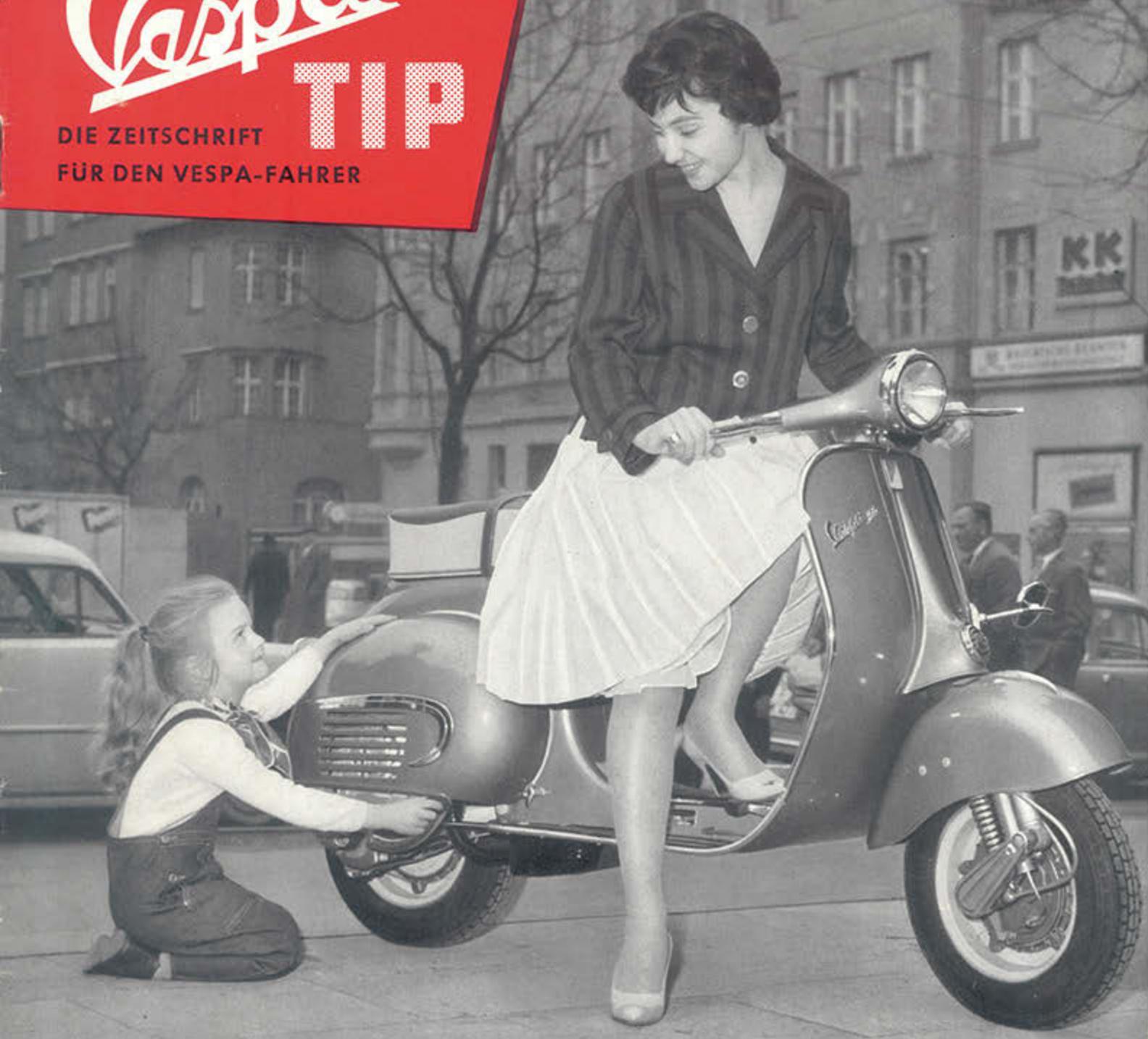


Vespa

DIE ZEITSCHRIFT
FÜR DEN VESPA-FAHRER

TIP



Heute: | „Hans Stuck - Ein Leben für den Rennsport“
| „Vom Rhein zum Ganges - 36000 km mit der Vespa“



„Zur Erinnerung an den Lenz 1959, Deine ...“

Aus dem Inhalt:

† Hans Georg Schultze
Vom Rhein zum Ganges
Hans Stuck
Ein Leben für den Rennsport
Unsere europäischen Freunde
Heidelberg,
ein deutsches Städtebild
Reifen und Verkehrssicherheit
Versicherungen
Aktuelles im Bild
Weltnachrichten
Unser Händlerporträt
Schmunzeltip

★

Besonders für Sie:

Vespa-chic im Vespa-Tip

Besonders für Ihn:

Für den Bordmechaniker

★

Unser Titelbild:

„Fährst Du einkaufen — mit mir
und der neuen Vespa?“

★

Letzte Meldung

Eine Attraktion!

Auf der hannoverschen Messe vom 25. 4. bis 5. 5. 1959 landete ein Sportflugzeug, das als Zubringerfahrzeug einen VESPA-Motorroller an Bord hatte. Das Sportflugzeug stammte ebenfalls aus dem Hause VESPA.

Der VCVD trauert um

Hans Georg Schultze



Unbarmherzig griff der Tod nach einem unserer Besten. Im Alter von 29 Jahren wurde der Vizepräsident des Vespa-Clubs von Deutschland, unser verehrter Clubkamerad Hans Georg Schultze, am 20. März das Opfer eines Verkehrsunfalles. Er starb noch an der Unfallstelle.

Wenige Tage nach diesem schrecklichen Ereignis hatten alle Vespa-Clubs eine Trauernachricht des Präsidenten des Vespa-Clubs von Deutschland, Hans Stuck, in Händen. Bewegt und erschüttert nahm der Präsident in einem Nachruf Abschied von Hans Georg Schultze, dessen Wirken als Landesvorsitzender und Vizepräsident viel Gutes für den VCVD hervorgebracht hat.

Viele haben Hans Georg Schultze anlässlich des „Deutschen Internationalen Vespa-Treffens 1958“ kennengelernt, das er in seiner Heimatstadt Recklinghausen für den Vespa-Club von Deutschland veranstaltete. Es war eine gewaltige Manifestation der europäischen Vespa-Idee. Hans Georg Schultze leitete den Aufbau und die Abwicklung der großen Organisationsarbeit, die für dieses Vespa-Treffen geleistet werden mußte. Seine Clubkameraden, die ihm damals bei dieser schweren Aufgabe zur Seite standen, wissen, daß sich Hans Georg Schultze solange keine Ruhe gönnte, bis er sicher sein konnte, daß alle Vorbereitungen für das „Deutsche Internationale Vespa-Treffen 1958“ abgeschlossen sind. Seine größte Sorge war in dieser Zeit, ob sich alle Clubkameraden aus dem In- und Ausland in Recklinghausen wohlfühlen werden. Er war glücklich, als er sah, wie alle, gleichgültig aus welchem Land sie kamen, in Recklinghausen seßhaft wurden und gemeinsam ein rauschendes Fest der Lebensfreude feierten.

Wenige Tage nach dem internationalen Vespa-Treffen schenkte seine Frau einem Sohn das Leben. Viele Clubkameraden, die durch Zufall von diesem freudigen Ereignis erfuhren und anschließend ihren Landesvorsitzenden besuchten, gratulierten einem stolzen und glücklichen Vater.

Kaum faßbar und niederschmetternd traf deshalb alle seine Freunde die Nachricht von seinem plötzlichen Tod. Für Sonntag, den 22. März, hatte Hans Georg Schultze noch eine Besprechung aller Clubvorstände aus dem Landesclub West nach Recklinghausen einberufen. Doch der Tod war anderer Meinung.

Am 24. März wurde Hans Georg Schultze auf dem Nordfriedhof in Recklinghausen beigesetzt. Sechs Clubkameraden vom VC Recklinghausen trugen ihn auf seinem letzten Weg. Ihnen folgte eine große Trauerversammlung, in der sich außer den Angehörigen von Hans Georg Schultze, die Berufskollegen zusammen mit vielen Clubkameraden zu einem langen Trauerzug vereinten, um dem Toten die letzte Ehre zu erweisen.

Es war ergreifend zu sehen, mit welcher Anhänglichkeit die Clubmitglieder ihres toten Landesvorsitzenden und Vizepräsidenten gedachten. Viele Kränze, niedergelegt von den einzelnen Vespa-Clubs, schmückten sein Grab. Im Namen des Präsidenten des Vespa-Clubs von Deutschland legte der Generalsekretär des VCVD, Wolfgang Schramm, einen Kranz des Clubs nieder und nahm mit Worten des Dankes Abschied von Hans Georg Schultze.

Eine Gewißheit ist unserem Freund und Kameraden über den Tod hinaus geblieben: viele seiner Clubkameraden werden ihn als einen bescheidenen und fröhlichen Menschen im Gedächtnis behalten.



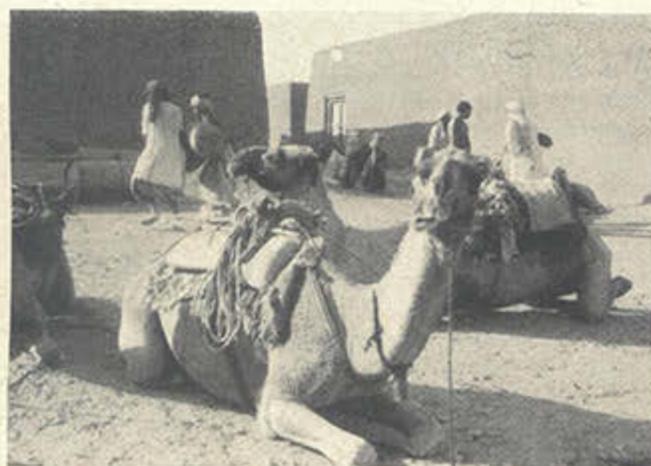
Vom Rhein zum Ganges

Mit der Vespa nach Indien — 7 Monate unterwegs — Audienz bei Nehru

Die Indienfahrer, der 21jährige Fotograf Dieter Ring und der 19jährige Schuhmachergeselle Richard Schebera, beide Kölner Jungs, sind, wie wir im letzten Vespa Tip angekündigt haben, inzwischen von ihrer 36 000-Kilometer-Reise nach Indien wohlbehalten wieder am alten Rhein angekommen. Die beiden Globetrotter, die als Fahrzeug eine VESPA TOUREN 150 benutzten, waren insgesamt sieben Monate unterwegs und berührten dabei siebzehn europäische und asiatische Länder. Die Kosten der mutigen Reise betragen pro Kopf 780,- DM.



Am 6. August 1958, morgens um 10.10 Uhr, rollte das Unternehmen an. Vorerst wurden die Kurven vorsichtig genommen, denn Dieter, Richard und das Gepäck machten immerhin fünfhundertfünfzig Pfund Zuladung aus. „Zunächst“, erzählt



Kamelbahnhof und Raststätte in Persien

Dieter, „führte unsere Route über die bekannten und schon viel beschriebenen Strecken durch ÖSTERREICH und JUGOSLAWIEN. Die Grenzbeamten schauten für unsere Begriffe reichlich finster. Und doch waren die Götter mit uns. Die kleine Pistole in unserem Gepäck blieb unentdeckt. „Über Zagreb bis 100 Kilometer hinter Belgrad trafen die Reisenden auf gute, dann aber sehr mäßige Straßen. Dafür waren die Sympathien der Leute für die beiden Deutschen unverkennbar. „Mit der kleinen VESPA wollen Sie nach Indien — unmöglich!“ war jedoch die ständig wiederkehrende Feststellung, sobald das Gespräch auf das ferne Reiseziel Indien kam.

GRIECHENLAND begann mit ausgezeichneten Straßen. Die Grenzformalitäten wurden auf freundschaftlicher Basis abgewickelt. Gleich die erste Nacht, als die beiden Indienfahrer unter freiem Himmel ihr Nachtlager bereitet hatten, brachte ein Erlebnis. „Plötzlich krachte es und dann folgte fürchterliches Geschrei“, berichtet Dieter dazu. Eine Fuhrer mit Mädchen, die von einem Fest heimkehrten, war in den Graben gestürzt. „Wir leisteten natürlich mit unserer Reiseapotheke gleich Erste Hilfe“, kommentieren die Vespisten den weiteren

Verlauf des Ereignisses — nicht ohne dazu zu schmunzeln. Bei Saloniki, als sich südwärts voraus der Olymp, der Berg der Götter, abzeichnete, führte die Route linksab in Richtung Chalkidike. Dies ist die Gegend, wo sich die Füchse und Hasen des Balkans gute Nacht sagen und wo im Süden an der Küste der Ägäis auf einem unwegsamen Felsen das sagenumwobene Kloster Athos mit seiner Mönchsrepublik steht.

An der Grenze des Abendlandes

Bei Como passierten Dieter und Richard die Grenze zur TURKEI. Gute Straßen und niedrige Preise waren die ersten Eindrücke. Sie erreichten Istanbul, die Nahtstelle zwischen Okzident und Orient, Stätte christlicher und mohammedanischer Geschichte. Der VESPA-CLUB von Istanbul zeigte sich als fürsorglicher Gastgeber. Fahrten zum Bospours, Marmarameer und zum Schwarzen Meer gehörten zum Programm. Ein besonderes Erlebnis waren zwei Stunden in einem Freilichtkino, in dem die Besucher familienweise auftraten und durchaus wie zuhause taten. Über mäßiger werdende Straßen ging es nach Ankara und dann auf einer ausgesprochen schlechten Piste über Erzerum durch das armenische Bergland.

