Vespa TIP

DIE ZEITSCHRIFT
FÜR DEN VESPA-FAHRER

Drei VESPA 400 bei der RALLYE MONTE CARLO

OFFIZIELLES ORGAN DES VESPA-CLUBS VON DEUTSCHLAND | NR. 23 · JAN./FEBR. 1959 | MÜNCHEN | 40 PFG.

Aus dem Inhalt:

Rallye Monte Carlo

Sardinien

Vom Rhein zum Ganges

Internationales Vespa-Camping

Hans Stuck
Ein Leben für den Rennsport

Vespa-Club in den USA

Paragraphen-Tips

Aktuelles im Bild

Weltnachrichten

Unser Händlerporträt

Schmunzeltip

*

Besonders für Sie:

Vespa-chic im Vespa-Tip

Besonders für Ihn:

Für den Bordmechaniker

*

Unser Titelbild:

Drei VESPA 400 bei der
Rallye Monte Carlo
Foto: Glässel

*

Erste Ausfahrt mit der neuen VESPA 150 (vorderer Roller)

Letzte Meldung

Am Mittwoch, dem 11. 3., stellte das VESPA-Werk in Augsburg der deutschen Fach- und Tagespresse die neue VESPA Touren 150 vor. Der neue Roller bringt eine echte Sensation auf die Straße: einen Motor für ein Gemisch im Verhältnis 1:50. Mehr darüber letzte Seite.

In den Alpen

XXVIII. RALLYE MONTE CARLO

Ein Drittel blieb auf der Strecke · VESPA 400 kleinster Teilnehmer auf großer Fahrt

Die 28. Rallye Monte Carlo rollte vom 18. bis 21. Januar über die tiefverschneiten, vereisten, mit Schneematsch bedeckten und auch frühlingshaft trockenen Straßen Europas. Insgesamt 322 Teilnehmer starteten in 9 Gruppen von Lissabon, Glasgow, Paris, La Haye, Stockholm, Warschau, München, Athen und Rom mit dem gemeinsamen Ziel Monte Carlo. Die zu bewältigende Strecke betrug unabhängig vom Startort jeweils 3500 km. Die teilnehmenden Fahrzeuge vom normalen Serienwagen bis zu dem „verbesserten Serien-Grand-Tourisme-Wagen" fuhren in 4 Klassen: die Fahrzeuge bis 1000 ccm, von 1000 ccm bis 1300 ccm, von 1300 ccm bis 2000 ccm und über 2000 ccm. Die Teilnehmer stammten aus 20 Nationen und die Hauptkontingente stellten Frankreich, England, Deutschland, Holland und Norwegen. Die kleinsten Teilnehmer dieser als besonders hart bekannten Leistungsprüfung waren drei VESPA 400. Sie hatten sich die Route von Stockholm nach Monte Carlo ausgewählt.

Die ganzen Strecken waren in Etappenziele eingeteilt, die innerhalb einer bestimmten Zeit angefahren werden mußten. Für die drei VESPA 400, die in der Klasse bis 1000 ccm fuhren, bedeutete dies einen Stundendurchschnitt von ca. 65 km. Bei der Konkurrenz in dieser Klasse bestand für die kleinen Flitzer keine große Chance vordere Plätze zu belegen. Um so mehr ernteten die drei VESPA-400-Mannschaften bei ihrer Ankunft am Ziel und auf der Strecke spontanen Beifall. Denn von den 322 gestarteten Teilnehmern haben nur 220 — und mit ihnen die drei VESPA 400 — Monte Carlo erreicht. Ein Drittel der Teilnehmer aus allen Klassen blieb auf der Strecke. Die VESPA 400 wurden von den bekannten französischen und belgischen Rallye-Fahrern Chavy-Le Guezec, Rousel-Tremble und Beau-Guiraud gesteuert. Überhaupt saß so ziemlich die ganze europäische Rallye-Elite am Steuer. Die Nummern der VESPA-Fahrzeuge 234, 235 und 285 waren bald auf der ganzen Strecke bekannt. „Jetzt müssen sie kommen", hieß es in Helsingborg wie in Flensburg, Hamburg oder Hannover unter den Schlachtenbummlern und Presseleuten. In Fulda nahm sie der Wochenschaumann aufs Korn. Und als die VESPA 400 nachts durch Frankfurt flitzten, glaubten die Spätheimkehrer sie seien Zeugen einer mittleren Christenverfolgung. Augsburg passierten sie bei Morgengrauen und nahmen dann Kurs über Garmisch, Brenner nach Trient. Wenn den Mannschaften noch Stunden vorher „alle Achtung" und „prima" durchs Fenster gerufen wurde, so hagelte es jetzt „benissimo". Weiter ging die Nonstop-Fahrt über Brescia, Turin bei Briançon auf französisches Gebiet. „A, oh, voila: VESPA 400!" hieß es nun und endlich erreichten die drei VESPA-Teams über Chambéry das Ziel Monaco.

Im hohen Norden

Der Korso vor Fürst Rainier und Fürstin Gracia Patricia von Monaco

Seit 70 Stunden wurden die kleinen Motoren erstmals abgestellt. Die gleiche Zeit hatten die Fahrer kein Bett gesehen. Die Technik und die Menschen hatten das Ihre geleistet. Aber noch war der Wettbewerb nicht zu Ende. Auf dem Programm standen noch eine Nachtfahrt sowie Straßensicherheits-, Geschicklichkeits- und Geschwindigkeitsprüfungen. Dazwischen forderten die Schaulustigen, die Autogrammjäger und die internationalen Reporter ihr Recht. Erst dann konnten die Teilnehmer zum Höhepunkt der Rallye Monte Carlo, zum großen Wagenkorso mit Siegerehrung, starten. Auf dem Place du Palais wohnten die Schirmherren der Rallye, Fürst Rainier III. und Fürstin Gracia Patricia sowie der Ehrenpräsident Prinz Pierre dem Défilé bei. Abends ging die 28. Rallye Monte Carlo im International Sporting Club mit einem Galadiner zu Ende. Die Rallyeteilnehmer und die inzwischen populär gewordenen VESPA-400-Fahrer vertauschten hierzu Kordhose und Overall mit dem Abendanzug. Sie hatten Grund zu feiern, denn ihre und ihrer Fahrzeuge Leistung waren großartig. m

Links: Bei der Anfahrt in Monte Carlo interessierten sich natürlich besonders die Journalisten für die Fahrterlebnisse der tüchtigen Vespa-Fahrer. – Rechts: Die Belgier Rouselle/Trenblay auf Vespa bei der technischen Abnahme nach der Ankunft in Monte Carlo.

SARDINIEN

Anfangs Juni fuhren wir los. Meine mutige Gundel — ein fixes Mädchen und insgesamt 18 Jahre alt; meine VESPA Touren, bewährter Reisefreund seit 25 000 km, Baujahr 1957; und ich, ein „Foto-Graf" und vollwertiger Mensch im Alter von 21 Jahren. Ansonsten waren da noch 140 Pfund Gepäck, wie bei einem echten Lastesel mit List und Schläue verstaut: darunter einige Kameras, Filme und viel „Krimskrams" — eben weil außer mir ein Mädchen an Bord.

Wir reisten nach einem genauen Streckenplan. Die Route führte über 4000 km. Zunächst von Tübingen in Richtung Ötztaler Alpen und dann weiter zum „Lago di Garda", wohin sämtliche deutschen Städte bereits ihre Sommerdelegationen entsandt zu haben schienen. Die Eingeborenen kommen sich dabei zweifellos manchmal wie die Ausländer vor. Der Herr Rat, der Sekretär, die Frau Bürgermeister, der Handlungsgehilfe und alle anderen sind da, pärchenweise, in Familien und für die ersten Tage manchmal auch einzeln. Wir verließen das freundliche Gestade mit Kurs auf Verona, Parma, Livorno und parkten dann schließlich in Civitavechia, dem Hafen Roms.

Die VESPA wurde an Bord eines Schiffes gehievt und wir legten vom Festland ab. Irgendwo im Westen lag Sardinien und da wollten wir hin. In Cagliari, der Haupt- und wesentlichen Hafenstadt Sardiniens, schienen wir uns dem ersten Eindruck nach wie sonst irgendwo an einer italienischen Küste zu befinden.

Polizia strada – Straßenpolizei. Mehr aus Neugier als aus Diensteifer sehen diese freundlichen sardischen Polizisten die Papiere durch.

Cagliari vereinigt, wie viele Städte im Süden, große Gegensätze. Auf der einen Seite enge, halbverfallene Gassen, auf der anderen moderne Hochhäuser. Die Stadt hat eine Universität, einen ausgedehnten Lido und Einrichtungen wie Filobus und Tramway. Doch, schaut man sich die Stadt ein wenig genauer an, erkennt man bald ihre Eigenart, geprägt vom Volkstum ihrer Bewohner. Man spürt den ersten Hauch sardischer Romantik. Zehn Tage verbrachten wir in Cagliari und legten über 500 km innerhalb der Mauern dieser Stadt zurück. Der Grund dafür: Wir drehten einen 16-mm-Farbfilm mit dem Titel „Cagliari — heißes Pflaster im Süden Sardiniens". Eine hübsche Sardinierin auf unserer roten VESPA spielte die Hauptrolle.

Danach verließen wir die Metropole, um das Innere der Insel kennenzulernen. Wir bewegten uns nicht auf der Hauptstraße Cagliari — Porto Torres, sondern nahmen die nächstrangige Straße östlich durch das Gebirge. Der Verkehr wurde immer geringer und schließlich hörte auch der Asphalt auf. Je näher wir an das Gebirge kamen, fanden wir anstatt der Bauernhöfe aus grob zusammengesetzten Steinen nur noch Hütten aus aufgetürmten Grasbüscheln. Auch in den Fels gehauene Höhlen dienten Wohnzwecken. Die Eingeborenen waren des Lesens und Schreibens vielfach völlig unkundig und verstanden meist nicht einmal italienisch, sondern nur ihr selbstgeprägtes Sardisch. Sahen sie uns auf der vollbeladenen VESPA, kämpften in ihnen offensichtlich Scheu und Neugier.

Zwischen Grasdörfern und Höfen lagen auch kleinere Städte. Hier gab es Benzin. Nach Restaurants und Kaufhäusern suchte

man freilich vergebens. Die Frauen gingen schwarz eingehüllt bis zum Mund, aber ohne Schuhe. Hier im Ostteil von Sardinien war es ratsam, sich zum Kampieren in die Nähe von Ortschaften zu begeben, da die in den Bergen des Monte Gennargentu (höchster Berg mit 1834 m) lebenden Hirten jeder Kontrolle entzogen sind.

Tägliche Gendarmerie-Patrouillen sind auf den Landstraßen dieses Inselteils zur Aufrechterhaltung der Ordnung unterwegs. Wildschwein- und Gemsenherden, die sich auf den Straßen niederlassen, stören sich nicht daran. Im nördlichen Teil der Insel wußten die Menschen die Parole „Fremde bringen Geld" wieder zu schätzen. Aber hilfsbereite Menschen fanden wir auch hier, oft unter den Ärmsten.

Als wir nach vielen Erlebnissen in Olbia einen schneeweißen luxuriösen Dampfer bestiegen, der uns zum Festland brachte, hatten wir das Gefühl, von einem anderen Stern zu kommen, einem Stern, den wir auf unserer braven VESPA ohne Panne sicher eroberten.

Manfred Grohe

Das ist eine bewohnte Hütte im Innern der Insel.

Als die ersten Menschen Sardiniens die Höhlen verließen, bauten sie sich solche Nuragen. Heute gibt es ungefähr 2500 solche altertümliche Bauwerke auf der Insel. Die Steine wurden nur aufeinandergelegt ohne Bindemittel und trotzdem haben sie Jahrhunderte hindurch jeglicher Gefahr getrotzt.

Vom Rhein zum Ganges

Eines Tages sagten Richard Schebera, seines Zeichens Schuhmacher und Dieter Ring, ein Fotofachmann, wir fahren jetzt nach Indien. Sie hatten sich gründlich vorbereitet und starteten von Köln aus mit ihrer VESPA zum Ganges. Ehe sie Deutschland verließen, machten sie einen kurzen Abstecher zum VESPA-Werk in Augsburg. Die weitere Route führte über Jugoslawien, Griechenland in die Türkei. Wie die beiden Indienreisenden mit einer kurzen Luftpostnachricht von Teheran aus berichten, haben sie in der Zwischenzeit Indien erreicht und wieder verlassen. In Delhi wurden Richard und Dieter von Premierminister Nehru in Audienz empfangen, auch dem deutschen Wirtschaftsminister Erhard begegneten sie. „In Indien haben wir kaum Geld gebraucht", schreiben die beiden. Sie seien ständig von ihnen unbekannten Leuten eingeladen worden. Selbst im Hotel verlangte man von ihnen keine Gebühren. Die VESPA-Servicestationen in Karachi (Pakistan), weitere andere in Indien und Persien, zeigten sich sehr zuvorkommend und verlangten teilweise für ihren Kundendienst nicht einmal Geld. Zur Zeit befinden sich die Indienfahrer in Nordafrika mit Kurs Heimat. In Deutschland angekommen, wollen sie für den VESPA TIP einen ausführlichen Reisebericht schreiben, den wir demnächst veröffentlichen.

Überall standen die Straßen in Indien tief unter Wasser, es war Monsum.

„Ein solches polizeiliches Kennzeichen müßte man haben."

Dieses Strandbad gehört mit zum Campingplatz

So sieht ein Teil des Campingplatzes von oben betrachtet aus.

Internationales Vespa-Camping 1959

am Schliersee in Oberbayern

In den nächsten Wochen werden es Prospekte in drei Sprachen in ganz Europa verkünden: Der Vespa-Club von Deutschland lädt alle Mitglieder des Vespa-Clubs von Europa zum Internationalen Vespa-Camping 1959 an den herrlichen Schliersee in Oberbayern ein.

Am Fuße der Alpen, 60 km von München entfernt, liegt der Schliersee. Fünf Fahrminuten vom Kurort Schliersee entfernt finden Sie den Campingplatz des Vespa-Clubs von Deutschland neben der großen und modernen Anlage des Camping-Club Schliersee e.V.

Die europäischen Vespa-Club-Mitglieder können alle Einrichtungen dieses Campingplatzes benützen.

Es steht Ihnen im einzelnen zur Verfügung:

Ein Speiserestaurant mit Aufenthaltsraum, das Strandbad, Wasch- und Duschräume für Damen und Herren. Ein Verkaufskiosk, bei dem Sie von der Sicherheitsnadel bis zu den Kartoffeln alles kaufen können. Der Campingplatz verfügt über einen eigenen Telefonanschluß, einen Stromanschluß für die Camper, sowie über eine eigene Postzustellung.

Der Campingplatz des VCVD ist nur für Mitglieder des VC Europa reserviert. Vor der Benützung des abgezäunten Platzes muß an der Kasse der Clubausweis vorgelegt werden. Die Campinggebühren betragen für Mitglieder des VCVD und des VC Europa pro Übernachtung 60 Pfennige für Erwachsene und 30 Pfennige für Kinder. Für den Roller wird keine Gebühr erhoben. Clubmitglieder, die mit einem Wagen nach Schliersee reisen, zahlen den gleichen Preis zuzüglich 50 Pfennige für den Wagen. Diese Mitglieder werden auf dem Platz des Camping-Clubs Schliersee untergebracht.

Der Vespa-Club von Deutschland veranstaltet während der Sommermonate für das Internationale Vespa-Camping 1959 mehrere Sommerfeste. Der Vespa-Club Schliersee wird die Besucher des Vespa-Campings zu Fahrten in die Alpen und nach Österreich führen.

Der Kurort Schliersee bietet mit seinem reichhaltigen Programm eine Fülle von Abwechslungen und Unterhaltung.

Sie finden in Schliersee:

Xaver Terofals Bauerntheater ● Heimatabende des Trachtenvereins Schliersee ● Bayerische Tanzabende ● Almtänze ● Drei Lichtspieltheater ● Kurkonzerte ● Lesehalle ● Leihbücherei ● Tanz in Hotels, Gaststätten und Cafés ● Bootsverleih, Wasservelo, Angelsportplatz ● Tennisplätze ●

Sie haben von Schliersee aus gesehen einen eindrucksvollen Teil der bayerischen Alpen vor sich liegen, die eine Fülle von Möglichkeiten für Wanderungen und Fahrten anbieten. Die Schliersbergalm, ein fashionables Hotel und Restaurant, können Sie mit der Seilbahn erreichen und dabei das ganze Schlierseer Tal von oben her betrachten.

