrer vertreten, so daß nach der Auslosung der Startfolge der erste Club um 9.30 Uhr starten konnte. Hatten am Anfang einige Fahrer behauptet, der Parcours sei etwas leicht, so wurden sie schon nach den ersten Starts eines Besseren belehrt. Es hagelte nur so Strafpunkte. Doch es war auch eine ganze Anzahl brillanter Fahrer da, die ihr Können unter Beweis stellten. Pünktlich um 13.30 Uhr war der sportliche Teil unserer Veranstaltung zu Ende und es konnte nach einer kurzen Mittagspause der gemütliche Teil mit der Preisverteilung beginnen. Das Collège im Gasthaus „Zur schönen Aussicht“ reichte kaum, doch der Platzmangel beeinträchtigte nicht die Stimmung. Die Preisverteilung

lung war für alle eine Überraschung, als die Sieger in der Einzelwertung aufgerufen wurden.

Bester Fahrer und Gewinner des ersten Preises war Herr B. Jakob vom VC Bürgel mit 18 Strafpunkten.

Zweiter Sieger wurde W. Rosenberger, VC Bürgel, mit 23 Strafpunkten und dritter Sieger H. Stephan, ebenfalls vom VC Bürgel, mit 25 Strafpunkten.

Somit gingen alle drei Pokale für Einzelsieger an den VC Bürgel und der „Pokalsegen“ nahm für diesen Club noch kein Ende.

In der Mannschaftswertung, für die jeweils die fünf besten Fahrer eines jeden Clubs ausgewählt wurden, war der VC Bürgel nicht zu schlagen.

Sieger der Mannschaftswertung:

- | | |
|---------------------------------|-----------------|
| 1. Preis (Pokal) VC Bürgel | mit 148 Punkten |
| 2. Preis (Pokal) VC Hanau | mit 387 Punkten |
| 3. Preis (Pokal) VC Rüsselsheim | mit 420 Punkten |

Doppelhochzeit beim VC Krefeld

Es ist immer ein besonderes und freudiges Ereignis, wenn ein Vespist Hochzeit feiert. Diesmal waren es beim VC Krefeld zwei Paare, die an einem Tag in den heiligen Stand der Ehe traten: unser Sport- und Tourenwart Dieter Stillings mit Frau Marlies und Horst Köhler mit Frau Sigrid.

Vor der Liebfrauenkirche bzw. Josefskirche in Krefeld standen die Clubkameraden Spalier. Sauber und geschmückt standen die Motorroller gut ausgerichtet vor den Portalen der Kirchen. Ein kurzes, aber um so kräftigeres Hupkonzert war der erste Gruß, für die soeben getrauten Paare.

Dann beglückwünschte der 1. Vorsitzende die Jugvermählten. Durch Krefeld gaben dann die Mitglieder des Vespa-Clubs den Frischgetrauten das Geleit.



Bilder von oben nach unten: VC Osterholz-Scharmbeck: Hochzeitspaar Manfred und Elfriede Doppelbaum. – VC Friedberg: Hochzeitspaar Rudolf und Inge Buch. – VC Lingen: Hochzeitspaar Heinz und Erika Braig.



Der Einzelgänger!



▲ Blutgruppenuntersuchung überflüssig

Schmunzel-Tip



▲ „Ihr könnt es euch aussuchen: Entweder gibt es ab sofort jeden Tag Pudding — oder ich wandere aus!“



▲ Das ist ja ein Witz



▲ Der Meistermixer

Herausgeber und Verlag: Vespa-Club von Deutschland e.V. (VCVD) Sekretariat, Augsburg-Haunstetten – Druck: Schön-Druck, München, Holzstraße 7 – Für den Inhalt und die Herausgabe verantwortlich: Wolfgang Schramm – Graphische Gestaltung: Ernst Strom, München Für unverlangt eingesandte Manuskripte keine Gewähr – Der Vespa Tip erscheint sechsmal jährlich – Das Jahres-Abonnement 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: Publifoto, Grühne, Gloria/Sascha/Nerbutt, Andresen, Böhm-Tettelbach, 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.