PERSIEN hieß für die Reisenden vorerst warten. Die Grenzbeamten hatten Mittagspause. Diese schien ihnen heilig. „Eine persische Reisegesellschaft, die nach Deutschland wollte und



Indische Straßen zur Monsunzeit

ebenfalls wartete, lud uns zu einem Imbiß ein“, berichtet Dieter. Die Gastgeberin — so sprach es sich herum — war die Gattin des persischen Postministers.“ Die nächsten Stationen waren Täbris und schließlich Teheran — die moderne Metropole des Landes. „Wir erfuhren immer wieder spontane Gastfreundschaft durch unbekannte Menschen“, betonten beide Asienfahrer. „Ein Weinbauer, der vor Jahresfrist in Deutschland einen Kurs mitmachte, traktierte uns mit Weintrauben. Als wir in Teheran unseren uns empfohlenen Gastgeber aufsuchen wollten, gerieten wir in der uns bezeichneten Straße prompt an eine andere Familie gleichen Namens. Als sich der Irrtum herausstellte, sollten wir trotzdem unbedingt bleiben.“ Weiter auf Ostkurs wechselten sich nun Wüsten, Steppen und Wellblechstraßen ab. Die Sonne brannte mit 50 Grad. „Mehr in einem Dämmerzustand als wach errollerten wir Kilometer um Kilometer. Einmal wurden wir von einem Rudel wilder Hunde überfallen“, erzählt Dieter. Zu ihrem Glück sei es Richard gelungen mit der kleinen geschmuggelten Pistole das Leittier zu erschießen.

Tee schützt vor Räubern

AFGHANISTAN öffnete sich erst nach einigen Schwierigkeiten. In Mesched wollte man für die beiden zuerst wegen Räubergruppen kein Visum erteilen. Schließlich glückte die



Kunstvolle Pagode eines Hindutempels

Sache doch noch. Ihr Erlebnis dazu: „Wir übernachteten einmal bei ganz komischen Leutchen. Sie besaßen eigenartiger Weise ein — wenn auch für unsere Begriffe antiquarisches — Telefon. Immer, wenn ein Fahrzeug am Haus vorbeifuhr, setzte es der Hausherr in Betrieb und palaverte wild darauf los. „Man hatte uns jedoch schon Tee angeboten — das Symbol für die gastliche Aufnahme — und so fühlten wir uns absolut sicher.“ Über Farah und Kandahar rollte die kleine Gesellschaft weiter nach Osten. Die Orte schienen aus einem orientalischen Bilderbuch zu stammen.

PAKISTAN erreichten sie bei Chaman und kurz darauf, nachdem das Suleiman-Gebirge passiert war, begann der tropische



Begegnung mit Wirtschaftsminister Dr. Erhard im Tempel „Tasch Mahal“. Links Dieter Ring

Abschnitt mit feuchtheißem Klima. Die Fahrt ging nun den Indus aufwärts nach Lahore. Über die ganze Breite des Horizontes zog sich die Ahnung des Himalajamassives.

Im Lande des Nehru

INDIEN präsentierte sich als erstes mit der Stadt Amritsar. Hier steht der berühmte Tempel der Sighs, jener Kaste die Bart und Turban trägt. In dem Tempel, in dem täglich Hunderte von Menschen kostenlos gespeist werden, fanden die zwei Kölner gastliche Unterkunft und ein Schild in deutscher Sprache: „Unser Vater ist einer und wir alle sind seine Kinder.“ In Delhi wurden sie unvermittelt von einem Knaben angesprochen und in ein vornehmes Haus eingeladen. Es war die Wohnung des Sekretärs des Ministerpräsidenten. Einige Zeilen des Gastgebers öffneten den Globetrottern alle Wege zu Pandit Nehru, der ihnen eine freundliche Audienz gewährte. Mit einem persönlich signierten Bild und den besten Grüßen für ihre Landsleute entließ Nehru die strahlenden Weltbummler. In Agra am Dschamma, einem Zufluß des Ganges, begegneten die Vespa-Fahrer in dem berühmten Tempel „Tasch Mahal“ dem deutschen Wirtschaftsminister Dr. Erhard. Seit die Reisenden Pakistan betreten hatten, brauchten sie kein Geld mehr. In Bombay zum Beispiel nahmen sie von vielen Einladungen die eines Hotels an und verbrachten dort kostenlos 12 Tage. „Wir mußten wie Filmstars Autogramme geben, auf irgendwelche Zettel, Karten und ... Geldscheine.“ Bombay wurde der Wendepunkt der Reise. Über den Rückweg berichten wir im nächsten VESPA TIP!



Hindus in religiöser Ekstase

HEIDELBERG

Jedes Jahr besuchen viele Touristen aus Europa und Übersee Heidelberg, die romantische Stadt am Neckar. Nicht nur die ehemaligen Studenten der Ruperto-Carola, der ältesten deutschen Hochschule, sondern auch alle Liebhaber einer beschaulichen Lebensart, zieht es immer wieder in diese Stadt.

Das Heidelberger Schloß, die Residenz der pfälzischen Kurfürsten vom 13. bis zum 17. Jahrhundert, ein Meisterwerk der deutschen Renaissance, wurde im Orleans'schen Erbfolgekrieg 1689 und 1693 zerstört und bildet seit dieser Zeit als weltberühmte Ruine, den Hauptanziehungspunkt für alle Besucher Heidelbergs. Der Faßkeller des Schlosses, dessen Mittelpunkt ein riesiges Weinaß (Inhalt 200 000 Liter) darstellt, nimmt auch die Vespa-Fahrer aus ganz Europa anlässlich ihres internationalen Vespa-Treffens, beim Schloß- und Kellerfest in seine weinseligen Mauern auf.

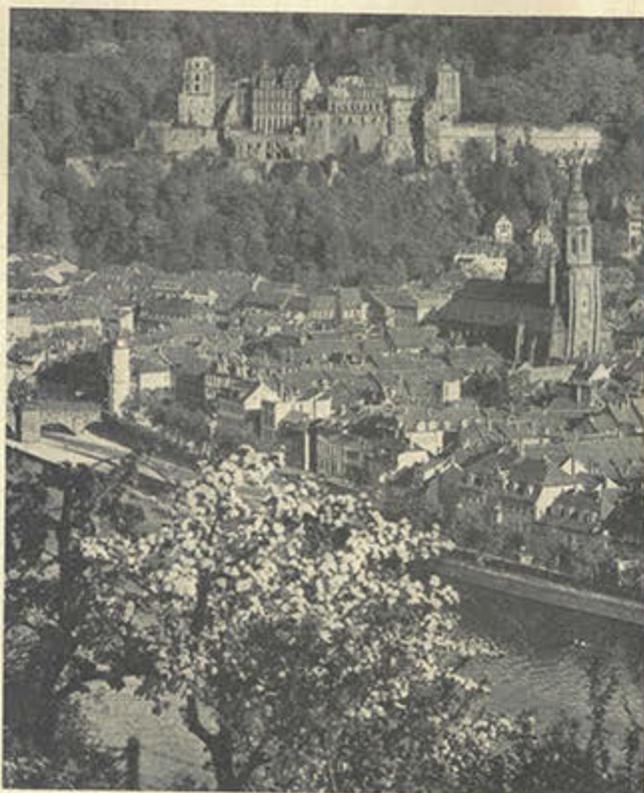
Außer diesem Mittelpunkt feuchtfröhlicher Feiern bietet das Heidelberger Schloß dem Besucher vieles, was einer Besichtigung wert ist, so die Schloßkapelle, den Königssaal, die Elisabethenpforte und die Goethe-Erinnerungsstätte.

Die Stadt Heidelberg, die über wenig Industrie verfügt, ist im In- und Ausland nicht nur durch ihre Schloßruine bekannt, sondern vor allem durch die Universität, die Museen, Bibliotheken und Sammlungen. In der alten Universität, einem Barockbau von Adam Breunig, befindet sich noch heute der „Karzer“, das ehemalige Studentengefängnis.

Allen Teilnehmern des Internationalen Vespa-Treffens ist zu empfehlen, am Sonntag, dem 31. Mai, nachmittags, einen Spaziergang durch die Stadt zu unternehmen. Dabei werden die weitgereisten Vespa-Fahrer den ganzen Zauber von Alt-Heidelberg kennenlernen können. Anstatt eines Baedekers mögen dem Besucher einige Hinweise für seine Streifzüge dienen.

In einem reizvollen Patrizierhaus aus dem Jahre 1712 ist in der Hauptstraße das Kurfürstliche Museum untergebracht. Hier werden Sammlungen von Frankenthaler Porzellan, Kunstwerke aus der kurfürstlichen Zeit, wie der Zwölfbotenaltar von Tilman Riemenschneider, gezeigt. Eine historische Trinkstube lädt den Besucher zum Verweilen ein. In der Gartenhalle des „Heidelberger Kunstvereins“ werden wechselnde Ausstellungen moderner Kunst abgehalten. In Geologisch-Paläontologischen Institut (Hauptstraße) ist der Homo heidelbergensis, der älteste menschliche Unterkiefer, der 500 000 Jahre alt ist, neben Tierfunden aus der gleichen Zeit zu sehen.

Das Haus „Zum Ritter“ in der Hauptstraße, ein Renaissancebau aus dem Jahr 1592 ist das einzige Bürgerhaus, das die Zerstörung der Stadt überdauerte. Auch das Rathaus am



Das Wahrzeichen Heidelbergs, die historische Schloßruine

Markt mit dem Herkulesbrunnen ist sehenswert, ebenso das ehemalige großherzogliche Palais am Karlsplatz. Neben dem Haus „Zum Ritter“ ist in der Hauptstraße auch das Haus „Zum Riesen“ zu finden, das durch eine eindrucksvolle, plastische Barockfassade auffällt.

Die Heiliggeistkirche am Marktplatz beherbergt die Grabmäler der Kurfürsten und die Peterskirche bei der Universität nennt besonders schöne Grabsteine und Altarbilder ihr Eigen. Sollte die Zeit noch ausreichen, ist ein Besuch des Botanischen Gartens mit Tiergarten in der verlängerten Mönchhofstraße unbedingt anzuraten.

Wie bei jedem Kennenlernen fremder Städte, so kommt es für den Fremden besonders in Heidelberg darauf an, ohne Hast und Eile durch die Stadt zu streifen, um die vielen Schönheiten erfassen und sehen zu können.

Schon 1954 hat es den Vespisten aus den westeuropäischen Ländern in Heidelberg sehr gut gefallen und es ist deshalb anzunehmen, daß die Besucher des internationalen Treffens 1959 ebenso gute Erinnerungen mit nach Hause nehmen werden.

PROGRAMM

des internationalen Vespatreffens 1959 in Heidelberg

Samstag, 30. Mai

- 14-18 Uhr: Empfang der Teilnehmer
- 19.30 Uhr: Gemeinsames Abendessen in der Stadthalle
- 21.00 Uhr: Vespa-Ball mit Kabarett, Tanz und Tombola in der Stadthalle

Sonntag, 31. Mai

- 9.30 Uhr: Geschicklichkeitsturnier auf dem neuen Meißplatz
- Beteiligte an diesem Turnier können nicht an der Dampferfahrt teilnehmen

- 9.45 Uhr: Dampferfahrt in das herrliche Neckartal
- 13.00 Uhr: Gemeinsames Mittagessen in der Stadthalle
- 15.00 Uhr: Disziplin-Korsofahrt zum Schloß
- 15.30 Uhr: Schloßbesichtigung, anschließend frei
- 18.00 Uhr: Empfang der Clubvorsitzenden bzw. Mannschaftsführer durch den Oberbürgermeister
- 20.00 Uhr: Schloß- und Kellerfest auf dem Heidelberger Schloß, zwei Tanzkapellen
- 21.45 Uhr: Schloß-Innenbeleuchtung mit Feuerwerk

HANS STUCK - Ein Leben für den Rennsport

Vom Milchwagen zum Rennwagen - verwegene Kurven - Silber und Orchideen

Aus purem Silber ist die Schreibtischplatte im Wohnzimmer von Hans Stuck. Abgesehen von dem großen Metallwert hat dieses Möbelstück einen noch viel größeren, einen fast unbezahlbaren Erinnerungswert. Diese wundervolle Schreibtischplatte nämlich ist aus über 80 Silberpokalen gewalzt, die sich Hans Stuck im Laufe der Zeit zusammen „gerannt“ hat. Jeder Preis ist auf der Platte eingraviert. Aus 35 weiteren Silberpokalen hat sich Hans Stuck eine zweite Platte für seinen Rauchtisch gießen lassen. Auch hier sind all die Siege,



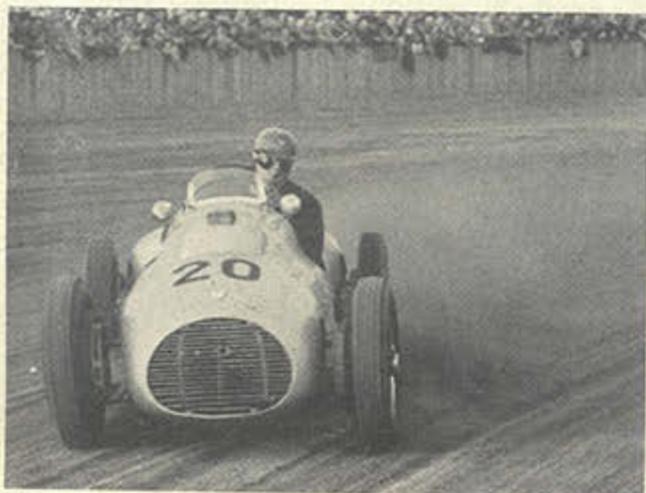
Der sieggewohnte Hans

für die er die Becher bekommen hat, eingraviert. Die Idee mit den silbernen Tischplatten war eine gute Möglichkeit, die vielen Pokale, Siegesbecher und Silberschalen unterzubringen, die sich Stuck erwarb. Denn um die „Dinger“ alle einzeln aufzustellen, hatte er zu wenig Platz. Außerdem hätten sie dann dauernd geputzt werden müssen.