Vielleicht haben diese kurzen Schilderungen auch bei Ihnen den Wunsch wachgerufen, das Internationale Vespa-Camping 1959 am Schliersee zu besuchen. Für größere Gruppen empfiehlt sich eine vorherige Anmeldung, mit Angabe der benötigten Zeltplätze auf einer Postkarte an:

Camping-Club Schliersee e.V.
VESPA-CAMPING
Schliersee (Oberbayern)

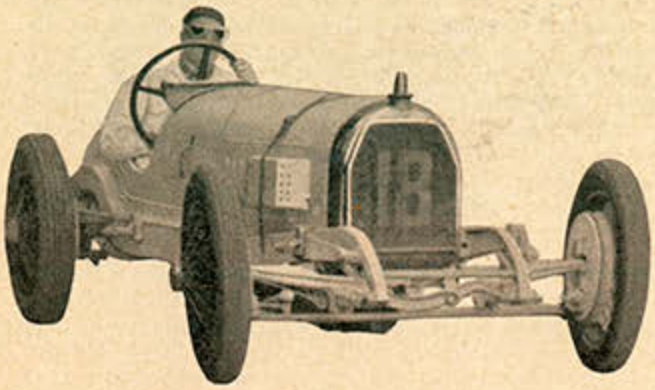
Der Vespa Tip und der Vespa-Club von Deutschland wünschen Ihnen schon heute frohe Ferien beim Internationalen Vespa-Camping am Schliersee.

Blick auf den Schliersee

Speiseraum des Camping-Restaurants

HANS STUCK - *Ein Leben für den Rennsport*

37 Weltrekorde - 507 Siege - Ein großer, aber bescheidener Sportler



„Bitte fahren Sie nie zu schnell und immer mit Bedacht", bat Hans Stuck die rund 1000 in Augsburg versammelten Vespa-Fahrer, als er beim Bundestreffen 1958 unter frenetischem Beifall zum neuen Vorsitzenden des Vespa-Clubs von Deutschland gewählt worden war. Diese Worte mögen etwas seltsam aus dem Munde eines Mannes geklungen haben, der in den letzten 30 Jahren insgesamt 37 Geschwindigkeits-Weltrekorde aufstellte, in pfeilschnellen Rennwagen drei Europa- und Europabergmeisterschaften errang und in seinem Rennfahrerleben auf drei Kontinenten insgesamt 507 Siege bei Renn- und Sportwagenrennen aller Art einheimste. Hans Stuck meinte es aber ernst. Denn bei allem kühnen Draufgängertum, bei aller Verwegenheit behielt er doch immer die klare Übersicht. Ja ein Schuß Besonnenheit gehört zu seinem Wesen. Sonst nämlich wäre er heute nicht Präsident der Vespa-Fahrer. Sonst hätten die Zeitungen über ihn, der als Rennfahrer bestimmt ein riskantes Leben führte, schon vor Jahrzehnten spaltenlange Nachrufe bringen müssen.

Die „Herren der Presse" hätten aber auch allerhand zu schreiben gehabt über dieses Leben eines der schnellsten Männer der Welt. Das Leben von Hans Stuck, dessen Name aus der Entwicklung des Automobil-Rennsports, ja des Automobils und der Kraftfahrt überhaupt, nicht wegzudenken ist, dieses Leben klingt wie ein Roman. Es ist ein bunter und auch harter Roman.

Gib acht auf den Jahrgang ...

Im Jahre 1900 wurde Hans Stuck in Warschau geboren. Während einer Geschäftsreise seiner Eltern, der Vater hatte die großelterliche Mühle im Schwarzwald in eine Nähseidenfabrik umgebaut, kam Hans Stuck auf die Welt. Es ist ein runder Jahrgang, dieser „Neunzehnhunderter". Aber auch ein guter, ein zäher und ausdauernder. Denn wen zwei Weltkriege, zwei Inflationen und das aufreibende Leben dazwischen nicht unterkriegen konnten, der muß schon aus einem guten Stamm, aus einem zähen Holz geschnitzt sein. Und dieser Jahrgang wurde in eine Zeit hineingeboren, in der zum erstenmal Benzindämpfe aufstiegen. Während der kleine Hans im Schwarzwald die ersten Gehversuche machte, nuckeln die ersten Schnauferl ratternd, knatternd, zischend und scheppernd über die Landstraßen, die bis dato nur den Kutschern vorbehalten waren. Anno 1901 konstruiert Maybach für Daimler den Mercedes. Anno 1903 gründet Henry Ford in Amerika seine Automobilfabrik und Anno 1906 kauft sich Papa Wilhelm Stuck das erste Auto.

Sein erstes Auto: Stucks Eltern in ihrem Adler-Wagen

Als der sechsjährige Hansl in dem klapprigen 2 PS starken Adler die erste Ausfahrt mitmachen darf, da hat er eine Heidenangst. Papa Stuck chauffiert selber. Jedesmal aber, wenn entgegenkommende Pferde scheu werden und wie die wilde Jagd dahinpreschen, klammert sich der Bub angstvoll an seinen Vater. Aus dieser Angst freilich wird bald eine heiße Liebe, vor allem als sich Fabrikant Stuck 1908 einen

Das idyllische Heim von Hans Stuck in Grainau bei Garmisch

8-PS-de-Dion-Bouton kaufte. Von diesem Wagen war der Bub kaum noch weg zu bringen. Er zeichnete ihn nach, träumte von ihm und untersuchte ihn auch heimlich. Daß ihm dieses all zu große Interesse beinahe das Leben gekostet hätte, stellten die Eltern mit Schrecken in der Silvesternacht des Jahres 1908 fest. An diesem Tag waren die Eltern ausgegangen. Wie immer, wenn Hans allein zu Hause war, untersuchte er wieder das Auto. Ein 14jähriger, bärenstarker Freund drehte die Kurbel bis der Wagen ansprang. Dann verschwand der Freund aus Furcht vor Strafe. Hansl aber lauschte in der verschlossenen Garage verzückt dem Lied des Motors ... Bewußtlos fanden die heimkehrenden Eltern ihren Buben in der mit Auspuffgasen gefüllten Garage.

Der „Hans im Glück"

Noch oft in seinem bewegten Rennfahrerleben ging Hans Stuck nur um Haaresbreite am Tod vorbei. „Hans im Glück" nannten ihn oft seine Freunde, wenn sie miterlebten, wie er dem Sensenmann immer wieder von der Schippe sprang. „Hans im Glück", staunten seine Kameraden, mit denen er als 17 Jahre alter Kriegsfreiwilliger, der in dem Schweizer Internat Zuoz erzogen worden war, ins Feld zog, als ein schwerer Artillerievolltreffer in eine Gruppe von fünf Offizieren fuhr. Einer dieser Gruppe war der Fähnrich Hans Stuck. Er wurde meterweit durch die Luft gewirbelt, überstand aber

mit heilen Knochen das Inferno, während von den anderen vier Soldaten kein Uniformknopf mehr gefunden wurde. Zu diesen vier gehörten Leutnant Walter Stuck, der Bruder, und Oberleutnant Hahndorf, der Schwager von Hans Stuck.

„Hans im Glück" staunten aber auch die Italiener, als er einmal, es war bei einem Rennen im Jahre 1937, aus einem mit 325 Stundenkilometer dahinjagenden Wagen, der ein Rad verloren hatte, „ausstieg" und mit relativ harmlosen Schürfwunden davon kam, während der Wagen, etliche hundert Meter weiter, in handtellergroße Stücke zerschlagen wurde. Diese unglaubliche Szene hatte ein Italiener gefilmt. Stuck besaß bis Kriegsende eine Kopie davon. Er verlor sie leider, wie all seine Habe, mit seinem Gut in Schlesien.

Dieser Film zeigte eine schnurgerade, mit Pappeln gesäumte Straße, auf der ein Rennwagen dahinschießt. Plötzlich läuft vor dem Wagen ein einzelnes Rad. Auch Hans Stuck in dem dahinjagenden Wagen sieht das Rad. Er weiß, daß niemand vor, neben oder hinter ihm fährt und plötzlich hat er die Erkenntnis, daß dieses Rad von seinem eigenen Wagen ist. Blitzschnell jagt es ihm durch den Kopf: „Sobald du die Geschwindigkeit verringerst, sobald der Wagen nicht mehr auf dem dadurch entstandenem Luftkissen liegt, überschlägt er sich. Und du wirst an einem der Bäume zerschmettert." So läßt er den Fuß auf dem Gaspedal, rast mit drei Rädern und 325 „Sachen" dahin. Dann sind die Bäume zu Ende. Links und rechts der Straße sind weite Felder. Mehr aus Instinkt denn aus Überlegung richtet sich Hans Stuck auf, löst sich vom Steuer und wie eine Riesenhand zieht ihn der Fahrtwind aus dem Wagen. Er landet, wenn auch nicht sanft, so doch mit heilen Knochen in einem Getreidefeld. Minuten später hält ein Wagen an der Unfallstelle. Es ist Bernd Rosemeyer, der seinen Teamkameraden wegbringen will. Hans Stuck freilich fährt sofort in Bernds Wagen weiter. Dreht zweieinhalb Runden und gibt den Wagen dann erschöpft an Rosemeyer zurück. In diesen zweieinhalb Runden aber, die ihm keine Zeit zum Denken ließen, bekämpfte er den Schock, die Angst vorm fahren.

Hans Stuck, der auf Auto-Union beim Freiburger Bergrekord-Rennen die Tagesbestzeit herausfuhr.

Der lebende Tote

„Zu Ehren des soeben tödlich verunglückten deutschen Rennfahrers Hans Stuck wird das Rennen abgebrochen", tönte es, Anno 1928, bei der Targa Mugello, dem zweiten Rundstreckenrennen in Italien, blechern und vibrierend durch die Lautsprecher. Hans Stuck wurde also offiziell totgesagt. Heute lächelt der „Eiserne Hans" darüber und verweist schmunzelnd darauf, daß totgesagte Leute besonders lang leben sollen. Er verschweigt aber auch nicht, daß er damals wieder einmal ein „Hans im Glück" war, der sein Leben vor allem auch der Umsicht einer italienischen Bauersfrau verdankte.

Was war geschehen? Hans Stuck führte mit großem Vorsprung und setzte eben zur Überholung des letzten Fahrers an. Dabei mußte er auf der staubigen, nicht asphaltierten und nicht gepflasterten Straße in eine dichte Staubwolke hineinfahren. Dabei konnte er nicht sehen, daß die Straße sich verengte und über eine schmale Brücke führte. In dieses Brückengeländer raste dann in voller Fahrt der Wagen. Stuck wurde, während das Fahrzeug im Geländer hängen blieb, in ein ausgetrocknetes Bachbett geschleudert, wo er regungs- und besinnungslos liegenblieb. „Tot", murmelten die Italiener. Eine alte Bäuerin zerrte ein Bett-Tuch daher, in das der Rennfahrer gelegt wurde. Die Enden des Tuchs wurden zusammengeknöpft, eine Stange unter den Knoten durchgesteckt und zwei Bauern transportierten die „Leiche" ins nächste Schulhaus. So fand Fritz Manthey, der treue Schmiermaxe, seinen Herrn, zieht das Bett-Tuch etwas auseinander und sieht, daß Stuck noch atmet. In rasender Fahrt bringt er im Werkstattwagen, in den die seltsame Krankenbahre gehängt wurde, den „halbtoten" Stuck nach Florenz.

Dort stellt der Chirurg Professor Putti fest, daß Stuck wirklich noch lebt. Er hat eine schwere Gehirnerschütterung und einen angebrochenen Wirbel. Putti glaubt, daß der Transport im Bett-Tuch dem Fahrer das Leben rettete. Auf einer Krankentrage wäre die Wirbelsäule wahrscheinlich ganz durchgebrochen. Sechs Monate muß Stuck dann im Gipsbett liegen. Viele raten ihm Schluß zu machen mit der Rennfahrerei. Doch Hans Stuck kann nicht. Er wird lieber noch manchesmal ein Hospital aufsuchen und sich dort verpflastern und verarzten lassen.

Dreimal Schädelbruch und vier Beinbrüche

„Hals- und Beinbruch", ist der Rennfahrergruß. Viele, die das so leicht vor sich hinsagen, wissen nichts von dieser schmerzlichen Seite des Rennfahrerdaseins. Dies ist praktisch die bittere Kehrseite eines Lebens in Glanz, Ruhm und Publicity. Hans Stuck blieb sie nicht erspart. „Ich habe dreimal den Schädel gebrochen. In meinem rechten Ellbogen sitzt ein künstliches Gelenk. Meine Wirbelsäule ist angebrochen. Ich habe mir mein Nasenbein und meine beiden Oberschenkel gebrochen. Und meine beiden Unterschenkel auch", erklärt Hans Stuck. Es ist eine bittere, schmerzensreiche Bilanz. Dabei spricht er noch gar nicht von den unzähligen Platzwunden, die genäht werden mußten. Von den Prellungen, Abschürfungen und Brandwunden und von seiner Lunge, die durch die Dämpfe der Rennfahrer-Spezialbenzine arg mitgenommen wurde. Es ist der bittere Lorbeer in einem strahlenden Sportlerleben.

Trotz allem gehörte und gehört auch heute noch Stucks Leben den superschnellen Rennern, so wie noch zu jedem Buben, der auf seinem „Radlrutsch" dahinwetzt, ein Stuck-Käppi mit steil nach oben gestelltem Schild gehört. Der ewig junge Vespa-Präsident, der seit längerer Zeit schon eine Vespa Grand Sport als Zweitfahrzeug vor allem bei Besorgungen in der Stadt und zu Fahrten ins bergig-unwegsame Jagdrevier benützt, klemmt sich noch immer mit Begeisterung hinters Volant. Als „Dienstfahrzeug" fährt er dabei einen schnittigen BMW 507 Sportwagen. Dieses schneeweiße Traumauto führte er als Repräsentant von BMW in letzter Zeit dem an der Riviera lebenden König von Kambodscha, dem Ali Khan, dem neuen, jungen Aga Khan, sowie Prinz Albert, dem Bruder des belgischen Königs Baudoin vor. Alle vier bestellten nach dieser Probefahrt den Wagen. „Am waghalsigsten fuhr Ali Khan die Proberunden. Prinz Albert dagegen ist ein Talent am Steuer", erzählt Hans Stuck. Neben diesen rein repräsentativen Aufgaben für das Münchener Werk ist aber Hans Stuck immer noch aktiv. So startete er 1958 in fünf Sportwagenrennen und gewann vier davon. Am Roßfeldberg bei Berchtesgaden, beim Bergrekord vom Schauinsland, beim Flugplatzrennen in Echterdingen und beim großen Bergpreis von Montreux ließ er seine Rivalen „in den Auspuff schauen". Am Geißberg bei Salzburg, seinem fünften Start, knallte er im Training an die Wand und schied, selber völlig heil, mit zertrümmerten Wagen aus.

Stucks ganz große Zeit freilich war in den dreißiger Jahren. Darüber, und wie er überhaupt zur Rennfahrergilde kam, mehr im nächsten Vespa Tip.

Karl Pflugmacher

Von unserem New Yorker Korrespondenten

Vespa-Club in den USA

75 000 Vespas auf den Straßen

Diana Nicholson ist eine der jungen Damen hier, die sich in frühen Jahren einen Vespa-Roller zulegen. Das war Gelegenheit für sie, in den New Yorker Vespa-Club einzutreten. Bei einem Clubausflug lernte sie einen jungen Mann kennen, Chris Nicholson, ebenfalls ein begeisterter Vespa-Fahrer und zusammen mit zwei Brüdern Inhaber einer Vespa-Verkaufsstelle in New York.

Rasch waren sie verheiratet, und heute ist Diana eine der eifrigsten Mitarbeiterinnen in dem hübschen Betrieb. Es ist ein Vergnügen, sie daherbrausen zu sehen, wenn sie eine neue Maschine vor dem Haus des Käufers abliefert.

Das ist eine der wahren Geschichten, die die Zeitschrift „Vespa-Club" füllen. Solche Clubmagazine haben keine sehr große Auflageziffer, aber sie werden von den Clubmitgliedern mit derselben Ungeduld erwartet wie das Morgenblatt von dem gierigen Leser, der schon um 6 Uhr morgens hinter seiner Haustüre auf das Erscheinen des Zeitungsjungen wartet.

Links Diana und Chris Nicholson, Inhaber einer New Yorker Vespa-Vertretung

Vespa-Clubs in vielen Städten

Die Vespa-Clubs in den Vereinigten Staaten sind eine relativ neue Gründung, sie sind nicht viel über zwei Jahre alt. Von den rund 75 000 Vespa-Besitzern, die auf den amerikanischen Straßen fahren, sind vorläufig kaum 2000 in Clubs zusammengefaßt. Aber sie nehmen ständig an Mitgliederzahl zu, und in immer neuen Städten werden Unterabteilungen des „Vespa Club of the United States, Inc." gegründet. Außer in NewYork, wo sich das Hauptquartier des Clubs in 3 East 54th Street befindet, gibt es bereits Einzelclubs in Philadelphia, Washington, Cleveland, Miami, Portland (Oregon), Salem (Oregon), San Francisco, Denver (Colorado), Boston, in New Jersey und Connecticut und kleineren Städten in Kalifornien, insgesamt etwa 20 Einzelclubs.

Der geschäftsführende Sekretär des Vespa-Clubs ist Gene Pavey. Er ist über jedes historische Datum der Entwicklung der Vespa in USA ebenso unterrichtet wie über jede wirtschaftliche Einzelheit und über jeden Charakterzug der einzelnen Mitglieder. Präsident des Clubs ist Ted Devlet.