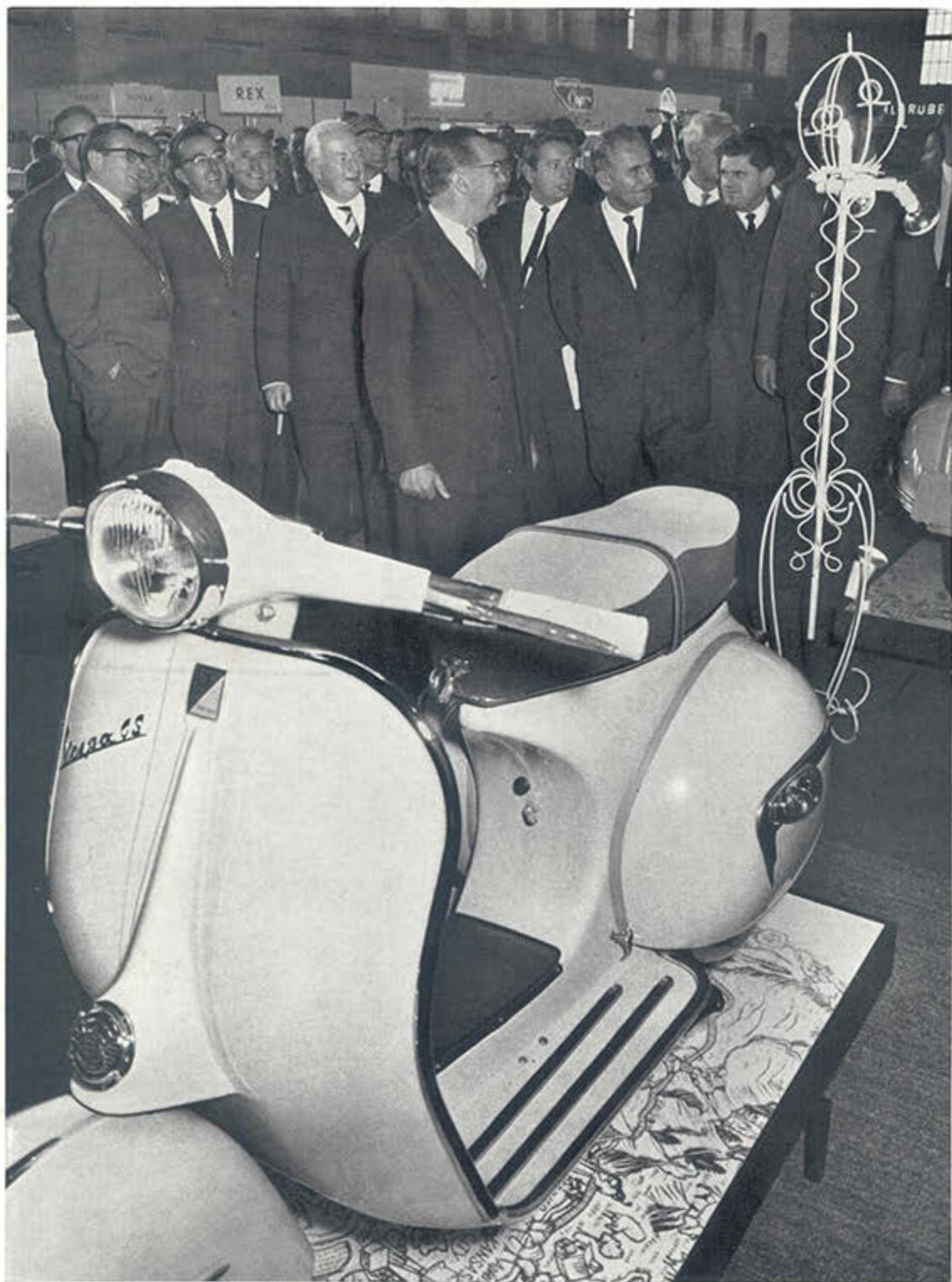
Preis: DM 1750,—



Sämtliche Preise verstehen sich ab Werk und inklusive Blinklichtanlagen.



der meistgefahrenere Roller der Welt



*IFMA 1962: Ministerandrang vor dem Vespa-Stand.
Bundesverkehrsminister Seeborn und der Verkehrsminister des Bundeslandes Hessen, Franke,
informieren sich über die Neuheiten bei Vespa.*