Nur seine größten Trophäen hat er aufgehoben. Sie füllen ein mehrere Meter breites, in die Wohnzimmerwand eingelassenes Regal vom Boden bis

zur Decke. Hier hebt der heutige Vespa-Präsident jene Pokale auf, die außergewöhnlich wertvoll oder in der Formgebung besonders hübsch gelungen sind oder aber bei Rennen errungen wurden, an die er sich aus irgendwelchen Gründen besonders gern zurück erinnert. Mal war es ein besonders hart errungener Sieg, dann wieder ein sehr überlegen nach Hause gefahrenes Rennen. Es sind auch Trophäen von Wettkämpfen darunter, bei denen es — wie so oft — nur um Haaresbreite am Verhängnis vorbei ging.

Mit 22 Jahren heiratet er Ellen Hahndorf, die erste seiner drei Frauen. Er übernimmt das elterliche Gut Waldhof im Schwarzwald. Kurz darauf erwirbt er das Gut Sterz bei Wolfratshausen, nahe am Starnberger See und vor den Toren Münchens. Hier kauft er sich das erste Auto. Es ist ein vom Personenauto zum Lieferwagen umgebauter Dürkopp, 4 Zylinder, Baujahr 1921. Stuck verkauft dafür vier Pferde und liefert mit dem Wagen täglich die Milch vom Gut in die nahe Großstadt. Als sei der Teufel hinter ihm her, so rast er täglich früh um 4.30 Uhr über die holprigen Straßen der Stadt zu. Manchmal ist von dieser Schaukelei die Milch sauer, bis er sie in München abliefert. Für die Bauern freilich, durch deren Dörfern er



Fahrkunst und Verwegenheit

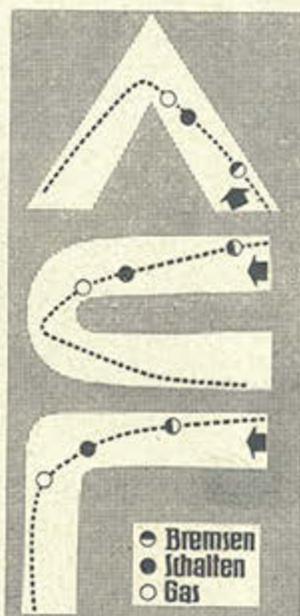
auf seiner täglichen Tour feigt, wird Stuck zur Uhr. „Zenzi aufstehen, grad is da Stuck durch“, wecken die Bauern ihre Dienstboten. Bald wurden seine rasanten Milli-Fahrten auch von den Leuten des Bayerischen Automobilclubs belächelt.

Erster Sieg im Rückwärtsgang

Autofahrer waren damals noch ausgesprochene Herrenfahrer. Es waren jene Jahre aus der Steinzeit des Automobils, da sich die meisten Autler das Benzin noch aus der Apotheke holten, oder es faßweise in der Garage hatten. Tankstellen und Reparaturwerkstätten waren noch keine Begriffe. Im Notfall sprang der Dorfschmied ein. Wer die Führerscheinprüfung machte, lud die Herren vom „Dampfkesselrevisionsverein“ zu einer Kaffeefahrt ins Grüne ein. Dabei überzeugten sich die Prüfungsingenieure von der Fahrkunst des Prüflings in des-

sen neuem Auto und ließen sich interessiert die technischen Daten der Motorkutsche erklären, wie sie der Autobesitzer beim Kauf im Werk gesagt bekam. Abends aber trafen sich die Herrenfahrer am Stammtisch und stemmten den Maßkrug ohne Furcht vor den Promillen. Bei so einem Abend mit der motorisierten Prominenz von Wolfratshausen wurde Hans Stuck ob seiner schnellen Fahrweise aufgezo-gen. Stuck sticht der Hafer und er wettet, den 500 Meter langen Wolfratshausen Berg mit seinem Milchwagen im Rückwärtsgang schneller zu bezwingen, als die anderen vorwärts.

Auf so etwas setzten die Herrenfahrer 50 Flaschen Sekt. Stuck montiert sich zu Hause große Hinterräder auf die Milkutsche, gleicht damit die Übersetzung des Rückwärtsganges aus und macht ihn dadurch so schnell wie einen Vorwärtsgang. Hans Stuck gewinnt das Rennen vor dem Tierarzt und dem Apotheker. Jetzt hetzen ihn seine Freunde aber zu einem richtigen Rennen, zumal er einen nagelneuen Dürkopp-Tourenwagen gekauft hat. Die Herrenfahrer versprechen sich von der Rennfahrerei des Gutsbesitzers Stuck eine echte Gaudi. Stuck fährt tatsächlich nach Baden-Baden und gewinnt das Bergrennen. Sein Herrenfahrer-Anhang ist schier aus dem Häuschen. Wenige Monate später, im Februar 1924, schlägt er auf dem Eis des Rießersees bei einer Geschicklichkeitsfahrt die damaligen Rennfahrer-Kanonen Kappler und Kimpel.



Die weltberühmte Kurventechnik von Hans Stuck

Rennwagen contra Flugzeug

In den Wintermonaten der nächsten Jahre wird Stuck ein gern gesehener Gast bei den Eisrennen auf dem Eibsee und dem Rießersee. Die Wagen kriegen für diese Rennen speziell präparierte Reifen mit Nägeln auf dem Profil. Es ist fast mehr Zirkus, mehr Artistik als Sport. Stuck aber ist auch dabei nicht zu schlagen. Er gewinnt 1929 sogar das Handicap-Rennen gegen seinen Freund Ernst Udet in einem Wettstreit Rennwagen contra Flugzeug. Udet auf dem Flugzeug Flamingo muß in der Luft die gleichen Kurvenschleifen ziehen, wie Stuck auf der Eisfläche mit seinem Austro-Daimler.

Bis er freilich zu dem Rennwagen von Austro-Daimler kommt, hat Stuck mit seinem Dürkopp-Sportwagen seine Rennfahrer-



Aus der historischen Mappe. Von links nach rechts: Hühnlein, Hitler, Caracciola, Stuck, Rosemeyer

Talente unter Beweis zu stellen. Er tut dies ausgiebig. Anno 1926 gewinnt er schon die Bergrennen in Salzburg, Ratisbona, Oberjoch und auf der Solitude. Jetzt tritt Austro-Daimler an ihn heran, stellt ihm für vier Rennen einen Sportwagen zur Verfügung und verspricht einen Rennvertrag nebst Fabrik-Rennwagen, wenn er sich bewähre. Stuck nimmt freudig an.

Vom Gutsbesitzer zum Rennfahrer

Doch sein erstes Rennen für Daimler und zugleich sein erster Start in der Schweiz beim Klausenpaßrennen wird ein Fiasko. Der Wagen geht in Flammen auf. Meint Austro-Daimler-Direktor Windberger: „Wan aner wie Sie bloß mit zwa Radln durch die Kurven geht, da muß ja dös schöne neie Wagerl verbrennen.“ Für die schräge Kurvenlage war nämlich der Vergaser nicht geeignet, das Benzin lief über, floß auf das heiße Auspuffrohr und das Feuerchen war fertig. Beim zweiten Proberennen am Freiburger Bergrekord platzt ein Vorderreifen, der Wagen überschlägt sich und Stuck bricht sich beide Oberschenkel. Es war der erste Unfall, dem im Laufe der Jahre noch viele folgen werden. Die dritte Chance beim Zuger Bergrennen verpaßt Stuck durch einen Pleuelbruch. Doch beim vierten und letzten Versuch, beim Arlbergrennen endlich platzt der Knoten. Stuck fährt mit seinem Sportwagen Tagesbestzeit vor den Daimler-Fabrikfahrern mit ihren Rennautos. Auf der Stelle kriegt Hans Stuck den Vertrag. Aus dem Gutsbesitzer ist ein Rennfahrer geworden.

Immer weniger Zeit findet Stuck für sein Gut, für seine Familie. Ihn hat der Rennfahrerteufel gepackt. Schon 1927 nennen die Zeitungen Hans Stuck den „König der Berge“. Bergrennen sind seine Spezialität. Bei diesen Fahrten vom Fuß des Berges über Serpentin, Haarnadelkurven und Spitzkehren zum Gipfel startet jeder für sich allein. Es ist ein gnadenloser Kampf um Sekunden. Es ist die hohe Schule des Rennsports und eine mörderische Fahreier gegen die Uhr. Hans Stuck sagt darüber selber: „Der Wagen ist praktisch immer am Ausbrechen. Keinen Augenblick darf die Konzentration auch nur etwas nachlassen. Es ist eine kilometerlange Fahrt auf des Messers Schneide.“ Und doch fühlt er sich dabei in seinem Element.

Bergkönig und Kurvenspezialist

Gerade bei Bergrennen kann er aber auch seine einmalige Kurventechnik ausspielen. Unnachahmlich ist dieser Fahrstil. Nur wenige haben versucht, Stucks Kurventechnik zu kopieren. Sie war und ist den meisten zu verwegen, zu waghalsig. Stuck geht ganz scharf, mit Vollgas, an die Kurve heran, bremst plötzlich sehr stark ab, läßt in der Kurve das Fahrzeug herumschleudern und gibt schon wieder Gas, so daß der Wagen wie ein Torpedo aus der Kurve herauschießt. Damit gewinnt er immer und in jeder Kurve Bruchteile von Sekunden, um die er dann eben schneller ist als die anderen Kollegen.

Mit diesem verwegenen Fahrstil wird er Europas Kurvenspezialist. Gewinnt 1928 als erster Deutscher die schweizerische Meisterschaft, wird 1929 österreichischer Meister und holt 1930 den ersten Titel eines Europa-Bergmeisters. Am Zirlerberg und in der Tatra, am Semmering, in der Bernina

und im Riesengebirge, in Lemberg, am Stifiserjoch und in Feleac (Rumänien) dreht er Rundenrekorde und Tagesbestzeiten. 1931 wird er internationaler Alpenmeister. In diesem Jahr geht er auch nach Übersee. Er wird brasilianischer Bergmeister, holt den Kilometerrekord von Brasilien und kriegt dafür von einer glutäugigen Schönen 50 herrliche Orichdeen überreicht. Nur beim Großen Preis von Argentinien gibt er freiwillig auf. Bei dieser Querfeldeinfahrt wären nämlich unter seinem schweren Rennwagen die morschen, nur für Tragtiere gedachten, Holzbrücken eingebrochen.

„Hans im Glück“ hat Pech

Schon nach der Rennsaison 1928, während der er monatelang von Gut Sterz abwesend war, beschließt er den Gutsbesitzer an den Nagel zu hängen. Das Gut wird verkauft. Seine Frau Ellen, die immer gegen die Rennfahreier war, trennt sich mit den drei Kindern von ihm. Sie gehen in Frieden auseinander und bleiben gute Freunde. Stuck ist ganz frei für die Rennfahreier. Sie wird ihm zum Beruf, vor allem, als er bei einem großen Börsenkrach in Freiburg das ihm durch den Verkauf des Gutes zur Verfügung stehende Vermögen verliert. Er hat das Geld, lauter harte Schweizer Franken, in Blechdosen verlötet und in einem Safe einer Freiburger Bank deponiert. Nach dem dortigen Rennen wollte er das Geld in der Schweiz anlegen. Diesmal aber hat „Hans im Glück“ wirklich Pech. Während er das Rennen gewinnt, macht sich der Inhaber des Bankhauses mit den in seinen diebessicheren Safes gelagerten Wertsachen auf Nimmerwiedersehen davon. Auch Stucks Fränkli in den verlöteten Blechdosen nimmt er mit.

Von Austro-Daimler geht Stuck 1931 zu Daimler-Benz, dem einzigen Autowerk im Reich, das damals Rennwagen baut. Ein schweres Ungetüm ist dieser Mercedes SSK. Rudolf Caracciola wird für ein paar Jahre sein Stallkamerad und Neubauer ihr Rennleiter. Doch schon geben mehr und mehr die Ausländer mit ihren kleinen, wendigen, hochtourigen Rennern den Ton an. Mercedes zieht sich offiziell für einige Jahre vom Rennsport zurück. Hitler aber fordert 1933 einen deutschen Rennwagen. Professor Porsche trägt bereits in seiner Aktentasche die Konstruktionen dazu her, die dann auf allerhöchstem Befehl durch Auto-Union in Zwickau verwirklicht werden. Die Aera der „Silbernen Phantome“ zieht herauf.