Statistische Einzelheiten über die Motorroller — oder Scooter, wie sie hier heißen — sind nicht leicht zu erhalten. Optimistische Schätzungen sprechen von insgesamt 300 000 Scooters in Betrieb. Vespa und eine andere italienische Marke haben den Vorteil, daß sie als erste nach dem zweiten Weltkrieg hierher eingeführt wurden. Dadurch wurden sie besonders rasch populär. Der Preis der italienischen Scooter liegt etwa zwischen $ 350 und $ 450.

Wichtig für ihre Verbreitung ist es, daß beide Marken von den beiden großen Postversandhäusern Sears, Roebuck & Co. und Mongomery Ward vertrieben werden. Eine 4½-PS-Vespa wird durch Sears, Roebuck unter dem Namen „Allstate Cruisstaire" vertrieben. Sie hat etwas weniger Zubehör und ist dadurch entsprechend billiger. Die Bezeichnung „Allstate" ist die Trademark für alle Erzeugnisse der Autoindustrie, die von Sears Roebuck geführt werden.

Warum ziehen Clubmitglieder den Scooter vor?

Im Gegensatz zu europäischen Ländern sieht man in den Vereinigten Staaten relativ wenig Motorräder. Wir fragten einige Mitglieder des Vespa-Clubs, ob sie Scooters oder Motorräder vorziehen würden, wenn nicht der Preis eine Rolle spielen würde. Sie bezeichneten es als einen wesentlichen Vorzug des Motor Scooters gegenüber dem Motorrad, daß er auch bequem von Frauen mit Röcken benützt werden kann. Der Motor ist ganz verschalt, ebenso ist das Hinterrad „karossiert", und die Kleidung wird daher beim Fahren auf nassen Straßen nicht beschmutzt.

Das Motorrad ist natürlich kraftvoller und rascher, das leugnete keiner der Befragten. Aber für viele Menschen ist es zu schwer, zu übertrieben sportlich und zu „waghalsig". Umgekehrt ist ein Kleinwagen, — die ja hier auch in großen Massen aus Europa importiert werden, — für manche Personen zu kostspielig, deren Transportbedürfnisse durch einen Motor Scooter aber zu völliger Zufriedenheit gedeckt werden. Was weiterhin die Mopeds betrifft, so sind sie im allgemeinen zu langsam für den durchschnittlichen amerikanischen Verkehr. Sie kommen zur Geltung in dem notgedrungen langsamen Verkehr in dichtbevölkerten Stadtgegenden, oder auch in ruhigen Teilen der Vororte, in „Suburbia", und auch in manchen ländlichen Gegenden. Aber mit dem großen Verkehr, der sich über Land durchschnittlich mit 40 Meilen in der Stunde bewegt, können Mopeds es nicht aufnehmen.

So fügt sich der kräftigere Motorroller weit besser und natürlicher in den Verkehr auf amerikanischen Straßen ein. Seine Zukunftsaussichten werden dementsprechend gut beurteilt. Die meisten Vespas und andere Motorscooters sind stark genug, um auf dem normalen Highwayverkehr keinen Schwierigkeiten zu begegnen. Man trifft sie sogar auf den Turnpikes, den Super-Speedways an, — soweit das nicht in den betreffenden Staaten grundsätzlich verboten ist.

Sehr stolz sind die Vespa-Clubmitglieder auf die Wirtschaftlichkeit ihrer Maschinen. Sie rechnen mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 20 bis 25 Meilen pro Stunde, aber manche Scooters rühmen sich, daß sie bei geschickter Ausnützung aller Möglichkeiten Geschwindigkeiten bis zu 65 Meilen pro Stunde erreichen können. Über ihre Wirtschaftlichkeit besteht kein Zweifel. Manche Scooterfahrer betonen, daß sie mit einer Gallone Benzin 75 bis 100 Meilen weit kommen können. Hier sei eine Vergleichsziffer angeführt: ein mittelstarkes gutes Auto kann mit einer Gallone 14 bis 18 Meilen weit kommen.

So betreibt man in den USA Geschicklichkeitsfahren

Clubausflüge

Wenn Transportmittel populär werden, bilden sich immer rasch Clubs, die der Förderung des neuen Sportes dienen und auch geselliges Zusammensein Gleichgesinnter herbeiführen wollen. Namentlich Neulinge im Scooter fahren fühlen das dringende Bedürfnis, sich in einem Club neues Wissen und Anregung von erfahrenen Fahrern zu holen. Dazu verhelfen der Vespa-Club und andere amerikanische Motor-Scooter-Clubs. Die Scooter-Clubs der einzelnen Städte erregen durch gemeinsame Ausflüge und Touren Aufsehen auf den im wesentlichen autobevölkerten Straßen.

Der Vespa-Club, dessen Gruppenausflüge in der Regel irgendwie mit dem Wochenende zusammenhängen, hat das größte Bestreben, durch eine vorbildliche Straßendisziplin dem Scooter fahren einen guten Namen zu schaffen. Wie die leitenden Persönlichkeiten der Vespa-Clubs betonen, ist es für die Scooterfahrer besonders wichtig, die Straßenordnung gewissenhaft zu beobachten. Mr. Pavey und andere leitende

Mitglieder des VC New York starten zu einer Clubausfahrt

Personen im Vespa-Club halten den Club ständig über die existierende und neu herausgegebenen Bestimmungen für Motor-Scooter-Fahrer auf dem laufenden.

So werden die Clubmitglieder dahin instruiert, daß es in New York für Motorscooters und motorisierte Fahrräder nicht gestattet ist, die schönen Parkways zu benützen. Sie sind im wesentlichen für den Verkehr der Personenautos reserviert. Ebenso ist es nach den gesetzlichen Vorschriften hier nicht zulässig, daß jemand auf einem Motorscooter oder einem Motorrad eine andere Person mitfahren läßt, wenn nicht ein eigener Sitz für den Sozius vorhanden ist.

Für Sommerfahrten haben die Vespa-Clubs wie andere amerikanische Motor-Scooter-Clubs jeweils den Plan, ihren Mitgliedern bei Fahrten nach Europa behilflich zu sein. Sie haben das Bestreben, mit europäischen Motorroller-Clubs in Verbindung zu kommen, um von deren längerer Erfahrung zu lernen und gemeinsame technische und Verkehrsprobleme von neuen Gesichtspunkten aus zu erörtern. Dr. W. Sch.

Ein Picknick im Freien hat immer seine Reize. – Der Vespa-Lastenroller des VC New York schleppt das Gepäck und den Proviant mit.

§§ Überholtwerden ist auch gefährlich

Das letzte Mal sprachen wir über das Überholen, wobei besonders die Rechte und Pflichten des Überholenden erörtert wurden. Das war für die Leser des Vespa Tip ein recht bedeutsames Thema, denn viele von Ihnen sind als forsche Fahrer ihrer temperamentvollen Vespa immer vorne dran und daher besonders oft am Überholen. Aber andere lieben es, „vespazieren" zu fahren, und diese beschaulichere Art zu rollern bringt es mit sich, daß sie öfter einmal selbst überholt werden. Diese Verkehrssituation soll heute juristisch beleuchtet werden.

Zunächst: Das Recht kennt den Begriff des „Eingeholten". Was würden Sie sich darunter vorstellen? Ein stolzer Mensch betrachtet sich erst als eingeholt, wenn der „andere" schon in voller Lebensgröße von hinten betrachtet werden kann. Die Gerichte aber haben eine grundsätzlich andere Auslegung dieses Begriffes. Eingeholt ist, heißt es da in der akten-verstaubten Fachsprache, wenn sich der Überholende soweit genähert, daß er, wenn das Überholen nicht möglich wäre, seine Geschwindigkeit verringern müßte. Bitte, lesen sie diesen Satz zweimal, dann wird er deutsch. Aufs erste Mal sieht er mehr nach Gerichts-Chinesisch aus.

Sobald ein Verkehrsteilnehmer „eingeholt" ist, beginnen seine sich aus dieser Situation ergebenden Verpflichtungen, und sie enden erst, wenn sich der Überholer wieder auf die Normalfahrbahn eingeordnet oder jedenfalls unmißverständlich den Überholvorgang beendet hat. Und, um jetzt noch einige Beispiele zu nennen, wann Sie sich in der Praxis als „eingeholt" betrachten müssen: Nicht immer, aber wohl meist, wenn der Überholer durch Hup- oder Blinkzeichen auf seine Überholabsicht aufmerksam macht. Aber auch schon, wenn der Vorausfahrende bei „üblicher Sorgfalt" (welch ein Begriff!) erkennen muß, daß jemand zum Überholen ansetzt. Schließlich aber ganz bestimmt, wenn jemand schon von der rechten auf die linke Fahrbahnseite hinübergewechselt ist und zum Überholen angesetzt hat.

Von da an also darf zum Beispiel die Geschwindigkeit keinesfalls erhöht werden. Oft ist es schon zum tragischen Ausgang solch verrückter Wettrennen gekommen, die deshalb auch, werden sie angezeigt, von den Gerichten außergewöhnlich hart bestraft werden. Ich kenne Richter, die in solch einem Fall bedenkenlos den Paragraphen 315a des Strafgesetzbuches heranziehen, der für solch eine grobe Rücksichtslosigkeit Gefängnisstrafen vorsieht. Daß in solchen Verfahren dann auch gerne die Führerscheine für längere Zeit kassiert werden, ist für die Betroffenen betrüblich, geschieht aber zu recht. Ich erwähne das nur, damit Sie es, bitte, weiter erzählen. In den Vespa-Clubs gibt es wohl kaum jemanden, der so fahren würde.

Nun kennen die Gerichte aber auch Fälle, wo jemand während des Überholens nicht absichtlich, sondern unbewußt — aber damit fahrlässig — die Geschwindigkeit erhöht, während ein anderer überholt. Das kann passieren, wenn befahrene Steigungen plötzlich geringer werden oder wenn die Straße plötzlich fällt. Auch in solchen Fällen ist die Temposteigerung strafbar.

Sofort, wenn er eingeholt ist, muß der Verkehrsteilnehmer scharf rechts an den Fahrbahnrand fahren, um so den Raum zum Überholen freizugeben. Unter Umständen können ihm, wenn der Überholende verunglückt, die Gerichte sogar einen Vorwurf daraus machen, weil er nicht gebremst oder gar angehalten hat. Aber auch das ist ja wohl schon ein Gebot der Fairness: Daß man einen — auch noch so unsympathisch frechen — Fahrer nicht auf der linken Fahrbahn dem Gegenverkehr zum Fraße vorwirft, sondern eher selbst zurückbleibt.

Im Stadtverkehr hat die Verpflichtung zum Rechtsfahren eine gewisse Lockerung erfahren. Sie können sich darauf verlassen, daß es ein Überholer rechtzeitig erkennt, wenn Sie wegen eines am Straßenrand parkenden Fahrzeugs mehr zur Straßenmitte hin fahren müssen. Trotzdem ist es besser (was

Fortsetzung auf Seite 18

Vespa-chic im Vespa-Tip

Mit großer Neugierde erwarten wir die ersten Berichte aus den Modezentren, die heuer sehr lange auf sich warten ließen. Die Überraschung ist groß, denn die weibliche Silhouette wird nicht mehr im „Sack" versteckt. Die Empire-Linie hat gesiegt. Bei der Betrachtung der wesentlichen Details entdecken wir viele kleidsame, wie auch phantasievolle Modelle. Die Baby-Doll-Linie mußte rasch weichen, um der natürlichen Taille und den schmeichelnden Dekolletés den Platz zu übergeben. Die Röcke reichen wieder übers Knie und die Damen gewinnen dadurch unbedingt an Figur! Die Stoffe sind strukturbetont und buntgewebt. Die Farben erfreuen uns in lichten, freundlichen Tönen.

Breite Schärpen, Rüschen, Spitzen und Stickereien, weitschwingende Röcke, schulterfreie Kleider und Gürtelvariationen aus Leder, Grosgrain oder Lackleder mit einer Breite bis zu 5 cm, das Alles erwartet uns in dieser Frühjahrs- wie auch Sommersaison. Matrosenblusen treten heuer ganz besonders in Erscheinung und werden sich bestimmt allgemeiner Beliebtheit erfreuen. Zur letzten Vollendung unserer Kleidung denken wir noch an die in weichen, üppigen Wellen fallende Frisur!

Nun aber genug für dieses Mal, dem Start in den Frühling! Es wünscht Ihnen schon viele sonnige Frühlingstage

Ihre Gisela

Beschwingt in den Frühling heißt die modische Parole, der diese junge Dame fröhlich folgt. Sie trägt einen neuzeitlichen Popelinmantel aus Nino-Flex, gegürtet nach der neuen Linie.

Modell: Staebe-Seeger s-p-foto WOLFF

Ein entzückendes Ensemble in Popeline, aus Nino-Flex, geschaffen für Frühjahrstage. Modell: Staebe-Seeger s-p-foto WOLFF

An die weiß gepuderte Haarpracht zierlicher Rokokodamen erinnert die hochgetürmte Frisur dieses Mannequins. Ein kontrastierendes Stirnband bändigt die duftige Haarfülle.

Foto: service-Wella/Geiger

Aktuelles im Bild

Schnappschuß vom Frühling:
Nettes Mädchen, flotter VESPA 400

Der „Star" auf einem Frankfurter Parkplatz

Wie bitte – Fußgänger nur bis 3,85 Meter?

Begegnung vor der Wüstenstadt Adrar (Afrika)

In Bamberg gesichtet:
Fescher Piccolo mit knallgelbem VESPA-Lastenroller

Der Vespa-Club an der Wasserkante

Der Vespa-Club von Deutschland führt sein Bundestreffen 1959 vom 22. bis 24. August in der Hansestadt Bremen durch.

Im Vespa Tip Nr. 24 wird das genaue Programm des Bundestreffens des VCVD bekanntgegeben.

Schon heute kann gesagt werden: B r e m e n wird ein E r l e b n i s. Wir raten Ihnen schon jetzt sich einige Tage Urlaub für Bremen zu reservieren. Die Hauptveranstaltung dauert zwei volle Tage! Für die Urlauber: Bereits 14 Tage vor dem Bundestreffen können Sie ein Campinglager des VCVD in Schillig-Horumersiel bei Minsen an der Nordsee in Anspruch nehmen.

Letzte Meldung aus Bremen:

Der norddeutsche Lloyd lädt alle Teilnehmer des Bundestreffens in Bremen am 23. August als Gäste auf den neuen deutschen Passagierdampfer „Bremen" ein. Vorgesehen ist ein Mittagessen, sowie eine Schiffsbesichtigung an Bord der „Bremen".

Außerdem ist ein Empfang der Teilnehmer durch Senatspräsidenten Kaisen und den Kapitän des Schiffes geplant.

DER GANZE VCVD
trifft sich vom 22.-24. August in Bremen

Internationales Vespa-Treffen in Heidelberg

In der romantischen Stadt am Neckar veranstaltet der Vespa-Club von Deutschland am 30. und 31. Mai das „Deutsche Internationale Vespa-Treffen 1959".

PROGRAMMVORSCHAU:

Samstag, 30. Mai 1959

13.30—18 Uhr: Eintreffen der Teilnehmer

21 Uhr: Großer Vespa-Ball in der Stadthalle

Sonntag, 31. Mai 1959

9.30 Uhr: Für besondere Liebhaber: Geschicklichkeitsturnier

10 Uhr: Dampferfahrt nach Neckarsteinach

13 Uhr: Mittagessen

14.30 Uhr: Korsofahrt zum Heidelberger Schloß mit Schloßbesichtigung

20 Uhr: Schloß- und Kellerfest auf dem Heidelberger Schloß

22 Uhr: Feuerwerk und Schloßbeleuchtung

Das ist eine gedrängte Programmvorschau für Heidelberg. Dieses große Internationale Vespa-Treffen wird von einem dem erfahrensten Vespa-Clubs ausgerichtet. **Auch dieses Treffen läuft über zwei volle Tage.** Es empfiehlt sich auch hierfür eventuell ein bis zwei Tage Urlaub zu reservieren. Ausschreibungen für das Treffen sind im Vespa Tip Nr. 24 enthalten.

Weltnachrichten:

CHINA. Der Vespa-Club von Hongkong unternahm mit 50 Vespas einen Ausflug auf die Insel Lantao. Die Roller wurden als die ersten zivilen Transportmittel auf der Insel bestaunt.

AMERIKA. Der amerikanische Schriftsteller Harry Roskolenko hat seine Vespa-Weltreise beendet und ein 300 Seiten starkes Buch „Poet auf dem Roller" darüber herausgebracht.