1934 das Jahr der Triumphe

Das erste dieser silbergrauen Ungeheuer, die mit so technischen Sensationen wie Heckmotor, Schwingachsen und Verdrehungs-Federung aufwarten, schafft auf Anhieb auf der Avus drei Weltrekorde. Am Steuer des Wagens sitzt Hans Stuck. Kurz darauf wird Stuck beim Eifel-Rennen hinter von Brauchitsch, der den neuen Mercedes steuert, zweiter. Der Große Preis von Deutschland auf dem Nürburgring aber wird einer der größten Erfolge von Hans Stuck. Er gewinnt als Spitzenfahrer von Auto-Union vor Fagioli und den übrigen Assen des Lenkrads, wie Caracciola, Nuvolari, Varzi, Chiron und Guy Moll. Es war bei diesem Rennen alles am Start: Auto-Union, Mercedes, Maserati, Alfa Romeo und Bugatti. Die Großen Preise der Schweiz und der Tschechei sind die nächsten Erfolge von Stuck; der 1934 eines seiner erfolgreichsten Rennjahre hat. Er wird Deutscher Straßenmeister und Deutscher Bergmeister, obwohl er beim Freiburger Bergrekord im Training nur mit Mühe aus seinem brennenden Wagen geborgen werden kann, gewinnt er am nächsten Tag dieses Rennen ebenso, wie das Kesselberg- und Feldbergrennen und die Prüfung am Mont Ventoux.



Karl Pflugmacher

Hans Stuck auf der weißen Piste

(Fortsetzung und Schluß im Vespa Tip Nr. 25)



- hält den Motor innen sauber
- viel länger volle Motorleistung
- keine Korrosion
- freies Spiel der Kolbenringe
- erspart Motoröl-Zusätze

**Nach Maß
für Ihren Zweitakter**



Versichert = gesichert

KEINE VERSICHERUNG DER WELT kann Sie davor beschützen, daß Sie oder Ihre Sozia sich bei einem Sturz die Knochen brechen, daß Ihnen im Urlaub das Reserverad vom Roller oder der Koffer aus dem Gasthaus gestohlen wird, und Ihr Maschinchen kann allenfalls von einem Schaumlöschgerät, nie aber von einer Versicherungsgesellschaft vor dem Verbrennen bewahrt werden. Aber den wirtschaftlichen Schaden nehmen Ihnen Versicherungsgesellschaften gerne ab — wenn Sie Ihre Prämien richtig bezahlt haben!

Es gibt eine Reihe von Versicherungen, die Sie als Vespa-Fahrer abschließen könnten, vielleicht sogar sollten — aber eine müssen Sie abschließen: die gesetzliche Haftpflicht-Versicherung. Das ist eine Sparte, über welche die Gesellschaften angeblich nicht gerade froh sind. Sie jammern darüber, daß sie zuviel von den Prämieeinnahmen wieder für Schadensfälle hinauszahlen müssen und fordern eine Änderung des Prämien-Gefüges. Für den Rollerfahrer kann da, wenn diese Änderungen Gesetz werden, sehr leicht eine Prämien-Erhöhung herauskommen.

Soviel steht fest: Sie müssen bei der Zulassung Ihrer Vespa nachweisen, daß Sie haftpflichtversichert sind, und die Versicherung muß mindestens für einen Schaden von 10 000 DM bei Sach- und 100 000 DM bei Personenschäden geradestehen.

Nun wird Ihnen jeder Versicherungsvertreter nahelegen, diese „Deckungssummen“ doch zu erhöhen. Für einen Zuschlag von 10 Prozent zahlt die Versicherungsgesellschaft notfalls 25 000 und 250 000 DM, und für weitere fünf Prozent sogar 50 000 und 500 000 DM. Wer gerne ins Ausland fährt, sollte auf jeden Fall 25 000/250 000-DM-versichert sein, und wie rasch eine Höchst-Versicherung nötig werden kann, mag jenes Beispiel zeigen, das sich erst vor wenigen Wochen abspielte: Ein Rollerfahrer geriet aus noch ungeklärten Gründen auf der Autobahn Stuttgart—München auf die Gegenfahrbahn, so daß ein entgegenkommender Wagen ausweichen mußte, dabei über einen Hang abkippte. Beide Pkw-Insassen waren gut verdienende Männer, die jetzt hundertprozentig erwerbsunfähig sind. Das bedingt einen Ersatzanspruch von 360 000 DM. Der Rollerfahrer war mit 250 000 Mark versichert — und muß jetzt bis ans Ende seiner Tage für die restlichen 110 000 Mark schuften.

Deshalb ist eine hohe Versicherung jedem anzuraten, der wirklich sicher gehen will — auch wenn hier erst der Verdienst der Gesellschaften beginnt, weil so schwere Fälle gottlob selten sind. Aber treffen können sie jeden von uns.

Weil es jeden treffen kann, sollte man auch den Abschluß einer UNFALL-VERSICHERUNG prüfen. Es gibt sie im Rahmen der Kraftfahrtversicherung als Insassen-Versicherung (wenn es beim Rollerfahrer auch eher eine „Aufsassen-Versicherung“ ist). Damit ist man aber nur für Unfälle versichert, die sich im Zusammenhang mit dem Vespa-Fahren ereignen. Man sollte deshalb auf jeden Fall prüfen, ob sich eine normale Einzel-Unfallversicherung oder, falls eine Lebensversicherung besteht, eine Unfall-Zusatzversicherung besser eignet. Damit wären dann alle Unfälle (also auch ein Stolpern auf der Treppe oder der sprichwörtliche Dachziegel, der einem auf den Kopf fallen kann) versichert.

Die Allianz Versicherungs AG hat eine „VOLKS-UNFALL-VERSICHERUNG“ geschaffen, bei der man für einen Monatsbeitrag von zwei Mark beim Unfalltod 2000,— DM und bei Invalidität 10 000,— DM erhält, ähnliche Versicherungen gibt es auch bei anderen Gesellschaften. Natürlich kann man sich auch höher versichern lassen, aber dann muß die Prämie mindestens vierteljährlich bezahlt werden — und wird nach dem voraussichtlichen Risiko errechnet.

Ein Vertreter, der tagaus, tagein unterwegs ist, zahlt also mehr als ein Steuerbeamter, der sich mehr am Schreibtisch aufhält. Und ein Motorradfahrer wird dort höher eingestuft wie ein Wagenfahrer. Bis zu einer Deckungssumme von

10 000 DM für Tod, 20 000 DM für Invalidität, 10 DM Tagegeld und 2000 DM Heilkosten brauchen aber diese Zuschläge nicht bezahlt zu werden. Übrigens gilt die Unfallversicherung bei sportlichen Veranstaltungen, bei denen Sie mit Ihrer Vespa eine hohe Geschwindigkeit erzielen müssen, nicht! Ihre Clubausfahrten, eine Fuchsjagd oder ähnliche Veranstaltungen sind allerdings eingeschlossen.

Beliebt wurde es in den letzten Jahren, eine REISEGEPÄCK-VERSICHERUNG abzuschließen, die es entweder im Zusammenhang mit der Kraftfahrzeugversicherung gibt oder unabhängig davon. Im ersteren Fall ist das im Kraftfahrzeug (bei uns also: das mit der Vespa) mitgeführte Gepäck gegen Beschädigung und Verlust auf der ganzen Reise versichert. Bei der zweiten Art ist generell alles Gepäck eingeschlossen; die Beförderungsart spielt keine Rolle.

Für einen bestimmten Zuschlag zur gesetzlichen Haftpflicht-Prämie können Sie Ihre Vespa auch Kasko oder Teil-Kasko versichern. Das vergleichsweise billigste ist die Teil-Kasko-Versicherung. Die Gesellschaft leistet dann Ersatz, wenn Ihre Vespa gestohlen wird oder verbrennt. Hier zur Frage der „Laternengarage“: Die Versicherung zahlt, auch wenn Sie Ihr braves Maschinchen Nacht für Nacht vor der Haustür parken. „Grobfahrlässig“ wäre es nur, wenn Sie den Roller wochenlang in einem Winkel stehen ließen — dann würde die Gesellschaft samt aller Sicherung durch ein Lenkschloß oder ähnliches nicht zahlen.

VOLLKASKO-VERSICHERUNG ist es, wenn die Versicherung zusätzlich noch jede Unfallbeschädigung zahlt, wobei fast immer eine der im Tarif vorgesehenen Eigenbeteiligungen vorgeschlagen wird. Die Prämien hierfür sind unverhältnismäßig hoch, so daß diese Versicherungsart nicht für allzu viele Vespa-Fahrer in Frage kommen wird. Es gibt große Firmen, die alle Fahrzeuge Vollkasko versichern. Die Prämie hierfür können sie präzise in ihren Finanzplan einkalkulieren, etwaige Unfälle aber nicht! Das gilt auch für Sie und für alle Versicherungen: Die Prämien laufen zwar ins Geld — Sicherheit ist teuer — aber Unsicherheit kann doch erheblich teurer werden. Der neidische Blick auf die Paläste der Versicherungen hilft da gar nichts!

M. J. R.

DIES ünd DAS



Schnapschuß von einer Beinkonkurrenz, einem Vespa-Treffen oder einer Strumpfmodenschau?

Der AVD stellte Antrag an das Bundesverkehrsministerium, bei den polizeilichen Kennzeichen die Stempelplaketten als überflüssig, kostenspielig und nutzlos wegfällen zu lassen.

Das 8-Uhr-Blatt Nürnberg brachte am 25. April 1959 eine zehnteilige Sonderbeilage „VESPA“.

Zur Zeit wird die neue Auflage des VESPA-Servicebuches zusammengestellt. Das Buch enthält ein Verzeichnis der VESPA-Kundendienststellen in 120 Ländern der Erde.

Auf der Campingausstellung vom 30. April bis 10. Mai 1959 in Essen sind auch VESPA-Fabrikate vertreten.



Ausschnitt aus einer Postkarte, die — gegen Nachgebühr — aber prompt befördert wurde.

Vespa-chic im Vespa-Tip

Mode ist meiner Meinung nach etwas, worüber man sich und andere erfreuen, traurig stimmen oder auch zu einem Gelächter veranlassen kann. Wenn ich so abends meinen Roller an irgendeiner „Hauptrennbahn“ — so sage ich zu Straßen, wo man promeniert — parke und dann schaue, da lache ich oft herzlich und auch unverschämt. Denn was manche für chic halten, ist oft so maßlos traurig.

Wer sich extrem modern kleidet, muß wissen, daß — denken wir an Babydoll, Sack oder Trapez — solche Kleidungsstücke schnell unmodern werden.

Modern ist vieles, elegant und chic aber auf alle Fälle das, was einem steht und zweckmäßig ist. Elegant und flott gekleidet sein, ist also eine Sache der Faser und wie man sie trägt. Dazu einige Vorschläge für den Frühling in und vor der Stadt, von — zur Abwechslung — Eurer

Erika



Praktisch für Sport und Reise. Unverwüßliches Wevenit-Strick-Jersey, elegant und jugendlich. Modell Kohlhaas

Beliebter Faltenrock aus Tertial mit Kammgarn. Modell Bardehle. Dazu sportliche Leinenbluse mit farbiger Tresse. Mod. Trumpf-Blusen.

Flotter Sportrock mit aufgesetzten Taschen. Modell Bardehle. Dazu eine duftige Bluse aus Schweizer Minicare. Mod. Trumpf-Blusen.

Die Modelle stellte uns das Modehaus Fischer, Nürnberg, zur Verfügung.





Unsere europäischen Freunde

In den Jahren von 1948 bis 1954 entwickelten sich in fast allen westeuropäischen Ländern nationale Organisationen für die bestehenden Vespa-Clubs. Dieses Entstehen und Wachstum des Vespa-Clubs von Europa hatte seinen Ursprung in einzelnen, örtlichen Zusammenschlüssen von begeisterten Vespa-Fahrern. Der Vespa-Club-Gedanke verbreitete sich daraufhin wie ein Bazillus über die westeuropäische Landkarte. Als internationale Dachorganisation betreut der Vespa-Club von Europa heute Vespa-Clubs in Italien, Frankreich, Deutschland, Belgien, Holland, Dänemark, Schweden, Luxemburg, Österreich, Schweiz, Spanien, Portugal und im Saargebiet. Die Entwicklung in den letzten zehn Jahren zeigte, daß sich die Verbreitung der Vespa-Club-Idee noch ständig im Steigen befindet. Die Zusammenarbeit und Freundschaft zwischen den einzelnen Clubmitgliedern, Vespa-Ortsclubs und deren nationalen Dachorganisationen festigt sich von Jahr zu Jahr. Die persönlichen Beziehungen und Freundschaften zwischen den verschiedenen Nationalitäten innerhalb des Vespa-Clubs von Europa stellen ohne Zweifel einen nicht zu übersehenden Beitrag für ein tiefgreifendes, gegenseitiges Verständnis unter den jungen Menschen aller westeuropäischen Nationen dar.

Von Politik ist in Kreisen der Vespa-Fahrer bei ihren internationalen Zusammenkünften nie die Rede. Die Vielzahl von Vespa-Treffen in sehenswerten Orten und Städten vermittelt den Teilnehmern einen Einblick in das Leben anderer Länder, den die meisten Besucher von Vespa-Treffen, wären sie dabei auf sich allein gestellt, kaum erhalten könnten. Der Vespa Tip möchte seine Leser auch mit dem internationalen Clubleben des VC Europa bekannt machen und ihnen in dieser Ausgabe den Vespa-Club von Belgien vorstellen.