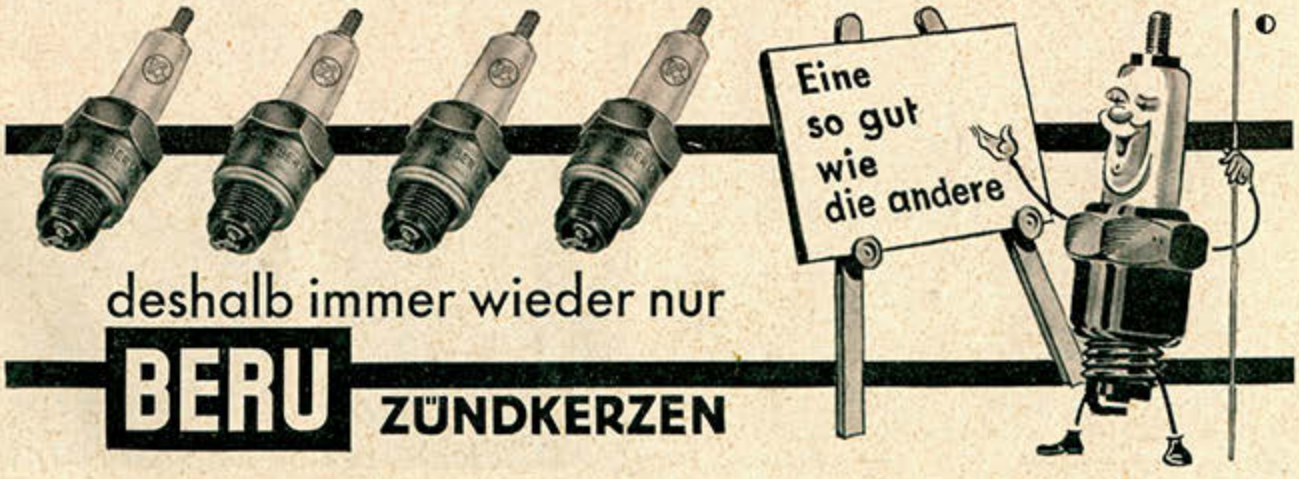
ITALIEN. Die Vespa-Indien-Reisenden aus Köln, Dieter Ring und Richard Schebera, sind auf ihrer Rückreise inzwischen in Köln eingetroffen.

SPANIEN. Auf der iberischen Halbinsel wurden 1959 im Februar bereits 4500 Vespa-Motorroller zugelassen. — Bei einer Veranstaltung in Madrid fuhren 30 Personen auf einer Vespa eine Pyramiden-Figur.

DEUTSCHLAND. Die neue Vespa Touren 150 ist seit dem 14. März 1959 in ganz Deutschland lieferbar. Neben dem neuen Motor für Gemisch 1 : 50 wird allgemein als Hauptmerkmal die „praktische Eleganz" hervorgehoben. Die Farbe der neuen Vespa Touren ist: Silbersand. — Die Zeitschrift „Das Moped" bringt im Märzheft 1959 einen interessanten Beitrag über die Vespa 125. — Das Stammkapital des Vespa-Werkes Augsburg wurde im Zusammenhang mit der Erweiterung des Verkaufs- und Produktionsprogrammes um 1,5 Mill. auf 4,5 Mill. DM erhöht.

SCHWEDEN. Eine Garantie für Gebrauchtwagen will eine schwedische Versicherungsgesellschaft einführen. In Frankreich gibt es derartige Garantien bereits.

VIETNAM. Bei der 984-Kilometer-Rallye Saigon — Nhatrang — Saigon siegte Fräulein Le-Kim-Le.



Für den Bordmechaniker:

5. Lektion | Elektrische Anlage der Vespa Touren 150 und Grand Sport

Das abgelaufene Jahr beendeten wir im Vespa Tip Nr. 22 mit der 4. Lektion über den Vergaser der Vespa Touren Export. Wir setzen unsere Lektionsreihe mit einer Behandlung der elektrischen Anlage der Vespa fort. Auch diese Arbeiten müssen mit der nötigen Sorgfalt durchgeführt werden.
Unsere Abbildungen und Erläuterungen sollen Sie in der folgenden Abhandlung mit der Elektrik Ihrer Vespa vertraut machen.

Die benötigten Werkzeuge: 1 Schraubenzieher Größe 2 1 Schraubenzieher Größe 3.

Defekt im Scheinwerfer
(Aufgeblendetes Licht)

Stellen Sie bei einer Nachtfahrt das Versagen des Scheinwerfers Ihrer Vespa fest, so ist nachstehend geschilderte Kontrolle notwendig.

Schrauben Sie mit dem Schraubenzieher Gr. 2 den Abblendschalter ab (Abb. 1) und prüfen Sie die Kabel des Schalters (Abb. 4) nach.

1

Sollten die drei Kabel fest eingeklemmt sein, so sehen Sie sich bitte noch die Kippvorrichtung im Abblendschalter an. (Durch mehrmaliges Umschalten des Kipphebels.)

Finden Sie bei dieser Untersuchung keinen Defekt am Schalter, so schrauben Sie denselben wieder am Lenker fest. Nun entfernen

1 — Fernlicht
2 — Abblendlicht
3 — Hupenknopf
4 — Abblendschalter mit Hupenknopf
5 — schwarz
6 — braun
7 — Klemmen an Lampenfassung
8 — Massekabel für Scheinwerfer (weiß)
9 — grau
10 — weiß
11 — blau
12 — Zum Niederspannungsstromabnehmer (rot)
13 — Zur Hupe (grün)
14 — Zum Niederspannungsstromabnehm. (gelb)
15 — Zum Gleichrichter (violett)
16 — Zum Schlußlicht (schwarz)
17 — Drossel 1,8—1,85 Ohm bei 1 A, 50 Hz
18 — Zur Hupe (grau)
19 — Zündschloß mit 3 Stellungen
20 — Standlicht 6 V, 3 W
21 — Bilux-Birne 6 V, 25/25 W
22 — Hupe
23 — Kurzschließen, Erdung
24 — Betriebsstellung
25 — Stellung des Schaltschlüssels für Scheinwerfer und Schlußlicht
26 — Licht ausgeschaltet
27 — Stellung des Schaltschlüssels für Standlicht und Schlußlicht
28 — Gleichrichter 6 V, 2 A
29 — Zum Zündschloß (violett)
30 — Zur Hupe (grün)
31 — Sicherung
32 — Vom positiven Pol der Batterie (rot)
33 — Zur Bremsleuchte (blau)
34 — Zündanker
35 — Zur Lichtmaschine
36 — Niederspannungsstromabnehmer und Masseanschluß
37 — Bremsleuchtenschalter
38 — schwarz
39 — rot
40 — gelb
41 — Zur Zündkerze
42 — Zum Zündschloß
43 — Schlußlicht 6 V, 5 W mit Bremsleuchte 6 V, 15 W
44 — Negativer Polkopf der Batterie (schwarz)
45 — Batterie 6 V, 12 Ah
46 — Zündkerze

2

Sie mit dem Schraubenzieher Gr. 3 durch das Lösen von drei Schrauben Ihren Scheinwerferring. Als erstes überprüfen Sie wieder die Kabel, ob auch hier alle Leitungen fest eingeklemmt sind (Abb. 5). Es versteht sich auch hier von selbst, daß eventuelle lose Kabel sofort fest geklemmt werden müssen. Sollten Sie auch hier nichts negatives finden, ist das Lösen der Spannfedern des Scheinwerferringes an der Reihe (Abb. 6). Sind die Spannfedern gelöst, so wird anschließend die Lampenfassung herausgezogen (Abb. 5). Nehmen Sie nun die Fassung mit der Biluxbirne und halten diese gegen eine Beleuchtung (im Notfall genügt auch ein brennendes Streichholz). Bei dieser Kontrolle können Sie feststellen, ob der Glühfaden in der Biluxbirne abgebrochen ist. Ist dieser Fall eingetreten, so muß die defekte Birne umgehend gegen eine neue ausgetauscht werden (vorsichtige Leute führen in Schaumgummi verpackte Ersatzbirnen im Werkzeugkasten mit).

3

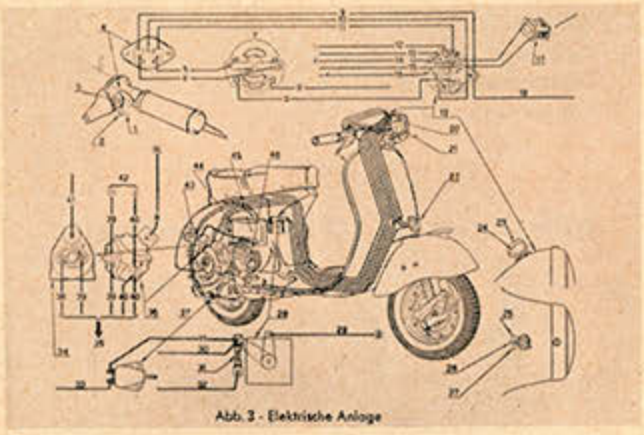
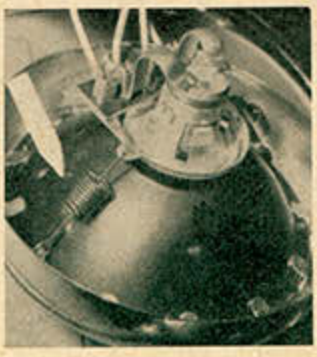


Abb. 3 - Elektrische Anlage

4

5

6



7

Unser Händlerporträt

Hermann Husel

Mit **Hermann Husel** ehrt der Vespa Tip einen Clubkameraden und Vespa-Händler ganz besonderer Art. Von Anfang an ist er mit der Vespa verbunden, als Fachmann und vieldekorierter Sportfahrer.

Hermann Husel gehört zu den Gründern des Vespa-Clubs Augsburg und ist dadurch selbst ein Stück Vespa-Geschichte geworden, die in der Fuggerstadt bereits 1950 begann. Zu einer Zeit, im Jahre 1937, als viele Vespa-Fahrer noch in kühner Manier mit dem Kinderroller auf den Gehsteigen herumsausten, war Hermann Husel bereits ein viel beachteter Sportfahrer. In seiner Motorsportlaufbahn hat er an insgesamt 60 Wettbewerben teilgenommen und dabei 41 Goldmedaillen, davon 26 auf Vespa, errungen. 23mal war Hermann Husel Klassensieger sowie außerdem erfolgreicher Teilnehmer an den Vespa-Deutschlandfahrten 1952 und 1953.

Bei den Internationalen Wintersternfahrten, der Internationalen Tiroler Alpenfahrt und den Rollerprüfungsfahrten auf der Solitude vertrat Herr Husel die Farben der Vespa mit großer Einsatzbereitschaft und weithin beachteten Siegen.

Es ist daher fast selbstverständlich, daß Hermann Husel Inhaber der höchsten Auszeichnungen im Motorsport ist, die seiner Laufbahn als bekannter Motorsportler auch den äußeren Glanz verleihen.

Im Vespa-Club Augsburg wird dem nach wie vor aktiven Clubmitglied von allen Seiten Respekt und Achtung entgegengebracht, denn kaum „einer" in Augsburg dürfte für die Vespa-Idee soviel geleistet haben wie er.

Seit über fünf Jahren ist Hermann Husel als Vespa-Händler selbständig und die wachsende Zahl seines ohnehin großen Kundenkreises beweist ihm und uns, daß seine menschlichen Qualitäten, verbunden mit der vielseitigen Erfahrung als Vespa-Fachmann von seinen Freunden und Kunden hoch geschätzt werden.

Der Vespa-Club von Deutschland hat Hermann Husel in Anerkennung seiner Leistungen für den Clubgedanken 1958 die silberne Ehrennadel verliehen.

Sollte der geschilderte Defekt statt beim aufgeblendeten Licht bei Abblendlicht auftreten, so sind die gleichen Arbeiten wie vorstehend geschildert durchzuführen.

Defekt bei Standlicht

Das Standlicht wird bei dem von uns behandelten Vespa-Typ bekanntlich mit dem Zündschlüssel eingeschaltet. Stellen Sie fest, daß Ihr Standlicht nicht brennt, so müssen Sie zur Aufdeckung der Fehlerquelle folgende Kontrolle durchführen.

Vorweg, es kommt in den seltensten Fällen vor, daß sich ein Kabel im Zündschloß löst. Meistens ist die Batterie (Abb. 7) als die Ursache dieser Panne anzusehen. Um das festzustellen, würde ich Ihnen raten, Ihren Vespa-Service aufzusuchen und die Batterie kontrollieren zu lassen. (Ohne Standlicht können Sie mit Abblendlicht Ihre nächtliche Fahrt noch fortsetzen.) Sind Sie aber der Überzeugung, daß der Batterie nichts fehlt (Prüfung: bei eingeschalteter Zündung auf den Hupknopf drücken), so nehmen Sie den Scheinwerferring ab. Die Standlichtbirne steckt in der Hauptlichtfassung der Biluxbirne. Als erstes kontrollieren Sie das Kabel, ob es fest eingeklemmt ist. Ist das der Fall, so nehmen Sie die Standlichtbirne aus der Fassung und kontrollieren deren Glühfaden. Ist dieser nicht mehr einwandfrei, so muß die Birne ausgewechselt werden. Führen die vorgenommenen Kontrollen zu keinem Ergebnis, so ist Ihnen auch in diesem Fall der Besuch bei Ihrem Vespa-Service zu empfehlen.

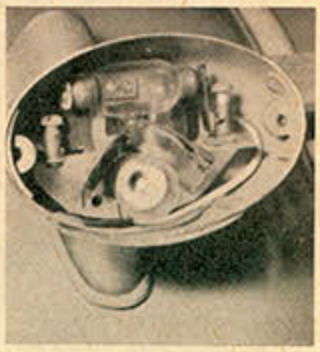
Defekt im Schlußlicht.

Das Schlußlicht ist eines der wichtigsten Bestandteile der Beleuchtung. Bei Versagen des Schlußlichtes gehen Sie folgendermaßen vor.

Mit dem Schraubenzieher Gr. 2 drehen Sie die beiden Schrauben (Abb. 8) heraus und ziehen den Deckel herunter. Damit liegt die Fassung des Schlußlichtes vor Ihnen frei. Die untere Kugelbirne ist die Schlußlichtlampe (Abb. 9). Die linke Fassungsschraube ist auf ihre Festigkeit zu prüfen und wenn nötig nachzuziehen. Anschließend ist die Birne, wie bereits mehrfach geschildert, nachzusehen und nötigenfalls zu erneuern. Sollte das Schlußlicht nur bei laufendem Motor brennen, so ist die Batterie leer und muß wieder aufgeladen werden.

8

9



Für die fortgeschrittenen Bordmechaniker haben wir die Abbildung 3 mit abgedruckt. Sie stellt das Schaltschema der elektrischen Anlage Ihrer Vespa dar. Die Abbildung 2 ist als Kennzeichnung dieses Schemas zu verstehen. Unsere 5. Lektion hat damit hoffentlich ihren Zweck erfüllt, Sie mit der Elektrik Ihrer Vespa etwas anzufreunden. Das nächste Mal nehmen wir die Bremsen der Vespa näher unter die Lupe.

Bis dahin gute Fahrt! Ihr Walter

CLUBHEIM in Bremen

Am 3. September wurde der Vespa-Club „Bremen 1958" aus der Taufe gehoben. Trotz anfänglicher Aufbauschwierigkeiten entwickelte sich bald ein reges Clubleben und 23 aktive Mitglieder sind glücklich darüber, in dem neuen Club eine Heimat gefunden zu haben.

Seit Anfang November 1958 waren fleißige Hände dabei, einen sonst ungenutzten Kellerraum mit viel Liebe und einfachsten Mitteln, in ein sehr gemütliches Clubheim zu verwandeln. Am 13. November 1958, dem Geburtstag von zwei Clubkameraden, wurde das Gemeinschaftswerk aller Mitglieder in festlicher Stimmung eingeweiht und in die Hände des Heimvaters und Zweiten Vorsitzenden des VC Bremen 1958, „Seppl" Marziniak übergeben. Seit diesem denkwürdigem Datum ist der VC Bremen 1958 zu einer wirklichen Familie zusammengewachsen. Jeden Abend ist eine Schach-, Skat- oder Knobelrunde im Clubheim versammelt. In den eigenen vier Wänden fühlt sich jeder eben bedeutend wohler! Zu verzehren braucht man nichts, aber für durstige Seelen hält „Seppl", der Heimvater, zum Unkostenbeitrag, von Coca-Cola über Bier und Doorncaat immer etwas bereit. An manchen Abenden werden diese flüssigen Vorräte völlig aufgesaugt. Es kostet ja nicht viel!

An der Bar: Seppl Marziniak mit Frau Hilde, der Heimvater des Clubheimes des VC Bremen 1958

Wo fröhliche Menschen sind, da laß dich ruhig nieder.

Der Winter hat für den VC Bremen 1958 keine Schrecken mehr, den der Club hat ein eigenes, behagliches Zuhause. Eifrig wird an dem Clubheim weitergebastelt, so daß es sicher bald ein Prachtstück an Komfort und Bequemlichkeit sein wird. Seine Tür steht allen Clubkameraden aus dem In- und Ausland offen. Napoleon dachte damals sicher nicht, daß sich mit dem Namen „Waterloo" für andere Leute einmal höchst

Fortsetzung auf Seite 17

TREFFENKALENDER des Vespa-Clubs von Deutschland

30./31. Mai: Deutsches Internationales Vespa-Treffen in Heidelberg (Ausschreibungen und Nennungen für Inländer im Vespa Tip)

22.—24. August: Bundestreffen des VCVD in Bremen. 14 Tage lang vor dem Bundestreffen steht ein Ferien-Campinglager des VCVD in Schillig an der Nordsee zur Verfügung (nähere Einzelheiten, Ausschreibungen und Nennformulare im Vespa Tip)

Regionale Vespa-Treffen des VCVD

17./18. Mai: Landestreffen des VLC Schwarzwald in Karlsruhe

6./7. Juni: Landestreffen des VLC Bayern in Nürnberg

13./14. Juni: Landestreffen des VLC Südwest in Pforzheim

27./28. Juni: Landestreffen des VLC Nord in Lübeck

11./12. Juli: Landestreffen des VLC Schwäb- Vespa Ring in Friedrichshafen (Bodensee)

8./9. August: Landestreffen des VLC West in Mönchen-Gladbach

Ausschreibungen und Nennformulare werden den einzelnen Clubs der betreffenden Landesclubs von den Ausrichtern dieser Vespa-Treffen direkt zugesandt.

Sport-Rallye des VCVD

Bundesmeisterschaft des VCVD 1959 (Siehe auch Bekanntmachungen des VCVD im Clubteil dieser Ausgabe.)

26. April: 1. Bayerische Vespa-Rallye in Augsburg

10. Mai: Vespa-Rallye Gießen

17./18. Mai: Vespa-Rallye Lübeck

20./21. Juni: Vespa-Rallye Osnabrück

5. Juli: Vespa-Rallye Freiburg

Die genaue Wertung für diese Rallyes, aus denen sich die Besten der VCVD Bundesmeisterschaft 1959 ausscheiden werden, ist vom VCVD an alle Clubvorstände versandt worden. Bitte erkundigen Sie sich dort über die Einzelheiten. Die Ausschreibungen und Nennformulare für diese Sportveranstaltungen werden von den Ausrichtern der Rallyes direkt an alle Ortsclubs des VCVD und des VC Saar gesandt.

Die sechs besten Fahrer, die sich in der VCVD Sportmeisterschaft qualifizieren, fahren auf Kosten des VCVD nach Monza, um Deutschland bei der Europameisterschaft 1959 vom 4. bis 6. September in Italien zu vertreten.

Außerdem wird an die besten Sportfahrer des VCVD in Bremen anläßlich des Bundestreffens die neugestiftete VCVD-Sportnadel in Gold, Silber und Bronze verliehen.

Örtliche Vespa-Treffen (Freundschaftstreffen)

18. April: Gründungsversammlung des VC Ulm (Donau)

3. Mai: Pokalsternfahrt des SVR zur Gründungsfeier des VC Ulm, Treffpunkt: 11 Uhr Marktplatz, Ulm

24. Mai: Fuchssuchfahrt des VC Kornwestheim Treffpunkt: Tankstelle Schäberle, K.-Westheim, Stuttgarter Straße

4./5. Juli: Städte-Freundschaftstreffen des VC Stuttgart

19. Juli: Industriekorso des SVR beim Solitude-Rennen 1959

Wir veröffentlichen an dieser Stelle örtliche Vespa-Treffen, soweit sie uns bis zum jeweiligen Redaktionsschluß bekanntgemacht wurden.

Redaktionsschluß für Vespa Tip Nr. 24 am 30. März 1959. Erscheinungstermin 15. April.

Für den Fall eines Falles . . . .

eine Reiseapotheke

Wir Vespa-Fahrer sind als praktische und vorsorgliche Menschen bekannt. Und das Seitenfach in so mancher Vespa enthält meist ein so reichhaltiges Sortiment nützlicher und noch wichtigerer Dinge wie eine Bubenhosentasche. Das ist großenteils ein Kompliment.

Viel zu selten aber findet man ein Verbandspäckchen oder einen Verbandskasten „an Bord". Dabei gibt es so oft eine Schramme, Hautritzer und Schürfwunden und was derlei unangemeldete und unangenehme Zwischenfälle mehr sind. Einige Firmen haben nun — um diese Lücke zu füllen —

kleine und praktische Verbandspäckchen auf den Markt gebracht, deren Preis erschwinglich ist und die den Fahrer für fast alle Fälle wenigstens provisorisch rüsten.

Da ist die Münchner „Gut-Kleinapotheke" in schmucker weißer Plastiktasche und in drei verschiedenen Größen zu haben. Alle drei passen ins Seitenfach am Roller. Empfehlenswert ist wohl die mittlere Größe (120 x 80 x 45 mm). Dieses Päckchen enthält Wundwatte, verschiedene Pflaster, Schere, Pinzette, Verbandsklammern, Sicherheitsnadeln, gegen Herzbeschwerden Baldriantropfen, gegen Sodbrennen Natrontabletten und Traubenzucker-Cola-Tabletten gegen Müdigkeit. Außerdem Hoffmannstropfen und Zucker, um sie einnehmen zu können. Weiter Desinfektionsmittel und Schnellverband und Aderabbinder — alles in diesem kleinen Päckchen. Die Medikamente also in kleinsten Dosen, aber alles so reizend und raumsparend in kleinen Plastikbehälterchen zusammengepackt, daß die Kleinapotheke von Gut schon rein äußerlich eine Augenweide ist. Schön wäre es, wenn man die Bestandteile einzeln nachkaufen könnte.

Rahner's „Mixolba" ist ein anderer Verbandskasten, den wir genau ansahen. Es ist ein schlichter Blechkasten, der ebenfalls in das Seitenfach paßt und ungefähr die gleichen Dinge wie die vorgenannte Packung enthält. Dazu kommen aber noch Kopfwehtabletten, Lavendel-Ampullen für Ohnmächtige, Zellstoffhandtücher und Seife (sehr praktisch!) sowie eine Erste-Hilfe-Anleitung. Das ganze kostet 10,50 DM. Außerdem gibt es bei derselben Firma ein kleines Erste-Hilfe-Päckchen für Camping und Reise, das auf jeden Fall überall Platz hat, die wichtigsten Dinge enthält und 4,80 DM kostet.

Eine nette Sache und leicht unterzubringen ist „Maskottchen" von Lohmann. Ein durchsichtiger Plastikbehälter, in der Form ganz dem Handschuhkästchen oder auch dem Vespa-Seitenfach angepaßt, der auch Mittel für alle Fälle enthält und 9,80 DM kostet. Für ein paar Mark also könnte man für alle Fälle gerüstet sein und erste Hilfe leisten, bis Sanitäter oder Arzt da sind, wenn's überhaupt nötig ist. Und ich finde, daß dieses Geld gut angelegt wäre.

Riedl

Lieber Vespa Tip-Leser!

Vielen Vespa-Freunden ist ihr Vespa-Club bereits zu einer Lebensnotwendigkeit geworden, so wie das Schlafen und Essen. Es gibt viele Vespa-Freunde, die seit Jahren einem Vespa-Club angehören und ihrem Club auch dann treu geblieben sind, als sie durch „familiäre Umstände" gezwungen waren, sich einen vierräderigen Untersatz zuzulegen. Die große Zahl der Freundschaften, die über die Vespa-Clubs geschlossen wurden, haben sich über Ländergrenzen hinweg als beständig erwiesen.

In einer Zeit, in der der einzelne Mensch nichts mehr zu gelten scheint, oft nur mehr als Nummer oder Roboter angesehen wird, legt man in den Vespa-Clubs noch Wert auf Kameradschaft und echte Freundschaft. Die richtige sportliche Männergesellschaft oder auch die „gemischte" Clubausfahrt werden in allen Vespa-Clubs gepflegt. Weite Fahrten im Urlaub, zu Vespa-Treffen usw. binden die Clubkameraden immer mehr aneinander. Da stellt sich heraus, wer ein guter Kamerad ist!

Wollen Sie auch einem Vespa-Club angehören?

Schreiben Sie uns bitte ein paar Zeilen, und wir werden Sie umgehend über die Möglichkeiten informieren. Auch bei **Neugründungen** von Vespa Clubs ist der VCVD mit Rat und Tat behilflich.

Ihr Vespa-Club von Deutschland

VEITH ⊛ B.F. Goodrich

Motorroller-Reifen

für raschen Start
hohe Dauergeschwindigkeit
rutschsichere Kurvenfahrt
forsches Bremsen

VEITH-GUMMIWERKE A. G. HÖCHST/ODW.

Burgen, Mühlen, Tropfsteinhöhlen

Eine Fahrt durch die Fränkische Schweiz

Alpen, Schwarzwald und Rheinland — welcher tourenfrohe Vespasianer war nicht schon dort? Sicher sind das eindrucksvolle und erlebnisreiche Reisen, aber trotzdem wollen wir es heute ein wenig bescheidener machen: wir schildern Ihnen ein wenig davon, was sie bei einer beschaulichen Bummelfahrt durch die Fränkische Schweiz sehen könnten. Wie ist's — wäre das nicht die richtige Vespa-Fahrt auch für Sie?

Die **Fränkische Schweiz** sei der Nordteil des Fränkischen Juras mit zahlreichen Schluchten, weiß der kleine Knaur stichwortartig zu berichten. Aber wir wollen mehr wissen, als der Lexikon-Redakteur. Deshalb fahren wir bei Pegnitz, das ist 45 km nördlich Nürnberg und 27 km südlich Bayreuth, von der Autobahn München — Hof ab. Pottenstein, Behringersmühle und Gößweinstein heißen die Orte, die wir besuchen wollen. Schon wenige Kilometer nach der Abfahrt von der Autobahn in westlicher Richtung zeigt sich der Charakter der Fränkischen Schweiz: Das satte Dunkelgrün der Nadelwälder wechselt mit dem jungen, bunten Laub von Eichen, Buchen und Linden. Die Höhen sind oft von bizarren Felstürmchen gekrönt — oder auch von alten Burgen und Schlössern, die Täler sind lieblich und von Bächlein durchflossen, in denen es besonders gute Forellen gibt. Sie sollten sich in einem der Orte dort eine zubereiten lassen, gebacken oder blau mit zerlassener Butter — ein wahrer Gaumenkitzel!

Pottenstein ist der erste größere Ort unseres Ausflugs. Man sollte nicht versäumen, der braven Vespa eine kleine Verschnaufpause und sich selbst einen Höhlen-Besuch zu gönnen. Bei Pottenstein findet man nämlich die 1,5 Kilometer lange **Teufelshöhle** mit besonders eigentümlichen Tropfsteinbildungen und Versteinerungen der Skelette wilder Höhlenbären. Ein Skelett, in seiner ursprünglichen Form zusammengesetzt, läßt ahnen, welch imposante Größe und furchterregendes Aussehen diese Viecher wohl hatten.

Schloß Pottenstein in der Fränkischen Schweiz

Tüchersfeld an der Püttlach mit seinen an Miniatur-Dolomiten erinnernden Felsen

Felsen und Höhlen der Fränkischen Schweiz sind übrigens nicht nur für Touristen, sondern auch für Wissenschaftler interessant. Und seit 300 Jahren pilgern immer wieder Geologen und Zoologen in dieses Gebiet, um Untersuchungen anzustellen.

Gößweinstein ist der nächste Ort. Wenn Sie die hoch über den Häusern ragende Burg sehen, denken Sie bitte daran: dieses alte Gemäuer besteht schon seit dem 11. Jahrhundert, vielleicht sogar länger. Aus jener Zeit datiert jedenfalls die erste urkundliche Erwähnung. Ihre Vespa wird sich freuen, an der Auffahrt zur Burg ihre Bergfreudigkeit unter Beweis stellen zu dürfen! Weitbekannt ist die Barockkirche des Wallfahrtsortes Gößweinstein, die kein geringerer als der berühmte Balthasar Neumann erbaut hat.

Ins Wiesenttal und nach Tüchersfeld gelangt man über weite Serpentinen. Für den Fotofreund bieten sich viele malerische Motive. Die Felstürme, die sich über den Fachwerkshäusern erheben, erinnern an Miniatur-Dolomiten. Das Bächlein hier heißt Püttlach; es mündet zusammen mit dem Ailsbach im Talkessel von Behringersmühle in die Wiesent. Von hier aus lassen sich so viele interessante Abstecher machen, daß Einzelheiten zu weit führen würden. Am besten informieren Sie sich im Ort über die Möglichkeiten, die ihnen das Ailsbach-, Wiesent- oder das „Schauertal" bieten. Letzteres heißt so, weil es den Wanderer zwischen den steilen, hohen Felswänden schauern soll ... Wenn Sie dann, nach den meist mühelosen und immer nur geringe Entfernungen betragenden Abstechern die Fränkische Schweiz wieder verlassen wollen, fahren Sie nach Ebermannstadt, an dem Berg Feuerstein vorbei und weiter nach Forchheim, wo das Fachwerksrathaus aus dem 16. Jahrhundert und die Martinskirche Ihre Aufmerksamkeit wert sind.

Eine Reise durch die Fränkische Schweiz hat — das werden Sie jetzt schon gemerkt haben und als wohltuend empfinden, wenn Sie sich unsere Tips aneigneten — nichts mit Kilometerfresserei zu tun. Sie bietet eine herrliche Gelegenheit, die vorzügliche Eignung unseres „Untersatzes" zum Wandern auszukosten.

Max J. Riedl

Ausschreibungen für deutsche Vespatreffen finden Sie nur mehr im Vespa Tip. Bestellen Sie noch heute. Jahresabonnement 1,98 DM

Fortsetzung von Seite 14

CLUBHEIM in Bremen

angenehme Begriffe verknüpfen können. In dieser Straße mit der Nummer 105 erwartet das gastliche Clubheim des VC Bremen 1958 die Freunde von diesseits und jenseits der Grenzen.

Als Nachtrag sei noch vermerkt, daß die Erstausstattung des Bremer Clubheimes durch die Gemeinschaftsarbeit aller Mitglieder nicht mehr als 150 Mark an Kosten entstehen ließ.

Zum Abschluß dieses Berichtes geht an alle Vespa-Clubs des VCVD der Aufruf: Macht es dem Vespa-Club Bremen 1958 nach und schafft nach Möglichkeit eigene Clubheime. Das gesellschaftliche Zusammenleben in den Vespa-Clubs wird dadurch zur Freude und Entspannung für alle Clubmitglieder. Sicher wird sich auch der Vespa-Club von Deutschland überlegen, was er für dieses schöne Ziel beitragen kann.

Reporter gesucht!

Gefällt Ihnen der Vespa Tip? Wenn ja, würden Sie gerne an seiner Gestaltung mitwirken? Diese Frage stellt die Redaktion an alle Leser des Vespa Tip. Von einer Ausgabe zur anderen bemühen sich die Redakteure die Zeitschrift noch ansprechender, interessanter und farbiger zu gestalten. Dieser Vorsatz ist zwar leichter ausgesprochen, als in die Tat umgesetzt. Eine umfangreiche Auswahl von Beiträgen ist die Voraussetzung dafür, daß jede Nummer des Vespa Tips pulsierendes Leben und beste Aktualität ausstrahlt.

Um das Ziel, eine sich steigernde Vielfältigkeit unserer Zeitschrift zu erreichen, sucht die Redaktion in allen Teilen des Bundesgebietes und des Auslandes Korrespondenten und Reporter für den Vespa Tip.

Voraussetzung für diese Tätigkeit ist, daß ein Mitarbeiter des Vespa Tip über einen guten Stil und etwas Erfahrung in der Abfassung von Zeitungsbeiträgen verfügen soll.

Der Vespa Tip möchte künftig seine Leser durch Reportagen aus dem In- und Ausland immer mit den neuesten Ereignissen aus dem Vespa-Leben versorgen, und ihnen auch in allen einschlägigen Fachgebieten stets das Neueste bieten.

Wollen Sie uns dabei helfen und als Korrespondent in unsere Redaktion eintreten? Fürstliche Honorare können wir zwar nicht bieten, aber eine gute Grundlage für eine gedeihliche Zusammenarbeit läßt sich bestimmt finden.

Schreiben Sie bitte an:

Vespa-Club von Deutschland
Redaktion Vespa Tip
Haunstetten bei Augsburg
Siebenbrunner Straße 30

Wir freuen uns auf Ihre Zuschriften und hoffen dabei, Sie als künftigen Mitarbeiter begrüßen zu können.

Ihre
Vespa Tip-Redaktion

Vespa-Zubehör

Preiswertes und formschönes Zubehör für sämtliche Vespa-Typen liefert:

FA. MAX HEILMEIER, Zubehör-Importeur
München 23, Giselastraße 16, Tel. 33 11 23

Lieferung nur über den Fachhandel

Wir interessieren uns für gute

Vespa - Reiseberichte

mit Bildern (schwarzweiß, Hochglanz, 13 x 18 cm) und ausführlichen Angaben über:

1. Reisevorbereitungen (Ausrüstung, notwendige Papiere usw.)
2. Reiseroute (Sehenswürdigkieten, Straßenverhältnisse, Service, Preis für Nahrungsmittel und Übernachtung, Camping, Tankstellen usw.)
3. Erlebnisse (besonders nette Begebenheiten, Aufnahme durch die Bevölkerung in den einzelnen Ländern usw.)
4. Die „Reise-Vespa" (Baujahr, wieviel km, wie bewältigte Ihre VESPA die große Reise, Beladung, Sozius usw.)
5. Gesamtlänge des Berichts ca. 3 bis 4 Schreibmaschinenseiten.