Am 8. März 1951 wurde in Brüssel der Vespa-Club von Belgien gegründet. Schon am 2. September des gleichen Jahres führte ein Vespa-Treffen auf dem Flugplatz Melsbroek 500 Mitglieder der bereits bestehenden Vespa-Clubs in Belgien zusammen. Dieses Ereignis war für die belgischen Vespisten der Anlaß, die existierenden Vespa-

Clubs noch enger zusammenzufassen und neue Clubgründungen vorzubereiten.

Der „Vespa-Tag“, der im Juni 1952 in Antwerpen veranstaltet wurde, zeigte in imponierender Weise den Erfolg der Bemühungen, den VC Belgien zu vergrößern und zu verstärken. 1000 Vespisten aus ganz Belgien nahmen an diesem fröhlichen Fest teil und alle ergriff die gleiche ansteckende Begeisterung für den Zusammenschluß in einem Vespa-Club.

Im März 1953 vereinigte der 1. Nationalkongreß des VC Belgien alle Präsidenten und Sekretäre der einzelnen Vespa-Clubs in Belgien. Ein nationales Komitee wurde gewählt, aus dem Herr Francois als Präsident des VC Belgien und Frau Nicole Ickx als Generalsekretärin hervorgingen.

Die folgende Zeit war durch den ständigen Aufstieg des VC Belgien gekennzeichnet. In Brüssel fand am 15. August 1953 das 1. Internationale Vespa-Treffen des Vespa-Clubs von Belgien statt. 1300 Vespa-Fahrer aus Belgien, Frankreich, Deutschland, Holland, Luxemburg und von der Saar besuchten dieses große Treffen in der schönen Hauptstadt Belgiens. Viele Vespisten aus dieser Zeit, die vielleicht heute längst keine Vespa mehr fahren, werden bestimmt noch oft voller Begeisterung an das schöne Treffen zurückdenken.

Von dem Jahr 1953 ab wurden die Beziehungen des Vespa-Clubs von Belgien zu seinen Vespa-Nachbarn in Holland,

Frankreich und Deutschland immer enger und herzlicher. Es ist nicht übertrieben, schon fast von verwandtschaftlichen Beziehungen zu sprechen.



Henry Francois (rechts stehend), der langjährige Präsident des VC Belgien



Wie überall in Europa, so tanzen auch die belgischen Vespisten mit Begeisterung Rock and Roll.



Parkplatz der Teilnehmer an der Rallye Brüssel 1953

Die belgischen Vespisten sind wie alle ihre Landsleute sehr reiselustig. Große Demonstrationen des VC Europa 1954 in Paris, 1955 in San Remo, 1956 in München, 1957 in Barcelona und die Eurovespa 1958 in Brüssel sahen immer eine Vielzahl von Vespa-Freunden aus Belgien auf den Zielplätzen eintreffen.

Gleichzeitig mit den Vespa-Clubs wuchs auch in Belgien das Interesse für den Rollersport. Deshalb ist es kaum verwunderlich, wenn bei der bekannten „Drei-Meere-Fahrt“ des VC Italien, oder den „1000 km von Brescia“ immer sportbegeisterte belgische Vespisten am Start zu finden waren. In der Winterzeit wird die Geselligkeit in den belgischen Vespa-Clubs groß geschrieben. Neben den üblichen Clubveranstaltungen lädt der VC Belgien jedes Jahr in den Wintermonaten zu einem



Zu den Siegern der „Drei-Meere-Fahrt“ zu gehören, ist der Traum aller sportbegeisterten Vespa-Fahrer.

großen Vespa-Ball ein, der ein glanzvolles gesellschaftliches Ereignis darstellt und unter den Vespa-Clubs als der Höhepunkt der Wintersaison angesehen wird.

Es wurde in der Politik oft behauptet, daß zwischen den beiden Sprachgebieten, den Flamen und Wallonen, die zusammen die belgische Nation bilden, verschiedene Spannungen bestehen. Innerhalb des VC Belgien konnte hiervon nie etwas bemerkt werden. Der Vorstand des VC Belgien umfaßt Vertreter beider Sprachgebiete und die Clubmitglieder aus flämischen und wallonischen Gegenden treffen sich das ganze Jahr hindurch bei zahlreichen regionalen Vespa-Treffen und sind vielfach eng miteinander befreundet.

Seit 1955 gibt der VC Belgien die sehr gut aufgemachte Zeitschrift „Vespa-Club“ heraus. Eine lebhaftere Korrespondenz besteht zwischen Belgien und den Vespa-Clubs von USA, Südafrika, Belgisch-Kongo, Indonesien und Israel.

Ende 1958 umfaßte der VC Belgien 54 Mitgliedclubs mit zusammen 3000 aktiven Mitgliedern.

1959 führt der Vespa-Club von Belgien in seinem Land neun nationale Vespa-Treffen durch, die alle für ausländische Teilnehmer offen sind.

Seit der Errichtung des VC Belgien ist Herr Francois immer Präsident des nationalen Verbandes und zugleich Vizepräsident des VC Europa gewesen. Durch diese langjährige Tätigkeit ist Präsident Francois im In- und Ausland sehr bekannt geworden und erfreut sich allgemeiner Beliebtheit. Madame Nicole Ickx, die charmante Generalsekretärin des Vespa-Clubs von Belgien, hat durch ihre langjährige Tätigkeit unzweifelhaft einen maßgeblichen Anteil an dem erstaunlich schnellen Aufbau des VC Belgien.

Der Vespa-Club von Deutschland wünscht dem befreundeten Vespa-Club von Belgien auch für die Zukunft alles Gute und weiterhin viel Erfolg. Die häufigen, gegenseitigen Besuche, so wie sie unter Freunden üblich sind, werden auch in den kommenden Jahren nicht abreißen.

Wo fehlt ein Vespa-Club?

Vielleicht haben Sie, lieber Vespa Tip-Leser, es schon des öfteren bedauert, daß es in Ihrem Heimatort noch keinen Vespa-Club gibt. Diesem Mangel kann bestimmt abgeholfen werden. Schreiben Sie noch heute an:

Vespa-Club von Deutschland e.V.
Haunstetten bei Augsburg
Siebenbrunner Straße 30

Der VCVD wird sich gerne mit Ihnen ins Benehmen setzen, um herauszufinden, wie auch an Ihrem Ort ein Vespa-Club gegründet werden kann. Jeder Vespa Tip legt beredtes Zeugnis von den vielen Möglichkeiten für Geselligkeit, Sport und Tourismus, die in den Vespa-Clubs geboten werden, ab. Der Vespa-Club von Deutschland hilft allen, die in ihrer Freizeit in einem Vespa-Club Freude und Entspannung finden wollen.

Nachbestellung möglich!

Sie können den Vespa Tip jederzeit rückwirkend abonnieren und dabei der Post den Auftrag erteilen, Ihnen alle bereits erschienenen Ausgaben des Vespa Tip für 1959 nachzuliefern. Hierfür verlangt die Post eine einmalige Nachlieferungsgebühr von 15 Pfg.

Clubmitglieder wissen bereits, daß die Ausschreibungen für die großen deutschen Vespa-Treffen nur über die Postauflage des Vespa Tip zu beziehen sind.

VEITH  **B.F. Goodrich**

Motorroller-Reifen

für raschen Start
hohe Dauergeschwindigkeit
rutschsichere Kurvenfahrt
forsches Bremsen



VEITH-GUMMIWERKE A. G. HÖCHST/ODW.

6. Lektion Die Bremsen der Vespa Touren 150 und Grand Sport

Im Vespa Tip Nr. 23 befaßten wir uns mit der elektrischen Anlage der Vespa Touren und Grand Sport. Wir fahren mit diesem Vespa Tip in unserem Lehrplan mit der Prüfung der Hand- und Fußbremse fort. Daß eine gut funktionierende Bremse unter Umständen lebensrettend sein kann, erfährt jeder Kraftfahrer bereits in der Fahrschule. Daher erläutern wir Ihnen in dieser Lektion die Kontrolle sowie die Einstellung der Hand- und Fußbremse.

Die benötigten Werkzeuge: 2 Gabelschlüssel Größe 11 1 Kombizange
2 Gabelschlüssel Größe 14 1 Gabelschlüssel Größe 8

Prüfen und Einstellen der Handbremse

Sie nehmen Ihren Roller vom Ständer herunter, ziehen die Handbremse fest an und schieben das Fahrzeug nach vorwärts. Stellen Sie dabei fest, daß Ihr Vorderrad auf der Straße schleift, so ist die Handbremse in Ordnung. Sollte sich jedoch das Vorderrad Ihres Rollers beim Schieben des Fahrzeuges mit gezogener Bremse durchdrehen, muß die Handbremse sofort nachgestellt werden. Das geschieht folgendermaßen: In Fahrtrichtung gesehen, unten rechts, ist die Bremsplatte mit dem Brems Schlüssel und der Nachstellschraube (Abb. 1).

Mit dem Gabelschlüssel Gr. 8 lösen Sie die Kontermutter der Nachstellschraube (Abb. 1) und schrauben die Nachstellschraube solange nach außen, bis Sie beim Bremshebel ein Luftspiel von ca. 5 mm erreicht haben (Abb. 3). Anschließend schrauben Sie die Kontermutter wieder fest, und probieren nun nochmals, ob das Vorderrad beim Schieben des Rollers mit gezogener Bremse wie vorgeschrieben schleift. Blockiert das Vorderrad auf der Straße, so können Sie beruhigt sein; die Vorderradbremse ist in Ordnung. Sollte die Nachstellung der Vorderradbremse keinen Erfolg gezeigt haben, so suchen Sie unbedingt Ihre Vespa-Werkstätte auf. Wahrscheinlich müssen neue Bremsbeläge aufgezogen werden.

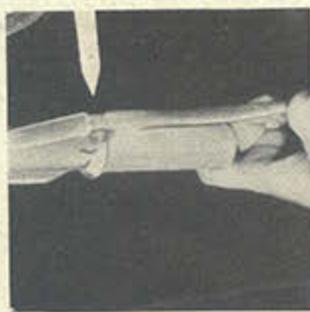
Prüfen und Einstellen der Hinterradbremse

Um Ihre Hinterradbremse zu prüfen, fahren Sie mit Ihrem Roller im 1. Gang mit einer Geschwindigkeit bis zu 20 Std./km und treten in Fahrt kräftig auf die Bremse. Bleibt Ihre Vespa dabei auf einer Bremsstrecke von einem Meter stehen, so ist Ihre Hinterradbremse in Ordnung. Benötigen Sie aber einen längeren Bremsweg, dann nehmen Sie gleich den Gabelschlüssel Gr. 8 zur Hand und drehen die Kontermutter an der hinteren Nachstellschraube (Abb. 4) so lange nach links heraus, bis am Fußbremshebel ein Luftspiel von ca. 1 cm festgestellt werden kann. Anschließend ziehen Sie die Kontermutter wieder fest und prüfen wieder bei einer Fahrprobe den Bremsweg Ihrer Vespa. Sollte dieser Nachstellarbeit kein Erfolg beschieden sein, so ist das sofortige Aufsuchen einer Vespa-Werkstätte auf jeden Fall zu raten.

1 und 2



3



Die beiden Arbeitsvorgänge für das Nachstellen der Vorder- und Hinterradbremse sind bei allen Vespa-Modellen gleich. Abschließend möchte ich Ihnen meine Meinung mit auf die Fahrt geben: „Gute Bremsen sind wichtiger als die schönsten Zierkappen, denn sie verlängern bei hart auf hart Ihr Leben.“



Die Vespa hat zwar von Geburt an gute Bremsen, aber wie alles, was im Laufe der Zeit der Abnutzung unterworfen ist, brauchen auch sie etwas Wartung und Pflege.

Im übrigen, zu guten Bremsen gehören auch Reifen mit griffigen Profilen. Darüber demnächst mehr im Vespa Tip. „Gut Blech und kurzen Bremsweg“ wünscht Ihnen

Ihr Walter

Weltnachrichten:

SPANIEN: Auf einer seit Jahren unfallfreien Kreuzung in Madrid ereigneten sich nach Einführung einer Verkehrsregelung die ersten 2 Unfälle.

Allgemeine Papiere: Internationaler Führerschein, internationale Zulassung, Carnet de Passage, Internationale Versicherungskarte.

Österreich: kein Visum, Personalausweis genügt.

Jugoslawien: Touristenvisum, erhältlich in ca. 1 Woche, Grenzübertreite reibungslos, wenig Tankstellen, aber ausreichend, Straßenzustand mäßig, Währung: Dinare.

Griechenland: kein Visum, Grenzübertreite reibungslos, Tankstellen dicht, fast wie in Deutschland. Währung: Drachmen. Eine Gallone (4,5 Ltr.) Benzin kostet 20 bis 25 Drachmen. 1,— DM = 7,14 Drachmen. Camping wenig organisiert. Straßen gut.

Türkei: kein Visum, Grenzabfertigung schnell und freundlich, Tankstellen selten, außerhalb der Städte wenig aber ziemlich regelloser Verkehr. Straßenzustand fifty-fifty, schlecht bis gut. Die Währung „Türkische Pfunde“ (Ltq) möglichst in Deutschland einkaufen, Kurs in der Türkei ungünstig. 1,— DM = 1,25 Ltq. 1 Ltq = 100 Kurus, Benzinpreis pro Liter 45 bis 53 Kurus, ein Mittagessen 1,5 Ltq bis 4 Ltq, einfache Nahrungsmittel sehr billig.

UDSSR: In der Ukraine wurden erstmals, gegen 25% Anzahlung, Abzahlungsgeschäfte eingeführt.

INDIEN: Ministerpräsident Pandit Nehru empfing in einer Audienz die beiden Kölner VESPA-Reisenden Dieter Ring und Richard Schebera.