Im VESPA-TIP abgedruckte Berichte werden honoriert.

Redaktion VESPA-TIP

Internationale

Vespa-Treffen

19. April, Vespa-Treffen Antwerpen, VC Belgien

1.—3. Mai, Eurovespa in Paris, VC Europa

17.—18. Mai, Vespa-Treffen in Leoben, VC Österreich

17.—18. Mai, Vespa-Treffen Reims, VC Frankreich

30.—31. Mai, Vespa-Treffen Heidelberg, VC Deutschland

6.—7. Juni, Vespa-Treffen Diekirch, VC Luxemburg

13.—14. Juni, Vespa-Treffen Quierschied, VC Saar

14.—21. Juni, Sportrallye „Durch 20 Provinzen Spaniens", VC Spanien

27.—28. Juni, Rallye Biarritz, VC Frankreich

30. Juni bis 5. Juli, Drei-Meere-Fahrt, VC Italien

5. Juli, Bologne-sur-mer, VC Frankreich

11.—12. Juli, Vespa-Treffen Den Haag, VC Holland

12. Juli, Vespa-Treffen Lugano, VC Schweiz

4.—6. September, Europa-Finale. Internationale Gleichmäßigkeitsprüfung in Monza, VC Italien

19.—20. September, Vespa-Treffen in Cannes, VC Frankreich

19.—20. September, Vespa-Treffen Wien, VC Österreich

Ausschreibungen für diese Treffen werden sofort nach Eingang durch das Sekretariat des VCVD an die einzelnen Landesvorsitzenden gesandt. Bitte fordern Sie also die Ausschreibungen für die internationalen Vespa-Treffen bei Ihrem Landesvorsitzenden an.

DAS GERÜCHT

Der achtjährige Sohn von Hans Stuck, dem Präsidenten des VCVD, zeigte seiner Mutter Christa in Abwesenheit des Vaters, wie eine VESPA GS angelassen und bedient wird. „Striezel", so wird der Sprößling des berühmten Vaters gerufen, korrigierte auch noch die Fahrweise seiner Mutter auf VESPA Grand Sport.

Heinz Kellner, Erster Vorsitzender des VC Hannover und Mitinhaber eines Baugeschäftes, will sich wieder eine Vespa, vom Typ 125, kaufen. Seit einiger Zeit Autofahrer, will Herr Kellner jetzt durch gelegentliches Vespa fahren der Managerkrankheit nebst Gewichtszunahme von Grund auf vorbeugen.

Willi Everding, Erster Vorsitzender des VC Borghorst, und Kurt Gözze, gutsituiertes Mitglied des genannten Clubs, wollen ihren Schwur als Junggesellen zu sterben brechen, und doch heiraten. Die „Schönen" der näheren und weiteren Umgebung von Borghorst betrauern diesen Entschluß schon heute mit bitteren Tränen.

Gerd Hummel, renommierter Vespa-Sportfahrer und Vorstand des VC Heidelberg, wird von seiner künftigen Gemahlin des öfteren sanft ermahnt, nicht so viel zu essen. Die Figur von Gerd geht den gleichen Weg wie seine Locken, den vom Jüngling zum wohlbestallten Geschäftsmann.

Bernhard Wesche, Vizepräsident des VCVD, war beim Faschingsball des VC Gießen so in Form, daß er in seliger Laune auf der Kellertreppe des Etablissements einen Saltomortale baute. An der Treppe entstand kein Schaden, aber das vizepräsidentliche Bein war daraufhin längere Zeit marod.

Prokurist Hess und Einkaufsleiter Blum vom Vespa-Werk unterhielten sich über die Rallye-Monte-Carlo-Teilnehmer: „Warum sind die eigentlich nicht mit der Bahn gefahren?"

Kundendienstleiter Hupfauer vom Vespa-Werk will sein einmaliges Witzrepertoir in Handbuchmanier unter dem Titel „ABC zwischen Ichenhausen und Hamburg" herausbringen.

Einsendungen für „Das Gerücht" werden vertraulich behandelt. Es werden natürlich nur Notizen gebracht, deren Inhalt weder bei den Lesern noch bei den Betroffenen Anstoß erregt.
Die Redaktion

Fortsetzung von Seite 8

Überholtwerden ist auch gefährlich

hilft es, wenn Sie zwar recht haben, Ihre Angehörigen aber Kummer und die Bekannten Kranspesen haben und sich auf dem Friedhof erkälten), sie schauen auch in solchen Fällen um und bremsen lieber selbst.

Umschauen müssen Sie auf jeden Fall, bevor Sie zum Linksabbiegen ansetzen. Es könnte jemand Überholen wollen. Wenn Sie einen Überholer bemerken und doch noch rasch abbiegen, tragen Sie die ganze Verantwortung und oft auch eine schöne Strafe. Dabei hilft es nichts, nur ein Zeichen zu geben: Die einschlägigen Urteile schreiben vor, daß sich der Abbieger selbst im Augenblick des Abbiegens noch vergewissern muß, ob er nach rückwärts auch niemand in Schwierigkeiten bringt.

Daß Sie auf der Autobahn zu besonderer Vorsicht verpflichtet sind, leuchtet ein. Sie müssen hier mit den allerschnellsten Geschwindigkeiten rechnen. Ein kleines Versäumnis kann Ihnen und anderen den Tod bringen. Und mit einer massiven Vorstrafe gehen Sie in die Annalen der Verkehrssünderkartei in Flensburg ein, wenn Sie auf der Autobahn einen anderen zu einer Schnell- und Notbremsung zwingen und er Sie anzeigt. (Sie werden lachen — oder auch nicht —: Ich zeige solche Patrone gnadenlos an. Ich habe ja auch was gegen Mörder und Totschläger!)

Trotz des scharfen Tones: Seien Sie froh, daß Sie eine Vespa fahren. Denn wenn Sie es mit der nötigen Vorsicht und Paragraphen-Kenntnis tun, sind Sie ein besonders angenehmer, weil platzsparender Verkehrsteilnehmer, der aber selbst immer die Chance hat, noch eine Lücke zu finden, ohne dabei andere zu gefährden!
M. J. R.

Mitteilung der Redaktion:

Wir haben noch den Eingang der Vespa-Treffen-Kalender aus dem Ausland abgewartet, um unsere Leser noch vor Beginn der Saison mit den Veranstaltungen des Auslandes bekannt zu machen.

Wir bitten deshalb das etwas verspätete Erscheinen des Vespa Tip zu entschuldigen.

Dümmheiten in 4 Akten

Liebe Clubkameraden!

Überall in den bundesdeutschen Landen rühren und regen sich die Vespa-Clubs. Der Winter ist von der Tagesordnung bereits abgesetzt worden. Die Herren Clubvorstände haben den Kopf voller Pläne und die Clubmitglieder schauen erwartungsvoll zu ihnen auf, um den im Winter aufgestauten Betätigungsdrang in Taten umwandeln zu können.

Deshalb wird dieser Vespa Tip für Sie alle eine wahre Fundgrube sein. Verschiedene Veranstaltungskalender des In- und Auslandes sind in dieser Ausgabe abgedruckt. Eine Fülle von Möglichkeiten bietet sich Ihnen für Vespa-Reisen an. Fremde Gaue und Länder locken viele von uns vom häuslichen Herd hinaus in die Ferne.

Aber auch der Vespa-Club von Deutschland wird Ihnen ein Programm für 1959 vorlegen, das sich sehen lassen kann. Allem voran werden unser traditionelles Internationales Vespa-Treffen und das Bundes-Treffen des VCVD sicher den Vogel abschießen. In Vespa Tip Nr. 24 wird auch das genaue Programm des Bundes-Treffen des VCVD in Bremen enthalten sein.

Das romantische Heidelberg und die alte Hansestadt Bremen werden in diesem Jahr die großen Treffpunkte der Vespa-Familie sein.

Für die Sportfreunde hat sich der Vespa-Club von Deutschland in diesem Jahr etwas besonderes ausgedacht. Fünf Gleichmäßigkeitsprüfungen sind als Ausscheidungsläufe für die Sportmeisterschaft 1959 des VCVD vorgesehen. Diese Veranstaltungen werden auch für die neugeschaffene Sportnadel des Vespa-Clubs von Deutschland gewertet.

Die sechs besten Fahrer der Gleichmäßigkeitsprüfungen starten Anfang September nach Monza, um den Vespa-Club von Deutschland bei der Europameisterschaft in Italien zu vertreten.

Alle Vespa-Clubs sind auch in diesem Jahr dazu aufgerufen, durch viele örtliche Veranstaltungen das Freundschaftsband mit den benachbarten Clubs noch enger zu schlingen. Ganz besondere Bemühungen gelten in den nächsten Monaten der Neugründung zahlreicher Vespa-Clubs. Unsere Gemeinschaft muß ständig weiter wachsen und in allen Zweigen beharrlich ausgebaut werden. Überall im Bundesgebiet Freunde und Kameraden zu haben ist ein Ziel, für das sich große Anstrengungen lohnen.

Ich hoffe, daß diese Vorschau auf die kommenden Monate Ihre Erwartungen erfüllt und wir alle einer sonnigen Saison entgegen rollern.

Einen guten Start, verbunden mit einem kräftigen „Vespa-Roll" wünscht Ihnen

Ihr

Wolfgang Schramm

TREFFENKALENDER des Vespa-Club Saar

12. April: Saisonanfahrt des VC Saar nach Nunkirchen und Hüttersdorf

8.–10. Mai: Zuverlässigkeitsfahrt Saarbrücken–Epinal (zugelassen nur 75 Franzosen und 25 Saarländer)

24. Mai: 2. Lauf des Geschicklichkeitsturniers in Friedrichsthal

13./14. Juni: 3. Lauf des Geschicklichkeitsturniers in Güdingen

19. Juli: 4. Lauf (Reservelauf, Halbfinale u. Finale des Geschicklichkeitsfahren, verbunden mit einem Campingtreffen in Homburg/Saar

Für die übrigen Daten stehen die Orte der Treffen noch nicht fest. Sobald wir diese vom VC Saar erhalten haben, werden sie im Vespa Tip veröffentlicht. Wir bitten alle Anfragen für diese Treffen an den Vespa-Club Saar e.V., Saarbrücken, Bleichstr. 11-15, zu richten.

Ausländische Vespa-Treffen

ENGLAND

April

5. Rallye, London-Region
19. Rallye, London-Region
25./26. Rallye, Coventry

Mai

17. Oxford-Rallye,
24. Geschicklichkeitsfahrt, Eastern Region
24. Rallye, Brighton Club
30./31. National Rallye, Thames Vally Club

Juni

7. Club Rallye, Midland Region
14. Club Rallye, Eastern Region
14. Prüfungsfahrt, London Region
21. National Rallye des V.C.B., VC England

Juli

5. National Rallye, Northampton
5. Geschicklikseitsfahrt, Eastern Region
18. Rallye, South Essex Club
19. Rallye, Chelmsford

August

9. Club Rallye, London Region
23. Club Rallye, London Region
23. Club Rallye, Ipswich Club

September

? National Rallye, Birmingham

Oktober

10./11. Prüfungsfahrt, Western
10./11. Trachten-Rallye, London Region
24. Jahres-Rallye, VC England

Anfragen zu richten an:
Vespa Club of Britain, 408 Finchley Road, London NW 2

Lörracher Bäuche und Hula-Hoop

Schon viele Stunden vor Beginn des Fasnachtsumzuges am Karnevalssonntag hörte man es an allen Ecken Lörrachs flüstern und raunen: „Der Vespa-Club macht Hula-Hoop."

Irgendwie mußte trotz allen Anstrengungen das streng gehütete Geheimnis bekannt geworden sein.

Um 15 Uhr, kurz vor Beginn des Umzuges, wußte es schon die ganze Stadt, der Vespa-Club fährt unter dem Motto:

„Dein Bauch, der kommt vom Wirtschaftswunder, mach Hula-Hoop, dann geht er runter."

Wie schon seit acht Jahren üblich, bildeten die gelb-rot kostümierten Fahrer des Vespa-Clubs die Spitze des Umzuges.

Nicht nur, daß sie während der Fahrt auf ihren Rollern mit allen möglichen Körperteilen hulahoopten, sondern sie gaben auch zur Freude der zahlreichen Zuschauer, bis der Zug jeweils nachgerückt war, sehr gekonnte und humorvolle Hula-Hoop-Einlagen, die immer wieder mit stürmischem Beifall bedacht wurden.

Dies kam auch in dem Urteil des Preisgerichts zum Ausdruck, das die humoristisch-artistischen Leistungen mit dem Vereinspreis belohnte. Im Anschluß an den Festzug versammelten sich alle Clubmitglieder im Vereinslokal, um sich bei Tanz und netter Unterhaltung noch bis in die frühen Morgenstunden hinein zu amüsieren.

Karl Heinz Ruoff
VC Lörrach

Im Vordergrund der 1. Vorsitzende, Jos. Weigner, daneben Sportleiter König

Camping und Spargeldinner

Am Sonntag, dem 25. Januar 1959, hielt der VC Braunschweig seine 8. Jahreshauptversammlung ab. Rückblickend auf das Jahre 1958 wurden noch einmal die wichtigsten Ereignisse gestreift.

Da waren z. B. die vielen schönen Ausfahrten in die herrliche Umgebung von Braunschweig, bei denen immer viel Spaß und gute Stimmung herrschten. Oder die Treffen die von vielen Clubmitgliedern angefahren wurden und die dazu beitrugen die sportliche Kameradschaft zwischen den Clubs zu vertiefen.

Da waren die Rätsel- und Bildersuchfahrten, an denen immer mit großer Begeisterung teilgenommen wurde, oder die Clubmeisterschaft, bei der jeder sein Bestes gab, um den begehrten Pokal und Meistertitel zu erringen. Clubmeister wurde Wald. Schrader.

Dann waren da noch die geselligen Veranstaltungen, die großen Zuspruch fanden. Zwei kleine Festlichkeiten fanden besondere Anerkennung. Einmal das Spargelessen im Frühjahr, nachdem wir noch mit Lampions geschmückt eine Korsofahrt machten und das 7. Stiftungsfest Mitte November, das bei Tanz, Musik und guter Unterhaltung eine Bombenstimmung brachte.

Mit besonderer Liebe aber wurde an eine schöne Campingfahrt im Sommer, die uns über Sonnabend-Sonntag in die Heide führte, gedacht. Die Zelte waren um ein hell loderndes Feuer gebaut, bunte Lampions hingen malerisch an Bäumen und Sträuchern und wir saßen im Grase und sangen hingebungsvoll.

Wahre Fußballschlachten lieferten wir mit den hiesigen Verein.

Auch die Clubabende waren immer unterhaltend ausgefüllt.

Man kann zusammenfassend sagen, daß das letzte Vespa-Jahr eine schöne Erinnerung ist und alle sehr gern mit dem Vespa-Club unterwegs waren.

Lustig ist das Campingleben . . .

Mitteilungen des VCVD:

MITGLIEDSKARTEN: Wir machen nochmals darauf aufmerksam, daß alle Mitglieder des VCVD im Besitz der Mitgliedskarte für 1959 sein müssen. Ohne diesen Ausweis ist eine Teilnahme an den Veranstaltungen des VCVD nicht möglich. Die VCVD-Mitgliedskarte für 1959 erhalten Sie über Ihren Ortsclub.

CLUBBÄNDER: Die Fa. „Siebdruck Carina", München, Leonrodstraße 48 b, stellt preiswerte Clubbänder aus Plastikstoffen nach Ihren Entwürfen in allen Ausführungen her.

AUSSCHREIBUNGEN: Die Nennformulare (nur Einzelnennungen) u. Ausschreibungen für das Deutsche Internationale Vespa-Treffen am 30./31. Mai 1959 in Heidelberg sind in der Nr. 24 des Vespa Tip (erscheint Mitte April) und für das Bundestreffen des VCVD am 22./23. August 1959 in Bremen, in der Nr. 25 des Vespa Tip (erscheint Mitte Juni), enthalten.

PLAKETTEN: Anstecknadeln und Abziehbilder der Wappen des VCVD und des VC Europa können Sie bei Ihrem Ortsclub erwerben. Der VCVD liefert auch gestickte Stoffwappen und Fähnchen des Vespa-Clubs von Deutschland.

SPORTVERANSTALTUNGEN: Der VCVD führt in diesem Jahr erstmalig seine Sportmeisterschaft auf der Grundlage von fünf Gleichmäßigkeitsprüfungen durch. (Siehe Treffenkalender im VT.) Ausschreibungen für diese Sportveranstaltungen erhält Ihr Ortsclub direkt zugesandt. Fragen Sie bei Ihrem Vorstand nach, der bereits die Wertungsrichtlinien von uns erhalten hat. Beim Bundestreffen in Bremen wird erstmalig die neugeschaffene VCVD-Sportnadel in Gold, Silber und Bronze verliehen. Die Punkte dafür können Sie bei den Gleichmäßigkeitsprüfungen sammeln.

ZIELFAHRTWERTUNG: Mitglieder des VCVD, die einen VESPA 400 fahren, werden künftig genauso wie die Vespa-Rollerfahrer gewertet. Näheres darüber geht den Ortsclubs noch in einem Rundschreiben des VCVD zu. Besitzer eines VESPA 400 können als Mitglieder des VCVD einen **gelben** Ausweis beanspruchen.

VESPA TIP: Achtung! Der Vespa Tip ist halbjährlich (Januar und Juni) bestellbar. Sie können aber ab sofort **alle Ausgaben des Jahres 1959** bei Ihrem Briefträger **nachbestellen.** Außer der Abonnementsgebühr wird für **alle** nachgelieferten Exemplare eine Nachlieferungsgebühr von –,15 DM durch die Post erhoben. Eine freudige Nachricht für alle, die die normalen Bestelltermine versäumt haben.

Berliner Bären mit viel Rasanz

Wieder ist für unseren Club ein erfolgreiches Sportjahr zu Ende gegangen. Erneut errangen unsere Fahrer und unsere Clubmannschaften beachtliche Erfolge nicht nur in Berlin, sondern auch im Bundesgebiet und im Ausland.

In unserer Stadt organisierte der Vespa-Club Berlin für alle Berliner Roller- und Mobilfahrer drei große Veranstaltungen: Das „Roller- und Mobil-Turnier" vor der Deutschlandhalle, die „Nachtfindigkeitsfahrt" und die „Hindernisfahrt".

Zusammen mit vier weiteren Veranstaltungen der befreundeten Berliner Rollerclubs wurden unsere Fahrten für die Berliner „Roller- und Mobilmeisterschaft 1958" gewertet, in der unser Clubkamerad Heinz Raum in der Rollerklasse den 2. Preis erringen konnte.

An Berliner Erfolgen sei noch unser Doppelsieg von Horst Pötzsch und Heinz Raum beim „1. Berliner Turnier" des ADMV in Ostberlin gegen eine Konkurrenz von 140 anderen Teilnehmern und der 2. Platz von K. H. Duda in der Rollerklasse beim „ADAC-Automobil-Turnier 1958" erwähnt.

Unsere Ausweisfahrer errangen bei Berliner Veranstaltungen 4 goldene, 1 silberne und 1 bronzene Plakette. Bei Wagenveranstaltungen wurden 3 bronzene Plaketten erzielt.

Der Tourensport knüpfte an die großen Vorjahrserfolge an. Unsere Clubmitglieder legten dabei über 50 000 Luftlinien-Wertungskilometer zurück.

Einzelfahrer und Clubmannschaften nahmen an Zielfahrten und Vespa-Treffen in Kiel, Recklinghausen, Augsburg, Wiesbaden, Lü-

MORO-WETTERSCHUTZ nach Abstellen des Fahrzeuges als Garage verwendbar — auch für 1 Person lieferbar — Ausführliche Prospekte kostenlos durch:

W. HERBERT KAUER
(13 a) Röslau/Ofr., Postfach 15 G

beck, Wien, Brüssel, Sevilla, Hengolo (Holland), London, Enschede (Holland), Lausanne, Le Havre und Luxemburg teil.

Als Einzelfahrer siegten Horst Pötzsch in Kiel und Wien, Karl-H. Duda in Le Havre und Luxemburg.

2. Preise errangen Heinz Raum in Recklinghausen und Florian Beyer in Lausanne.

Unsere Mannschaften siegten in Sevilla, Enschede und Recklinghausen und errangen den 2. Platz in Kiel.

Auf Grund der Ausschreibung zur Clubmeisterschaft wurde nach Wertung unserer drei Berliner Veranstaltungen Heinz Raum Clubmeister 1958. Er erhielt für die Erringung der Meisterschaft das goldene Eichenlaub.

Mit dem silbernen Eichenlaub und dem bronzenen Eichenlaub wurden Peter Scherbart und Walter Kotschi als 2. und 3. Preisträger ausgezeichnet.

Gemäß Ausschreibung zur Tourenmeisterschaft wurde Horst Pötzsch Tourenmeister 1958. Er konnte damit seinen Vorjahrserfolg wiederholen.

Unsere erfolgreichen Sportfahrer wurden auf unserem Wintervergüngen in Anwesenheit des 1. Vorsitzenden des ADAC-Gau-Berlin, Herrn Dr. F. K. Wegener und des Gausportleiters Herrn Dr. K. H. Maurer, des Geschäftsführers, Herrn Teichmann und Herrn Lau von der ADAC-Sportabteilung geehrt. Damit fand das Sportjahr 1958 einen würdigen Abschluß.

Herforder Spätlese

Dienstag, 15. September 1958, Clubabend. In den folgenden drei Wochen brauten wir nun unsere „Spätlese", mit der wir unseren überörtlichen Einstand anläßlich des einjährigen Bestehens feiern wollten. Einladungen wurden geschrieben, ein Gemeinschaftsquartier ausfindig gemacht, Preise für die Fahrtensieger gekauft und eine schöne Tombola vorbereitet, die zum größten Teil aus Spenden der bekanntesten Mineralölgesellschaften und Firmen der Hansestadt Herford bestand.

Gitta übernahm es sofort, unsere Gäste zu empfangen, Egon organisierte den Lotsendienst, Oswald fungierte als Quartiermeister und Gerd stellte sich als „Hofphotograph" zur Verfügung.

Am 11. Oktober endlich war der große Tag gekommen.

Sie kamen in hellen Scharen – bei wunderbarem Herbstwetter – aus Bremen, Lübeck, Hannover, Braunschweig, Mönchen-Gladbach, Osnabrück, Walsrode und Bad Salzuflen. Den Herforder Bürgern boten die zahlreichen Vespas ein imposantes Bild.

Pünktlich um 19.30 Uhr startete der Vespa-

Die Preisträger mit den Gastgebern

Ball in dem festlich geschmückten Saal des Restaurants „Friedenstal". Unter der mitreißenden Musik der „Linentown-Jazzband" aus Bielefeld stieg das Barometer der Freude und der Geselligkeit spontan an. Unser 1. Vorsitzender Jürgen Schnepper beendete gegen 22 Uhr den offiziellen Teil mit der Siegerehrung, bei der er dem VC Lübeck (2350 Punkte) den 1. Preis, einen Silberpokal, überreichen konnte. Die weiteren Plätze belegten der VC Bremen mit 1430 Punkten, der VC Mönchen-Gladbach mit 370 Punkten und der VC Hannover mit 300 Punkten.

Zwischen den einzelnen Tänzen sorgte die Tombola mit ihren vielen Preisen für Unterhaltung und Freude. Die Spaßvögel in dieser bunt gemischten Gemeinschaft konnten es nicht lassen, immer wieder etwas zum Besten zu geben.

Am Nachmittag verabschiedeten sich die einzelnen Clubs mit dem Versprechen, sich auch beim 2. Vespa-Treffen unseres VC im kommenden Jahr wiederum einzufinden.

Das war unsere 1. Herforder Spätlese.

Hans Dietrich Kuhl
VC Herford

Neues von den Babys

Dat send se! Nach vielen „Ah" und „Oh" möchte sich hiermit zu Beginn der neuen Saison der Vespa-Club Duisburg-Süd allen Clubs der großen Vespa-Familie vorstellen. Das Zepter schwingt Kurt Siefert.

In seinem Fahrwasser gleitet Kls. Sprengel.

Die „Kicker" vom VC Mannheim vor einem Freundschaftsspiel gegen den VC Heidelberg

Die Pfennige zählen darf Wilbert Höwing. Den Papierkrieg erledigt Horst Butz.

Und Student der Straßen und Landkarten ist Willi Wilms.

Obwohl der 1. Mai 1958 die Geburtsstunde unseres Clubs ist und wir gerade dabei sind uns aus den Windeln zu schälen, haben wir als Baby auch schon einiges aufzuweisen. Mehr als 50 000 km rollten unsere Vespen bereits bis Jahresende für die Belange unseres Clubs. Alle bekannten Vespa-Treffen im Bundesgebiet, wie Berlin, Kiel, Wiesbaden, Recklinghausen, Ratheim, Augsburg sahen die rot-weißen mit dem Stadtwappen gekennzeichneten Clubbänder. Zuverlässigkeitsfahrten und Freundschaftstreffen wie Zuipthen (Holl.), Dortmund, ADAC-Sternfahrt Duisburg, Noord-Limburg (Holl.) usw. wollen wir nur am Rande erwähnen, da sonst eine Extraausgabe des Vespa Tip fällig wäre. Besonderen Dank für ihre Leistungen möchten wir den Clubmitgliedern widmen, welche die Kieler und Wiesbadener Tage erlebten.

Zur Alphabet-Rallye Wiesbaden starteten vier Maschinen. Drei Touren als Mannschaft und „Biba" mit seines GS als Einzelfahrer. Trotz wochenlangem Bravseins nahm Petrus keine Notiz davon und sandte uns bereits in Westfalen die ersten Grüße.

Ausländische Vespa-Treffen Spanien

März
28./29. Katalanische Zuverlässigkeitsfahrt, VC Barcelona

April
18./19. Andalusische Zuverlässigkeitsfahrt, VC Sevilla
25./26. Rallye nach Granada, VC Granada (für ausländische Teilnehmer offen)

Mai
16./17. Damen-Rallye nach San Sebastian, VC San Sebastian
30./31. Zuverlässigkeitsfahrt in Kastilien, VC Madrid
30./31. Rallye nach Burgos, VC Madrid

Juni
6./7. Zuverlässigkeitsfahrt, VC Oviedo
14.–21. Zuverlässigkeitsfahrt durch 20 Provinzen, VC Spanien

Juli
24./25. Rallye, VC Vigo

September
22./23. Rallye, VC Oviedo

Oktober
11./12. Rallye, VC Alicante

Anfragen zu richten an:
Vespa-Club Espagne,
C/ Lope de Haro, Nr. 13,
1/0 D Madrid (Espagne)

Ausländische Vespa-Treffen Holland

März
30. Frühlings-Rallye, VC Breda

April
25./26. Rallye zur Eröffnung der Saison, VC Sittard

Mai
17./18. Rallye, VC Gronningen
17./18. Camping-Rallye, VC Herrlen
18. Rallye, VC Roosendaal
23./24. Rallye (beschränkter Teilnehmerzahl), VC Zutphen
30./31. Rallye der schönsten Vespa, VC Deventer

Juni
13./14. Rallye zur Textilstadt, VC Enschede
20./21. Rallye, VC Zierikzee
20./21. Sonnwend-Rallye, VC Nijmegen
27./28. Camping-Rallye, VC Arnhem

Juli
5. Rallye, VC Walcheren
25./26. Rallye (beschränkte Teilnehmerzahl), VC Amersfoort

September
5./6. Rosen-Rallye, VC Heneglo

Anfragen sind zu richten an:
Vespa-Club Holland, Overveen,
Ter Hoffsteedeweg 9

Beim Intern. Vespa-Treffen in Recklinghausen, an dem mit wenigen Ausnahmen der gesamte Club teilnahm, schienen uns die Götter nur mit Pech und Schwefel begossen zu haben, denn trotz mehr als 13 000 km Gesamtfahrtstrecke gab es auch hier nur lange Gesichter. Ja, mit des Geschickes Mächten . . . , das Sprichwort kennen wir ja schon.

Das war in Kürze eine kleine Visitenkarte des VC Duisburg-Süd. Kaum geboren und schon kräftig auf den Beinen.

Mitteilungen des Landesclubs des VCVD

VLC Bayern:

Dem Vespa-Landesclub Bayern wurde die ehrenvolle Aufgabe übertragen, im Rahmen des neuen Sportprogramms des VCVD die 1. Bayerische Vespa-Rallye am 26. April 1959 durchzuführen. Wir sind uns dieser großen Aufgabe voll und ganz bewußt und wollen alles daran setzen, den sportbegeisterten Vespa-Fahrern die Möglichkeit zu bieten, ohne Gefahr für Mensch und Maschine, im redlichen Wettstreit Gleichgesinnter unter Beweis zu stellen, daß die Vespa-Fahrer zu den kameradschaftlichsten, sichersten und nicht zuletzt zu den diszipliniertesten Verkehrsteilnehmern zählen.

Die Clubmitglieder des VC Augsburg wollen auf sportlichem Gebiet beweisen, daß sie keine Mühe scheuen, ihre Kameraden aus dem ganzen Bundesgebiet in jeder Beziehung zufrieden zu stellen.

Wir freuen uns auf Ihre Teilnahme an der

1. Bayerischen Vespa-Rallye 1959
in Augsburg.

Vespa-Landesclub Bayern

gez. Betzenhofer — Landesvorsitzender
gez. Husel — Landessportleiter

VLC West:

Mitte März 1959 findet in Essen eine Zusammenkunft aller Clubvorsitzenden statt, deren Ortsclubs zum VLC West gehören. Der genaue Termin sowie das Versammlungslokal wird den Vorsitzenden noch durch den Landesvorsitzenden schriftlich mitgeteilt.

gez. Schultze
Landesvorsitzender des VLC West

VLC Schwäb. Vespa-Ring:

Die 1. Delegiertenversammlung der Vorsitzenden des SVR 1959 wurde für den 19. April 1959, 10 Uhr, in das Clublokal des VC Tübingen einberufen. Die Tagesordnung geht den Vorsitzenden mit dem März-Rundschreiben des SVR zu. Weitere Anträge können bis zum 11. April 1959 schriftlich an den 1. Vorsitzenden des VC Tübingen, Herrn Siegfried Heinze, Tübingen, Schellingstraße 13, eingereicht werden.

Der SVR führt ebenfalls am 19. April 1959, nachmittags, einen Kurzlehrgang für die Sportwarte und Sportfahrer des SVR durch. Der Sportleiter des SVR, Gerhard Hagemann, referiert über das neue Sportprogramm des VCVD.

Am „Tag der Vespa", dem 3. Mai 1959, beginnt der SVR die Fahrsaison mit einer Pokal-Sternfahrt nach Ulm. Genaue Erläuterungen hierzu gehen den Vorsitzenden mit dem März-Rundschreiben des SVR zu.

gez. Schnizler
Landesvorsitzender des SVR

Am 17. Januar 1959 ist unser 1. Vorsitzender

Hermann Leske

durch einen tragischen Verkehrsunfall im Alter von 23 Jahren für immer von uns genommen worden. Unser Club trauert um seinen aktivsten und besten Kameraden. Der plötzliche Tod von Hermann Leske hat uns tief getroffen. Wir möchten unserem frohen und immer hilfsbereiten Clubkameraden ein ehrendes Andenken bewahren.

Vespa-Freunde Oberhausen
Kuhn, 2. Vorsitzender

Hinweise für unsere Mitglieder:

Der „Thames Valley Vespa Club" (England) bittet uns mitzuteilen, daß er am 30./31. 5. 1959 in London eine Vespa-Rallye durchführt. Im Programm sind vorgesehen: Führung durch London und Umgebung, großer Tanzabend, zwei Zeitfahrten und mehrere Geschicklichkeitsturniere. Vespisten aus Deutschland sind herzlich eingeladen.

Um frühzeitige Nachricht an die Adresse: Mike Scanlon, 95a Earls Court Road, London W.8., wird gebeten.

Der Vespa-Club Sittard" (Holland) würde sich freuen, wenn er bei seinem Vespa-Treffen am 25./26. April 1959 in Sittard zahlreiche Mitglieder des VCVD begrüßen kann. Nähere Auskünfte erteilt: G. A. N. Wessels, Leijenbroekerweg 58, Sittard (Holland).

Der „Vespa-Club Quierschied" (Saar) teilt mit, daß er es sehr begrüßen würde, wenn er beim Internationalen Vespa-Treffen des VC Saar am 13./14. Juni in Quierschied zahlreiche Clubmitglieder des VCVD empfangen kann. Die Teilnehmerzahl ist voraussichtlich auf 200 Maschinen begrenzt. Näheres erfahren Sie durch den VC Saar, Saarbrücken, Bleichstraße 11-15.

Mitteilungen unserer Mitglieder:

VC Bork-Selm

Bei unserer Jahreshauptversammlung am 18. November 1958 wurde folgender neuer Vorstand gewählt:

1. Vorsitzender: V. Beese
2. Vorsitzender: K. Benthaus
Schriftführer: K. Schlierkamp
1. Kassierer: N. Surholt
2. Kassierer: E. Schikorski
Sportleiter: B. Schlüter
1. Beisitzer: W. Scholz
2. Beisitzer: W. Pötter
Tourenleiter: H. Lukner

Unsere Clubanschrift lautet:
VC Bork-Selm, Bork/Westf., Hauptstr. 62

VC Stuttgart

Unser neuer Vorstand:

1. Vorsitzender: Wolfgang Hermann
2. Vorsitzender: Rudolf Baier
Kassier: Trudi Turner
Sportwart: Rudolf Kober
Clubausschuß: Heinz Bürkle, Heidi Lintz, Helmut Arnold, Walter Stollheimer

Jeden Mittwoch ab 20 Uhr im „Jägerstüble",
Unsere Clubabende:
Weimarstraße 7

Unsere Clubanschrift:
VC Stuttgart, W. Hermann, Stuttgart W, Vogelsangstraße 127

VC Mainz

Unsere neue Clubanschrift:
Vespa-Club Mainz, z. Hd. Herrn Werner Weidemann, Mainz/Rhein, Gaustraße 52

VC Herford

Unsere letzte Vorstandswahl brachte folgendes Ergebnis:

1. Vorsitzender: Jürgen Schnepper
2. Vorsitzender: Albert Rossmann
Kassierer: Christof Stüker
Schriftführerin: Brigitte Rolfsmeier
Sport- und Tourenwart: Oskar Wanke
Pressewart: Gerd Weder

Für ihre rege Tätigkeit für den Club wurden geehrt: Dieter Kuhl, Oswald Wanke, W. Springer und O. Euskirchen.