Hans Disselkamp

Unser Händlerporträt

Gegenwärtig entsteht in Osnabrück der Neubau eines modernen Geschäftshauses. Bauherr ist Herr **Hans Disselkamp**, Vespa-Vertreter in Osnabrück und Mitbegründer des Vespa-Clubs Osnabrück. Über 1000 Vespas hat Herr Disselkamp seit der Übernahme der Vespa-Vertretung verkauft und sich in Osnabrück-Nahne einen Hauptbetrieb mit speziell eingerichteter Vespa-Abteilung errichtet, der als Anziehungspunkt aller Liebhaber von schmucken Motorrollern anzusehen ist. Wer von den Vespa-Fahrern in die Iburgerstraße 9 kommt, wird immer gut und fachmännisch bedient werden. Es ist deshalb kein Wunder, daß die Mitglieder des Vespa-Clubs Osnabrück auf Hans Disselkamp schwören und von ihm die imponierende Zahl von tausend Vespas verkauft werden konnte. Wie überall im Kraftfahrzeuggeschäft, so hat sich auch die solide Erfahrung von Hans Disselkamp herumgesprochen. Er kennt die Zweiräder nicht nur aus den jährlichen Umsatzzahlen seiner Firma, sondern gewissermaßen von der Pike her. Hans Disselkamp ist über die Grenzen Osnabrücks hinaus als erfolgreicher Zweiradsportler bekannt, der nur aus gesundheitlichen Gründen in der letzten Zeit den Sturzhelm an den Nagel hängen mußte.

Der Vespa-Club Osnabrück weiß, daß er in Hans Disselkamp stets einen guten Freund und Förderer haben wird. Es ist bezeichnend für ihn, daß er, wenn ihn Vertreter des Clubs um Unterstützung einer Clubveranstaltung bitten, nie eine Absage erteilt, aber stets darum ersucht, seine Hilfe nirgends zu publizieren. Hans Disselkamp, der seit 1931 aus kleinsten Anfängen heraus, seine Firma kontinuierlich aufbaute, ist der beste Beweis dafür, daß nur der sich auf die Dauer im Zweiradgeschäft durchsetzen wird, der seinen Kunden auch anderes bieten kann, als nur simple Prospekt-Wahrheiten.

Der Vespa Tip und der Vespa-Club von Deutschland wünschen Hans Disselkamp für die Zukunft weiterhin viel Erfolg und vor allem eine gute Gesundheit.

DEUTSCHLAND: Dr. Enrico Piaggio, der Vater der VESPA und der Motorroller auf der Welt, besuchte vor wenigen Tagen das VESPA-Werk in Augsburg.

ÖSTERREICH: Der Vespa-Club Leoben veranstaltet ein internationales Pfingsttreffen.

ITALIEN: Von 298 192 Rollern, Motorrädern und Lastenrollern, die 1958 in Italien verkauft wurden, stellten VESPA-Fabrikate mit 104 183 Einheiten 34,9% aller Fahrzeuge, darunter 89 543 VESPA-Motorroller und 14 600 VESPA-Lastenroller. Der Rest verteilt sich auf zehn weitere Herstellerfirmen.

AMERIKA: Die VESPA-Weltreisenden Rohn Engh und Rudolf Thureau, die sich zur Zeit in Amerika befinden, sandten einen interessanten Film von ihrer abenteuerlichen Durchquerung der Wüste Sahara.

Die Sondersteuer für Autobahnbenutzung in Amerika erreichte 1958 8,8 Milliarden Dollar.

Reporter gesucht!

Der Vespa Tip möchte seine Leser künftig noch mehr als bisher 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 bezahlen, aber eine gute Grundlage für eine geistliche Zusammenarbeit läßt sich bestimmt finden.

Schreiben Sie bitte an:

Vespa-Club von Deutschland e.V.
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

DIE KERZEN-ELEKTRODEN



so verschieden sie auch in der Form sein mögen, unterliegen alle den gleich hohen Beanspruchungen durch chemische, thermische und elektrische Einflüsse. Diesen wirksam zu begegnen und damit der Kerze eine lange Lebensdauer zu geben, liegt in der Wahl des dagegen möglichst hochimmunen Elektrodenwerkstoffes. Sie finden diesen guten Werkstoff bei allen

BERU
ZÜNDKERZEN

REIFEN und Verkehrssicherheit

Die Motorisierung ist in der Bundesrepublik mit erstaunlicher Schnelligkeit vorangeschritten und es ist zu erwarten, daß dieses Tempo anhalten wird.

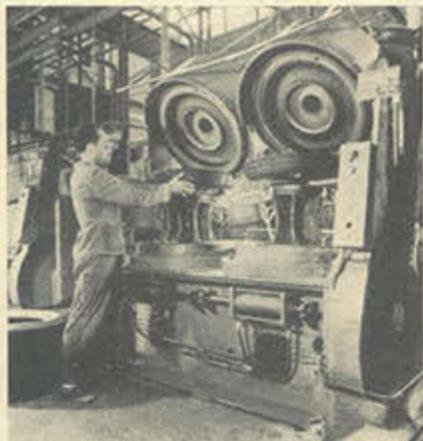
Nach Ansicht von Fachleuten wird sich die Zahl der angemeldeten Kraftfahrzeuge bis 1965 mehr als verdoppelt haben. Mit dieser stürmischen Entwicklung kann die Verbesserung und Ausdehnung des Straßennetzes nicht Schritt halten. Darum muß auf die Verkehrssicherheit der Fahrzeuge noch größerer Wert gelegt werden. Eine große Rolle spielen hierbei die Reifen. Von den Reifenfabriken wird durch eine umfangreiche Kontrolle dafür gesorgt, daß nur einwandfreie Reifen auf den Markt kommen. Unfälle, durch Fabrikationsfehler der Reifen verursacht, sind daher äußerst selten geworden. Anders ist es dagegen mit Reifenfehlern, die während des Gebrauchs durch falsche Behandlung und schlechte Pflege auftreten. Ihr Anteil an Verkehrsunfällen ist, wenn auch nicht sehr groß, so doch immerhin beachtlich.



Kneter, bzw. Mischwalze genannt



Reifenbauer an einer Pkw-Wickeltrommel. Auf den gewickelten Rohling wird als letztes der Laufstreifen aufgelegt.



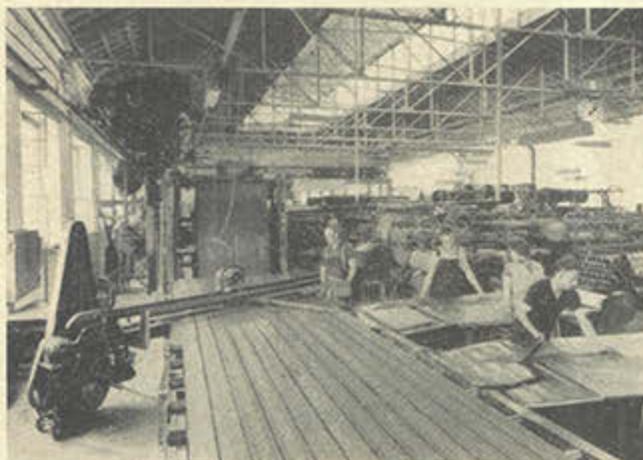
Im Interesse der eigenen Sicherheit sollte man deshalb eine regelmäßige Reifenpflege und -Kontrolle durchführen.

Der Reifen — im folgenden nur die Decke gemeint — ist ein recht kompliziertes Gebilde. Er besteht aus Gummi, Gewebe und Stahldraht. Der Gummi ist mit etwa 80 — 85 Gewichtsteilen der Hauptbestandteil u. setzt sich zusammen aus Kautschuk und einer Anzahl von Zusatzstoffen, die dem Gummi ganz bestimmte Qualitätseigenschaften verleihen.

Da eine Gummimischung nicht alle Aufgaben erfüllen kann, die ein Reifen zu bewältigen hat, muß dieser aus ca. zehn verschiedenen Mixturen aufgebaut werden, wobei jede

eine bestimmte Funktion übernimmt. Konstruktiv besteht der Reifen aus drei Hauptteilen. Der wichtigste ist der Unterbau, auch Karkasse genannt, der aus gummiertem Gewebe hergestellt ist. Beim Roller-Reifen MR 1, Marke VEITH B. F. Goodrich, enthält der Unterbau vier Gewebelagen. Diese sind so gelegt, daß die Fadenrichtung der einzelnen Lagen einen bestimmten Winkel zueinander bildet. Der Winkel ist von großer Bedeutung für die Fahreigenschaften des Reifens.

Als Gewebematerial dient hochwertige Kunstseide mit genau vorgeschriebenen Festigkeits- und Dehnungseigenschaften. Der Träger der Last ist das Gewebe, der Gummi hält die ein-



Zuschnitt der Gewebebahnen für den Reifenbau in der Konfektion

zelnen Fäden zusammen und verhindert so das Reiben der Fäden aneinander.

Die Lauffläche schützt den Unterbau gegen mechanische Verletzungen und Witterungseinflüsse und stellt den Kraftschluß mit der Fahrbahn her. Um diese Aufgabe möglichst vollkommen zu erfüllen, ist die Lauffläche mit einem Profil versehen, wobei die Längsprofilierung für eine gute Seitenführung und die Querprofilierung für die Übertragung der motorischen Kräfte sorgt.

Neben diesen beiden Hauptprofilierungen gibt es verschiedene Diagonal-, Rund-, Bogen-Profile oder ähnliche, die je nach dem Winkel in dem sie zur Laufflächenmittellinie stehen, mehr in der einen oder anderen Richtung wirksam werden.

Die Bodenhaftung der Reifenlauffläche läßt sich noch mehr durch eine Feinprofilierung verbessern, die die großen Rippen und Klötze der Grobprofilierung in kleinere Einheiten unterteilt und dadurch beweglicher macht. Besondere Bedeutung hat die Feinprofilierung für schnelllaufende Reifen.

Der Reifenwulst ist das Verbindungsglied zwischen Reifen und Felge. Er ist sehr kompakt gehalten, um einen unverrückbar festen Sitz des Reifens auf der Felge zu erzielen. Ein oder mehrere in den Wulst eingebaute Kabel aus gummierten Edelstahldrähten garantieren die Unveränderlichkeit der Wulstmaße während der Lebensdauer des Reifens.

Ein Blick in die Produktion

Die Reifenherstellung beginnt bereits mit einer sorgfältigen Prüfung aller Rohstoffe mit Hilfe modernster Prüfmaschinen und Methoden. In den Rohbetrieben werden auf Knetern bzw. Mischwalzen die Gummimischungen hergestellt, die, bevor sie in die Produktion einlaufen, ebenfalls genauestens auf ihre Qualität geprüft werden.

Automatische Reifen-Heizpresse. Um dem Reifen-Rohling die endgültige Form und Profilierung zu geben, wird er in den Reifenpressen „geheizt“. Diesen Vorgang bezeichnet man auch als Vulkanisation. Dabei wird durch die Zusammenwirkung von Schwefel und Hitze der Reifen von der plastischen, also noch formbaren Masse, in ein festes elastisches Material verwandelt. Dieser Vorgang dauerte früher eine Stunde. Heute sind hierzu nur noch Minuten erforderlich. Erst nach sorgfältiger Kontrolle jedes einzelnen Stückes verlassen die bewährten Reifen der Marke VEITH B. F. Goodrich das Werk.

Danach werden aus diesen Gummimischungen und den anderen Materialien, wie Gewebe und Stahldraht, Halbfabrikate hergestellt, aus denen dann in den Konfektionsabteilungen der Reifen aufgebaut wird.

Die Zusammensetzung der Reifen erfolgt auf Reifenwickelmaschinen. Die Gewebelagen werden unter Spannung auf eine Klapptrommel aufgelegt. Dann wird der Laufstreifen aufgezogen und durch Anrollen fest mit dem Unterbau verbunden. Der so entstandene zylindrische Reifenrohling erhält in automatischen Bombier-Heizpressen seine typische Reifenform und wird gleichzeitig durch die Vulkanisation elastisch und formbeständig. Hierbei bekommt der Reifen auch sein Profil.

Der gesamte hier kurz geschilderte Fabrikationsablauf wird durch ständige Kontrollen überwacht, so daß nur einwandfreie Halbfabrikate in die Reifenproduktion gelangen.

Die fertigen Reifen durchlaufen eine letzte Prüfstation, wo sie von Hand und unter Benutzung modernster Prüfgeräte (Röntgenapparatur, Auswuchtmaschinen usw.) auf fehlerfreie Beschaffenheit geprüft werden. Hierdurch ist die Gewähr ge-

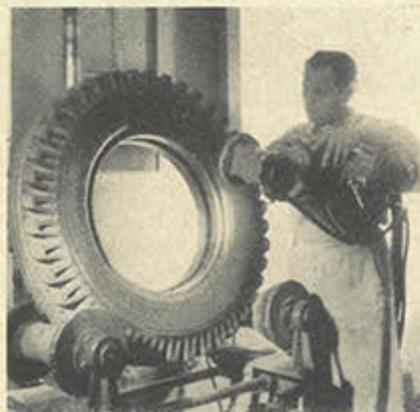
geben, daß nur absolut verkehrssichere Reifen der Marke VEITH B. F. Goodrich das Werk verlassen.

Durch Prüfstands- und Straßenfahrversuche werden VEITH-Reifen der laufenden Produktion ständig überwacht. Dadurch ist die Garantie für eine gleichbleibende gute Qualität gegeben.