VC Lübeck

Horst Jacobsen

Im letzten VespaTip war der Name unseres 1. Vorsitzenden falsch abgedruckt. Er heißt: Horst Jacobsen. Clubanschrift: Vespa - Club Lübeck e.V., Lübeck, Weinbergstraße 30.

(Zum Trost für den Druckfehlerteufel bringen wir ein Bild von Horst Jacobsen.)

Die Redaktion

VC Unna

Unsere Vorstandswahl am 14. Februar 1959 brachte folgende Vorstandsbesetzung:

1. Vorsitzender: Manfred Wandelt
2. Vorsitzender: Wolfgang Deutsch
1. Kassierer: Erwin Barks
2. Kassierer und Schriftführer: F. K. Schmidt
Sport- und Tourenwart: Theo Opheiden
Stellvertreter: Otto Probst

Folgende Mitglieder wurden im Clubturnier 1958 Sieger: Horst Robbert, Helmut Prill, Günther Reski, Manfred Wandelt.

VC Heilbronn

Ergebnis der Neuwahlen beim VC Heilbronn:

1. Vorsitzender: Franz Mack
Geschäftsführer: Peter Mayer
Sportwart: Heinz Ritter
Tourenwart: Hans J. Hänel
Kassier: Fred Schmitt

Neue Clubanschrift: Peter Mayer, Heilbronn (Neckar), Sternberg 1

VC Braunschweig

Unser Vorstand für das Jahr 1959 hat folgende Besetzung:

1. Vorsitzender: B. Kuhn
2. Vorsitzender: R. Tönnings
Kassenwart: J. Giem
Schriftführer: U. Tönnings
Sportwart: H. Richei
Tourenwart: W. Schrader

VC Remscheid

Das Wahlergebnis unserer Jahreshauptversammlung:

1. Vorsitzender: Lothar Häusler
2. Vorsitzender: Gerd Mehling
Schriftführerin: Anneliese Häusler
Kassiererin: Anneliese Häusler
Tourenwart: Hermann Dieter Gerhards

Erste Clubmeisterschaft

Zu den größeren Babys des Vespa-Clubs von Deutschland gehört auch der „Vespa-Club Essen-Frintrop". Aber trotz seines geringen Alters hat unser Club das Laufen schon gut gelernt. Am 30. November 1958 führten wir unsere erste Clubmeisterschaft durch. Es ging bei dieser Meisterschaft darum, eine bestimmte Strecke mit einer nicht über 50 Std./km liegenden Durchschnittsgeschwindigkeit zu durchfahren. Dabei ermittelten wir folgende Preisträger:

1. Preis: H. W. Knopp
Heinz de Kluit
3. Preis: Harald Rathmer
4. Preis: Rolf Brenner
2. Preis: Horst Bartholmes
5. Preis: Gustav Stolte

Herr Schultze, Vorsitzender des VLC West verbrachte mit uns zusammen noch schöne Stunden, die mit Tanz, Kegeln, einer Tombola, sowie mit einem Damen-Quizturnier ausgefüllt waren. Wir hoffen auch im Jahr 1959 zusammen mit unseren Clubnachbarn manche Veranstaltung gemeinsam durchführen zu können. G. S.

Die Gußeisernen

Zum zweiten Mal nahm der VC Bork-Selm an der ADAC-Zuverlässigkeitsfahrt „Rund um das Ennepetal" teil. Dieser Kurs ist wirklich keine Sonntagsfahrt. Hier können nur hundertprozentige Fahrer etwas ausrichten. Die Strecke bei der diesjährigen Zuverlässigkeitsfahrt war von Anfang bis zum Ende mit Hindernissen durchsetzt, die eigentlich nur mit Motocross-Maschinen geschafft werden konnten.

Trotzdem wagten es die Unentwegten des VC Bork-Selm, die großen Sport-Bosse K. Schlierkamp (Start-Nr. 2), B. Schlüter (Start-Nr. 3) und W. Pötter (Start-Nr. 4).

Jeder Fahrer mußte eine Anfahrtsstrecke von mindestens 160 km zurücklegen.

90 Maschinen gingen um 6 Uhr früh an den Start. Im Abstand von je einer Minute wurden 3 Maschinen auf die Reise geschickt. An den Reifen der Motorräder sah man schon, daß sich diese Fahrer auf ein schweres Gelände vorbereitet hatten. Die drei Vespen des VC Bork-Selm waren dagegen nur serienmäßig ausgerüstet. Die Zuschauer, die um die Vespas herumstanden, raunten sich gegenseitig zu: „Die Fahrer mit solch kleinen Maschinen und Reifen werden wohl die 1. Etappe kaum überstehen."

Aber diese Meinung wurde schon bald korrigiert. Mit offenem Mund sahen die Zuschauer die drei Grand Sport wie der Blitz vom Start wegschießen.

Die zurückgebliebenen Betreuer und Freunde fragten sich in den folgenden 30 Minuten ängstlich, ob Fahrer und Maschinen den schweren Anforderungen des 18 km langen Rundkurses auch gewachsen sind.

Nach der 1. Etappe

Nach der 1. Runde tauchten die drei gestarteten Vespen prompt wieder auf, ohne jeden Schaden. Die Fahrer waren aber mit einer Schlammschicht überzogen. Das Trittbrett der Vespen glich einem Schlammloch. In der 2. Runde hatte W. Pötter leider Pech. Er stürzte am Steilhang, verstauchte sich die Hand und mußte deshalb ausscheiden. Die Aussichten auf den Mannschaftspreis waren damit begraben. Nach 4 Runden war die erste Etappe beendet. K. Schlierkamp und B. Schlüter konnten dabei im unwegsamen Gelände mit Steil- und Geröllstrecken 8 Minuten herausfahren.

Wie groß die Beanspruchung aller Maschinen war, sah man besonders daran, daß schon nach den ersten Runden 25 Prozent

Hier braucht man gute Nerven.

der Fahrer mit Maschinenschaden oder durch Rahmen und Gabelbrüche ausscheiden mußten. Die Strecke war nach 8 Runden so zerfahren, daß die Vespen teilweise bis zum Trittbrett in den Schlamm einsanken. Da gab es für ihre Fahrer nur noch ein Mittel: absteigen und schieben. Aber Schlierkamp und Schlüter, die Gußeisernen, schafften es und hielten durch. Nach neunstündiger Fahrt fuhren die beiden **strafpunktfrei** durch das Ziel. Zwei Goldmedaillen waren der Lohn für die großen Strapazen, und der VC Bork-Selm konnte weiteren Ruhm an seine Fahnen heften. Die pessimistischen Zuschauer brachten ihren Mund nun überhaupt nicht mehr zu.

Nikolaus mit Rute und Gaben

Die schwarzen Schafe und schnellen Fahrer wurden durch den Nikolaus gehörig vorgenommen. Nachdem die Sünden gebeichtet und öffentlich eingestanden waren, wurden die Bösewichte des VC Münster doch noch durch ein Gabenpäckchen getröstet. Die himmlische Gnade kennt eben auch beim Nikolaus keine Grenzen.

Dieses von Horst Dierig arangierte Fest gefiel selbst den notorischen Meckerern.

In der Fortsetzung der weihnachtlichen Clubveranstaltung ehrte der Ehrenpräsident des VC Münster die Clubmeister 1958. Erster wurde der Neuling Willi Dresemann. Als zweiter und dritter folgten Horst Dierig und Erwin Bingel.

Der harmonische Abend fand erst seinen Abschluß, als zu später Stunde unsere Gäste, der VC Borghorst, versehen mit genügend Reiseproviant, die Heimreise antrat.

Zu berichten wäre noch, daß die Generalversammlung des Clubs Horst Dierig als Ersten Vorsitzenden und als Stellvertreter Wolfgang Heister wiederwählte. Die Piepen kassiert 1959 Jürgen Grote.

VC Münster

Heidelberger Geburtstagskinder

Die Heidelberger Vespisten möchten vor der Öffentlichkeit im Vespa Tip ein wenig mit ihren Erfolgen renommieren, die sie im Jahr 1958 errungen haben. Es ist schon so, freudige Dinge behält man nicht gerne für sich. Sie werden noch schöner, wenn auch die anderen Freunde daran Anteil nehmen. Also wäre als Nachsatz zu unseren früheren Veröffentlichungen noch zu berichten, daß der VC Heidelberg beim Bundestreffen in Augsburg mit 16 Maschinen vertreten war und deshalb den 2. Platz in der Zone II erringen konnte.

Acht Tage nach dem Bundestreffen feierte der VC Heidelberg sein achtjähriges Bestehen. Mehr als hundert Vespa-Fahrer aus Frankfurt, Wiesbaden, Mannheim, Karlsruhe, Stuttgart, Kornwestheim und Heilbronn beehrten uns mit ihrem Besuch. Nach einem Geschicklichkeitsturnier feierten wir mit unseren Gästen den Geburtstag des VCH in den repräsentativen Räumen der Höhengaststätte „Molkenkur".

Am 21. September waren wir bei der Bildersuchfahrt des MSC Heidelberg-Kirchheim und acht Tage später bei einer gleichartigen Veranstaltung des VC Mannheim vertreten. Nach der Saisonabschlußfahrt folgten Filmvorträge und ein Fußballspiel gegen den VC Mannheim, wobei wir leider eine 0 : 3-Niederlage einstecken mußten. Ein Quizturnier fand in Clubkreisen großen Anklang, ebenso die Erfolge von Herrn Hummel und Herrn Braun bei der Backnanger Zuverlässigkeitsfahrt. Zwei Goldmedaillen waren der Lohn für die Anstrengungen unserer Sportasse.

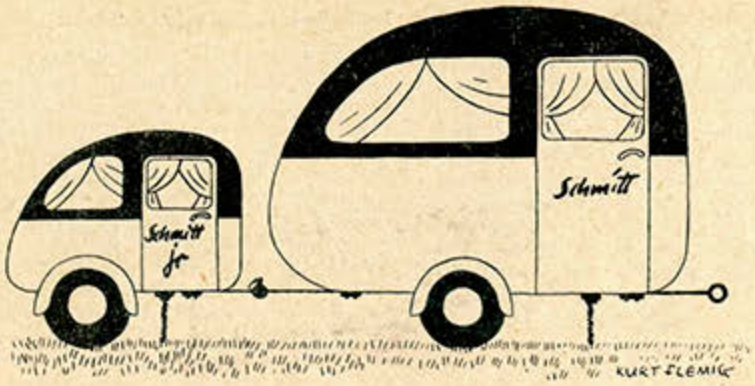
Die Fußball-Mannschaft des VC Heidelberg

Am 6. September fuhr der Club mit 24 Maschinen zum Waisenhaus, und erfreute die Kleinen mit einer Nikolausbescherung.

Beim Nikolausabend des Clubs wurde der Clubmeister, Herr Stelz, geehrt. Aus der Hand des Ersten Vorsitzenden Gerd Hummel konnten die Herren Dürr und Heck für ihre Verdienste um den VCVD die bronzene Ehrennadel des Vespa-Clubs von Deutschland in Empfang nehmen.

Herr Feser, VC Wiesbaden, überreicht Herrn Hummel ein Jubiläumsgeschenk.

Schmünzel-Tip

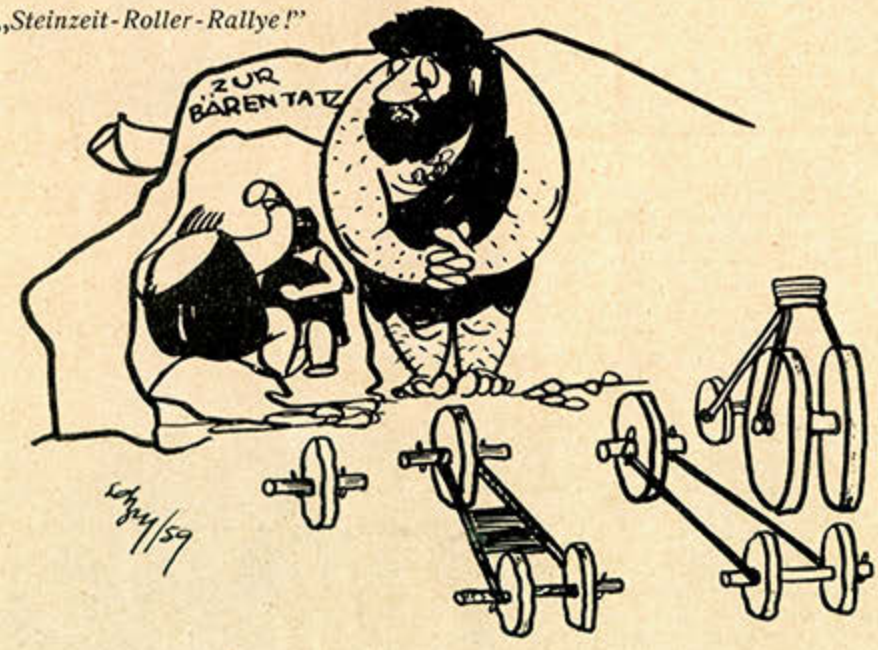


„Wenn der Vater mit dem Sohn"

„Die besonderen Feinheiten"

„Ausziehen . . . Kleider trocknen!"

„Steinzeit-Roller-Rallye!"



„Vespa 125 . . . Touren 150 . . GS 150 . . ."

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 · Redaktion: Erich Miller · Grafische Gestaltung: Ernst Strom · Für unverlangt eingesandte Manuskripte keine Gewähr · Der Vespa Tip erscheint sechsmal jährlich · Das Jahres-Abonnement 1959 kostet 1,80 DM · Einzelpreis 40 Pfennig · Alle Ausgaben des Jahres 1959 können über die Post nachbestellt werden · Bestellungen bei Ihrem Briefträger oder zuständigen Postamt · Zur Zeit gültig Anzeigenpreisliste Nr. 3.

Fotos: Bayr. Bild GmbH., Glässel, Schefer, Joe Niczky, Stuck (Privatarchiv), J. Molezun, Dr. Schweissheimer, Jim Helwig, P. Neff-Verlag, Grohe, Wörner, Clubfoto, Archiv.

Die berühmten Geschwister:

Vespa 125

DIE NEUE VESPA 125 ist in Normalausführung und als „de Luxe"-Modell lieferbar. Preis DM 1280,—; für „de Luxe"-Modell DM 60,— Aufpreis für Sitzbank und Chromausstattung.

Kleiner Steckbrief:

4,6 PS, 3 Gänge, Original-VESPA-Motor, Fallstromvergaser, Normverbrauch 1,8 Ltr., Höchstgeschwindigkeit ca. 70 km/h, Sitzhöhe 780 mm, 8-Zoll-Räder; leise, handlich und leistungsfähig. Zugelassen für 2 Personen.

Große Abb.: „de Luxe"-Modell.
Kleine Abb.: Normalausführung mit abgenommener Motorhaube.

Vespa „GS"

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

Kleiner Steckbrief:

150 ccm, 8 PS, Fallstromvergaser, Original-VESPA-Motor, 4 Gänge, 10-Zoll-Räder, Spitze bis 100 km/h. Hinter dem Schutzschild kann wie bei allen VESPA-Rollern ein Reserverad untergebracht werden. Preis komplett DM 1650,—.

Große Abb.: Einzige Ausführung VESPA Grand Sport.
Kleine Abb.: Grand Sport mit abgenommener Motorhaube.

Vespa 150

DIE NEUE VESPA 150 ist in Normalausführung und als „de Luxe"-Modell lieferbar. Sie ist noch eleganter, leiser und wirtschaftlicher geworden.

Kleiner Steckbrief:

150 ccm, 5,5 PS, neuentwickelter VESPA-Motor **für Gemisch 1:50 (!)**, Leichtmetallbremsen m. Kühlrippen, Normverbrauch 2,2 Ltr., Spitze ca. 80 km/h, 10-Zoll-Räder. Preis:

Normalausführung	DM 1425,—
„de Luxe"-Modell	DM 1485,—

Große Abb.: „de Luxe"-Modell.
Kleine Abb.: Normalausführung mit abgenommener Motorhaube.

▲ Verlangen Sie die Farbprospektserie B/O - VESPA GMBH AUGSBURG ▼

Vespa der meistgefahrene Roller der Welt

23 Dieter Althoff Holbeinstr. 2

Vespa fahren und Hula-Hoop — Monika kann beides