Von seiten der VEITH-Gummiwerke wird alles unternommen, was für die Verkehrssicherheit der Reifen notwendig ist. Allen Kraftfahrern sei ans Herz gelegt, der Reifenbehandlung und -pflege größte Aufmerksamkeit zu widmen.

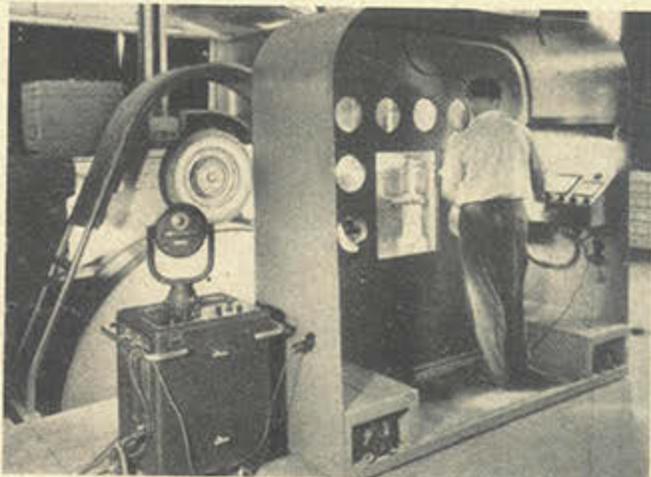
Richtiger Luftdruck, Vermeidung von Überlastung, zügiges Fahren, Schutz gegen übermäßige und unnötige Sonnenbestrahlung, verlängern die Leistungs- und Lebensdauer der Reifen in sehr hohem Maße.

Rechtzeitiger Ersatz bzw. Erneuerung bei abgefahrenem Profil sichern vor Unfällen durch nicht mehr ausreichende Bodenhaftung.



Reifenkontrolle vermittelt Röntgenstrahlen. Die Durchleuchtung läßt auch sogenannte „versteckte“ Fehler, die bei normaler äußerer Untersuchung nicht feststellbar sind, erkennen.

Versuche an Pkw-Reifen auf dem Werkprüfstand



Ein bewährtes Produkt
— ein neuer Name:

Zoom



BP-ZOOM

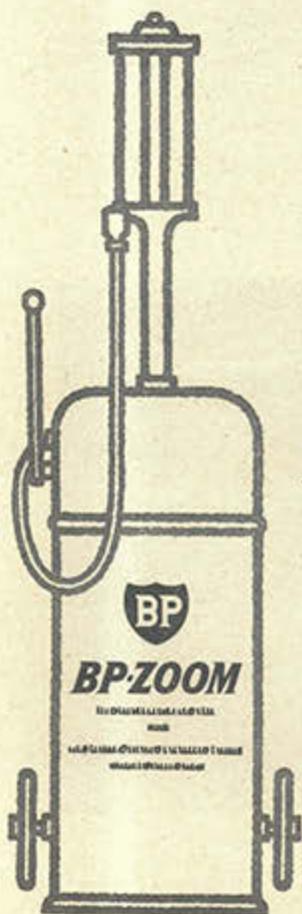
Die fertige BP-Zweitaktermischung ENERGOL-MIX SPEZIAL (aus BP BENZIN und ENERGOL ZWEITAKTEROEL SPEZIAL) ist seit Jahren bekannt und bewährt. Sie verhindert Korrosion und Ablagerungen im Motor und hält den Auspuff sauber. Dadurch bleibt der Zweitakter länger jung und leistungsfähig.

Von jetzt an erhalten Sie die altbewährte BP-Zweitaktermischung unter dem neuen internationalen Namen BP-ZOOM (sprich: suhm) und in fast allen Ländern Europas. In Deutschland erkennen Sie BP-ZOOM — im Schauglas des Betankungsgerätes — an der hellgrünen Farbe.

Erhältlich wie bisher
an Ihrer BP-Tankstelle



BP-ZOOM — die bewährte Zweitaktermischung für Moped und Roller



Aktuelles im Bild

Die neue Vespa wird der Presse vorgestellt. ▶



◀ Ein gutes Zeichen

Harry Belafonte
bei einer Vespa-Serenade
Valladolid (Spanien):



▲ 30 Personen auf einer Vespa



▲ Frä. Seitz, Gelsenkirchen, erhielt als erste
Dame das Vespa-Kundendienst-Diplom.



Pforzheim - Valencia - Barcelona

Im Sommer vergangenen Jahres hatte der VC Pforzheim Mitglieder der Vespa-Clubs Valencia und Barcelona zu Gast. Bei dieser Gelegenheit lud der 1. Vorsitzende des Vespa-Clubs Valencia, Professor Juan Bohorques Borja, den 2. Vorsitzenden des VC Pforzheim, Herrn Grube, zusammen mit anderen Pforzheimer Clubkameraden zu einem mehrtägigen Besuch nach Spanien ein.

Ich will versuchen, unsere lange Reise in Kurzform zu erzählen. Nach einer 14tägigen Fahrt über Straßburg—Lyon—Bordeaux—San Sebastian und Madrid erreichten wir die Stadt Valencia. Die Clubkameraden des VC Valencia bereiteten uns einen herzlichen Empfang und brachten ihre deutschen Gäste anschließend in einem 20 km außerhalb von Valencia gelegenen Landhaus unter, in dem Professor Borja mit seiner Familie einen mehrwöchigen Urlaub verlebte. In diesem Kreise lernten wir die vielgepriesene spanische Gastfreundschaft kennen. Unsere Gastgeber boten während unseres Aufenthaltes in Valencia ein fast unerschöpfliches Programm. Ohne die hervorragende Führung von Professor Borja hätten wir niemals so viel von der reizvollen Umgebung Valencias mit ihren zahlreichen Sehenswürdigkeiten kennenlernen können.

Den gleichen herzlichen Empfang wie in Valencia erlebten wir auch in Barcelona. Nach einer Clubausfahrt, an der auch zwei Damen vom VC Amsterdam teilnahmen, veranstalteten die Mitglieder des VC Barcelona zu Ehren der ausländischen Gäste ein Festbankett. Die kurzen Festansprachen, die von beiden Seiten gehalten wurden, brachten den gemeinsamen Willen zum Ausdruck, die Freundschaft zwischen den Vespa-Clubs in Deutschland und Spanien in Zukunft noch mehr zu vertiefen. Unsere spanischen Freunde versicherten uns zum Abschluß des Besuches, daß sie sich immer herzlich freuen, Gäste aus Deutschland begrüßen zu können.

Nach einer unfallfreien Fahrt, die unser Tachometer mit 5700 km registrierte, kehrten wir ohne eine einzige Panne wieder in unsere Heimatstadt Pforzheim zurück.

Jürgen Grube

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 (Sehenswürdigkeiten, 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, Sozium usw.)
5. Gesamtlänge des Berichts ca. 3 bis 4 Schreibmaschinenseiten.

Im VESPA-TIP abgedruckte Berichte werden honoriert.

Redaktion VESPA-TIP

Internationale

Vespa-Treffen

- 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, Sportralleye „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

Johann Schwaiger, genannt „Gogge“, Vorstandsmitglied der Münchner Vespa-Freunde, hat in den letzten Wochen seine Französischkenntnisse stark aufgefrischt. Er nimmt am Europa-Treffen in Paris teil und will bei dieser Gelegenheit seinen Habitus mit gallischem Charme auffrischen lassen.

Hans Stuck, der Präsident des Vespa-Clubs von Deutschland, benötigte auf einer eiligen Fahrt nach Frankfurt am Main mit seinem BMW 507 von München nach Augsburg (50 km) 16 Minuten, und von Augsburg nach Stuttgart (150 km) 44 Minuten.

Frau Baumfalk, die Gattin des kommissarischen Landesvorsitzenden des Vespa-Landesclubs West, Friedel Baumfalk, erwartet in Kürze ein Kind. Den Gepflogenheiten im Landesclub West entsprechend dürften bei Eintritt des freudigen Ereignisses größere Feierlichkeiten ausbrechen.

Ewald Hüttig, Schatzmeister des VC Lübeck, soll dem Vernehmen nach ohne mit der Wimper zu zucken zwei Brathähnchen großen Kalibers mit reichlichen Beilagen, zu einer Mahlzeit verzehren können.

Günther Lux, Vorsitzender des Vespa-Clubs Recklinghausen, will seine Hochzeitsreise mit dem internationalen Vespa-Treffen am 30./31. Mai in Heidelberg verbinden. Seine Clubkameraden wollen ihm zu dieser Reise in den Honigmond verständnisvolles Geleit geben.

Wolfgang Herrmann, Clubmanager des VC Stuttgart, ist auf der Suche nach einem Damenballett mit viel Sex-Appeal, das er zur Freude der Teilnehmer am 4./5. 7. 1959 beim Städte-Freundschaftstreffen des VC Stuttgart auftreten lassen will.

Otto Betzenhofer, Vorsitzender des Vespa-Landesclubs Bayern, half am 23. April im Sekretariat des VCVD während seines Urlaubs beim Verpacken der Fähnchen und Luftballons für den „Tag der Vespa“.

Die Nordsee ist unser Ziel!

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

Ein Tip für Urlauber: Bereits 14 Tage vor dem Bundestreffen können Sie ein Campinglager des VCVD in Schillig-Horumeriel bei Minsin an der Nordsee in Anspruch nehmen.

Vorläufiges Programm des Bundestreffens:

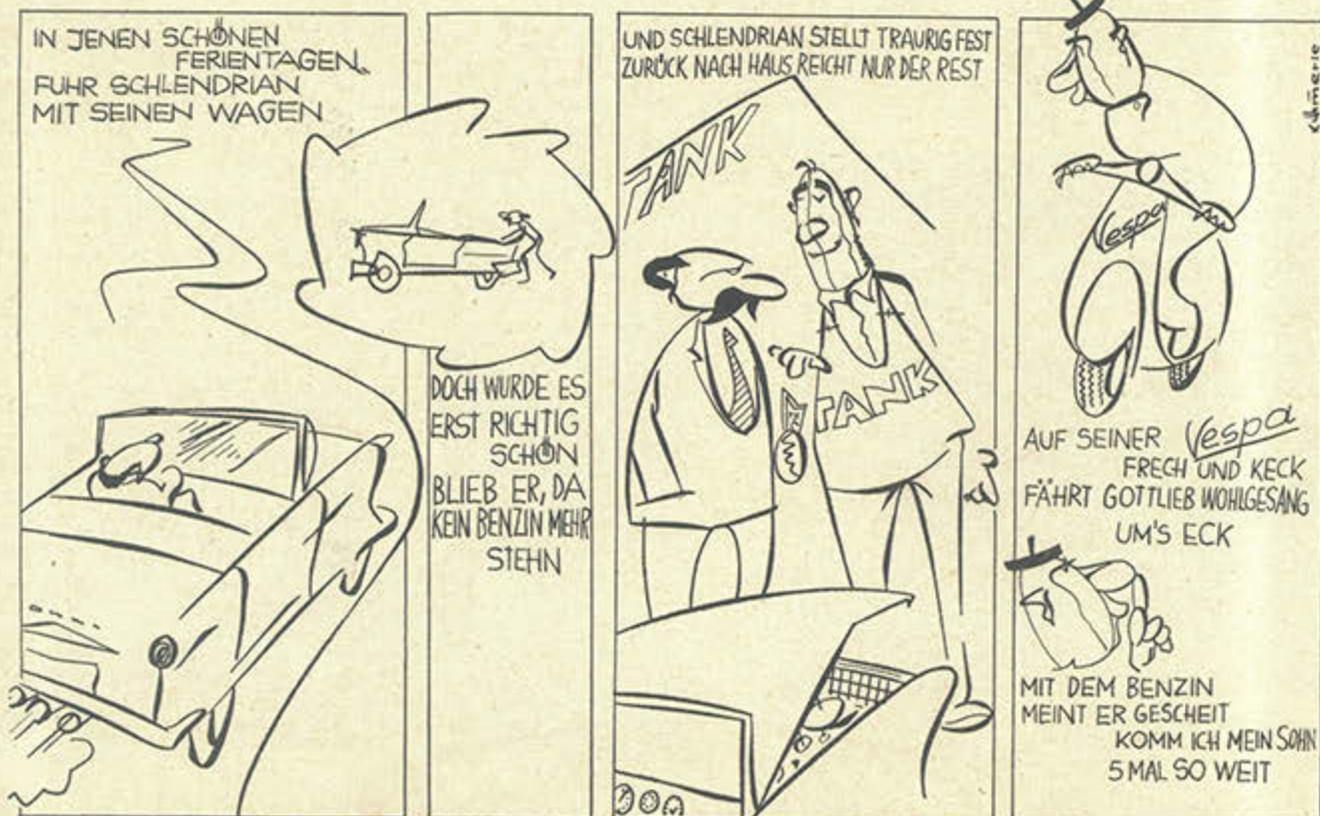
- 22. August: Großer Festabend in der Bremer Glocke
- 23. August: Fahrt nach Bremerhaven. Alle Teilnehmer des Bundestreffens sind Gast des Nordd. Lloyd an Bord des neuen deutschen Passagierdampfers „Bremen“. Preisverteilung, Empfang durch den Bürgermeister usw. findet an Bord des Schiffes statt.
- 24. August: Stadtbesichtigung, Fahrt mit dem Dampfer durch Häfen und Dockanlagen nach Bremerhaven und in See. Tanzmusik und Bewirtung an Bord.

Das ist ein Auszug aus dem vielfältigen Programm des Bundestreffens in Bremen.

Reservieren Sie sich einige Tage Urlaub für das Bundestreffen. Es lohnt sich bestimmt!

Der ganze VCVD trifft sich vom 22. bis 24. August in Bremen!

Dümmheiten in 4 Akten





Liebe Clubkameraden!

Dreimal möchte ich auf das Holz klopfen. Bekanntlich tun dies abergläubische Leute, wenn sie über etwas reden, das zu schön ist, um wahr zu sein. Mit dem beschwörenden Klopfen meine ich das ausgesprochen gute Wetter, welches uns das diesjährige Frühjahr bereits beschert hat. Sollte sich diese Schönwetter-Strähne auch noch in den Sommer fortsetzen, ist es kaum auszudenken, welche Betriebsamkeit unsere Vespen entwickeln werden.

Die Hauptaufgabe der verehrten Clubvorstände dürfte augenblicklich das Festlegen der Vespa-Treffen sein, die angefahren werden sollen. Dies ist wirklich keine leichte Aufgabe, bei der Vielzahl von Möglichkeiten, welche die Treffenkalender des Vespa Tip aus dem In- und Ausland anbieten.

Wer die Wahl hat, der hat auch die Qual, ob er das Richtige erwirbt. Vielleicht hilft Ihnen mein Rat etwas bei diesem zeitgemäßen Überlegungen. Verfallen Sie auf keinen Fall in den Fehler, nun von Stockholm bis Madrid, von Palermo bis Paris und von Brüssel bis Braunschweig alles abgrasen zu wollen, was sich da auf der Wiese der Vespa-Veranstaltungen anbietet. Sie können sich daran den Magen, beziehungsweise den Geldbeutel verderben. Maßvoll und mit Bedacht auswählen, wohin Sie in diesem Jahr mit Ihrer Vespa reisen wollen, ist ein empfehlenswerter Grundsatz für alle Vespisten. So reizvoll und interessant das Ausland auch sein mag, bei der Wahl der deutschen Vespa-Treffen werden Sie bestimmt keinen Fehlgriff tun. Heidelberg erwartet am 30. und 31. Mai die Vespa-Freunde aus allen europäischen Vespa-Ländern zu einem internationalen Stelldichein von großer Klasse. Besonders die Neulinge in den Vespa-Clubs können bei dem Besuch dieses Treffens wirklich internationale Atmosphäre schnuppern. Außer dem Bundestreffen in Bremen haben aber auch die zahlreichen regionalen und örtlichen Vespa-Treffen für wenig Geld erstaunlich viel zu bieten.

Für Sportfahrer und für die, welche es werden wollen, rufen die Sportrallyes des VCVD zur Teilnahme auf. Nach vielem Ärger, unendlicher Mühe und einigen massiven Querschüssen aus der Pistole von Neidhammeln kann nunmehr gesagt werden, daß die Sportrallyes auf festen Füßen stehen. Immerhin wird in diesen Sportveranstaltungen die diesjährige Sportmeisterschaft des VCVD ausgetragen. Neben Gold-, Silber- und Bronzeplaketten bei den einzelnen Rallyes, wird neben dem neuen VCVD-Sportabzeichen auch eine kostenfreie Teilnahme der sechs besten Fahrer an der internationalen Vespa-Gleichmäßigkeitsprüfung in Monza geboten. Die glänzenden, übergroßen Blumenpötte bei den italienischen Preisverteilungen, sind auch in unseren Breitengraden bekannt.

Für diesmal habe ich genug geschrieben. Ich hoffe sehr, Sie alle in Heidelberg und die Sportler unter Ihnen, am 17. Mai bei der Rallye Lübeck wieder zu sehen. Bis dahin alles Gute.

Ihr
Wolfgang Schramm

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
1./2. August: 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.)

Rallye Gießen fällt aus.

- 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)

- 1./2. Mai: Freundschaftstreffen des VC Bad Salzuflen
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
13./14. Juni: Städte-Freundschaftstreffen des VC Duisburg-Hamborn
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. 25 am 20. Mai 1959. Erscheinungstermin 25. Juni.

TREFFENKALENDER des Vespa-Club Saar

- 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 Gdingen
19. Juli: 4. Lauf (Reservelauf, Halbfinale u. Finale des Geschicklichkeitsturniers, 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

Mai

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

7. 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

Ordensregen für VC Gießen

Anlässlich einer Feierstunde des Sportes, welche die Stadt Gießen am 25. Januar 1959 im dortigen Stadttheater veranstaltete, wurde dem VC Gießen eine hohe Auszeichnung zuteil.

Neben hervorragenden Sportlern der Lahnstadt wurde auch der im Vespa-Sport allseits bekannte routinierte Sportfahrer Karl-Heinz Spieß eingeladen. Karl-Heinz Spieß, der bereits mit der bronzenen Ehrennadel des VCVD sowie der gleichen Nadel des VC Gießen ausgezeichnet worden ist, erhielt für seinen Sieg in der Südwestdeutschen Landesmeisterschaft der Geschicklichkeitsturniere sowie seine Teilnahme an mehreren zum Teil international besetzten Vespa-Sportveranstaltungen und Geländeläufen eine wertvolle Ehrengabe aus der Hand des Sportdezernenten der Stadt Gießen, Herrn Stadtrat Paul.

Daneben wurde der Gießener Vespa-Club in seiner Gesamtheit nochmals für seine hervorragenden sportlichen Leistungen und sein beispielhaftes Auftreten in der Öffentlichkeit, sei es im In- oder Ausland, besonders geehrt. 1. Vorsitzender Werner Wagner nahm aus der Hand des Stadtoberhauptes eine echte Pergament-Urkunde als äußeres Zeichen entgegen. Eine Auszeichnung, die bisher nur sehr selten verliehen wurde. Auch die Presse schenkte dieser Tatsache Beachtung, indem sie den Kameradschaftsgeist, die motorsportliche Arbeit und die Sympathie des Clubs in der Bevölkerung besonders hervorhob.

Hans-Eberhard Hoffmann



Schaufenster des VC M.-Gladbach

Vespa-Club Mönchen-Gladbach e.V.

Mit Ablauf des Jahres 1958 war auch bei uns das sechsjährige Bestehen des Clubs unter der Leitung unseres 1. Vorsitzenden Theodor Peters erreicht. Unser Mitgliederstand beträgt zur Zeit 68 Fahrer und Beifahrer.

Im letzten Jahr wurden an gemeinsamen Clubausfahrten mit teilweiser guter Beteiligung nahezu 4000 km zusammen gefahren. Die diesjährige Clubmeisterschaft, welche in drei Disziplinen ausgefahren wurde, enthielt eine Zeitfahrt nach Blens in der Eifel, eine Geschicklichkeitsturnier, wobei uns großzügigerweise der Werkhof der Mercedesvertretung Wilberz in Mönchen-Gladbach zur Verfügung stand, sowie eine Testprüfung am grünen Tisch, die in unserem gemütlichen Clublokal ausgekämpft wurde. Unser langjähriges Mitglied Herr Martin Martheus erhielt die Wanderplakette und den von unserem Mitglied und Besitzer der Vespa-Werkstatt Herrn Robert Münch gestifteten Pokal. Den zweiten und dritten Platz erreichten die Mitglieder Heinz Reiners und Hans Arntzen. Auch sie erhielten Plaketten und Urkunden aus der Hand unseres Vorsitzenden.

Mitteilungen des VCVD:

Tag der Vespa

Die Bedingungen zur Teilnahme am „Tag der Vespa“ sind allen Clubvorständen bekannt. Wie jedes Jahr veröffentlicht der Vespa Tip die besten Berichte mit Foto über den „Tag der Vespa“ im redaktionellen Teil der Zeitschrift. Hierfür werden die üblichen Honorare bezahlt. Die Fotoberichte müssen bis zum 15. Mai bei der Redaktion eingetroffen sein.

Das Internationale Vespa-Camping 1959 des Vespa-Clubs von Deutschland ist ab Pfingsten die ganze Saison über geöffnet. Näheres siehe Vespa Tip Nr. 23. Der Campingplatz ist nur für Mitglieder des VCVD und des VC Europa zugänglich. Der Clubausweis muß an der Kasse vorgezeigt werden. Campinggebühr beträgt für VCVD- u. VCE-Mitglieder pro Tag 0,60 DM für Erwachsene und 0,30 DM für ein Kind. Für den Roller wird keine Gebühr erhoben. Passive Clubmitglieder können zum gleichen Preis mit ihrem Wagen, für den pro Nacht 0,50 DM verlangt werden, auf dem allgemeinen Campingplatz zelten.

In Kürze werden an alle Vespa-Clubs im In- und Ausland entsprechende Prospekte versandt.

VCVD-Sport

Nach langwierigen Verhandlungen hat die OMK (Oberste Motorrad-Sportkommission) die vier Sportrallyes (siehe VCVD-Treffenkalender) endgültig genehmigt. Dies bedingt aber, daß alle Teilnehmer einen OMK-Fahrer-Ausweis haben müssen. Diese Ausweise können bei unseren Rallyes beantragt werden (einfaches Verfahren). Die Einreichung der Ausweise geschieht über den DMV (Deutscher Motorsportverband), und wird vom Veranstalter vorgenommen. Den Ausweis erhält der Fahrer direkt vom DMV zugesandt. Der Fahrer-Ausweis berechtigt auch zur Teilnahme an allen ausweispflichtigen Veranstaltungen des ADAC, DMV usw. Um den Rollersport im VCVD und darüber hinaus zu entwickeln, übernimmt der VCVD in diesem Jahr die Kosten für die Ausweise (12,- DM) und verlangt nur von jedem Teilnehmer eine Bearbeitungsgebühr von 2,- DM. Es ist anzunehmen, daß durch diese großzügigen Förderungsmaßnahmen das Interesse an einem zeitgemäßen Rollersport in unseren Vespa-Clubs erheblich zunimmt.

Mitteilungen unserer Mitglieder:

VC Düsseldorf 52 e.V.

Die Vorstandswahl brachte bei uns folgende Ergebnisse:

- | | |
|-----------------|---------------------|
| 1. Vorsitzender | Werner Kellerwessel |
| 2. Vorsitzender | Gerd Dünker |
| Kassierer | Günter Vogel |

Clubanschrift: Düsseldorf, Borsigstraße 13
Clubabend: Jeden Mittwoch, 20 Uhr, im „Stettiner Hof“.

VC Ennepe-Ruhr

Unter der bewährten Leitung von Herbert Willner wählte unser Club folgenden Vorstand:

- | | |
|-----------------|----------------------------------|
| 1. Vorsitzender | Winfried Jahreis
(Wiederwahl) |
| 2. Vorsitzender | Dieter Platz |
| Schriftführerin | Eva-Maria Breitenstein |
| Kassierer | Herbert Willner |
| Tourenwart | Andreas Nowak |



Technischer Unterricht in Delmenhorst

„Vespennest“ Delmenhorst

Auch der Vespa-Club Delmenhorst e.V. hielt zum Jahreswechsel seine Jahreshauptversammlung ab.

Es wurden folgende Mitglieder wieder in den Vorstand gewählt:

1. Vorsitzender	Josef Russ
2. Vorsitzender	Günther Cordes
1. Schriftführer	Philipp Duna
2. Schriftführer	Ingo Kunkel
1. Kassierer	Josef Petersen
2. Kassierer	Heinz Bleefeld
Tourenwarte	Horst Skiera
	Günther Schädler

Unsere Clubanschrift ist nach wie vor:

Vespa-Club Delmenhorst e.V., Geschäftsstelle, Delmenhorst, Bremer Straße 157

und unser Clublokal nicht zu vergessen:

Gaststätte H. Wilkens, Delmenhorst, Bremer Straße 204

VC Reydt 59

In unserer Stadt wurde am 23. März 1959 der VC Reydt 59 gegründet. Folgender Vorstand wurde gewählt:

1. Vorsitzender	Theo Bleckmann
2. Vorsitzender	Klaus Scholler
Tourenwart	Hans Ruch
Kassierer	Karl Hans Moll
Schriftführer	Rolf Stein

Die Clubanschrift lautet:

VC Reydt, H. Ruch, Mönchen-Gladbach, Böckelstraße 66

Vespa-Freunde Wiesbaden

Unser neuer Vorstand setzt sich wie folgt zusammen:

Präsident	Harl Heinz Funk
Vizepräsident	Herbert Mitschka
Schriftführer	Klaus-Dieter Wilhelm
Kassierer	Axel Heep
Sportwart	Hans Sprengarth
Tourenwart	Adolf Peukert

Unsere Clubanschrift lautet:

Vespa-Freunde Wiesbaden, Wiesbaden, Kasteller Straße 99

Clubabende finden jeden Donnerstag um 20.30 Uhr in unserem Clublokal „Baba-Brau“, Wiesbaden, Adolfstraße 3, statt.

VC Darmstadt

Der neue Vorstand des VC Darmstadt setzt sich wie folgt zusammen:

1. Vorsitzender	Norbert Heidecker
2. Vorsitzender	Reinhard Klöss
Sportwart	Edmund Schulz
Kassenwart	Ludwig Six
Schriftführerin	Liane Zitzmann
Kassenprüfer	Herbert Christ
	Herbert Assmuth

Vespa-Club Krefeld 56

Am 15. Februar 1959 veranstaltete der Vespa-Club Krefeld 56, vorm. Moers e.V., in Krefeld eine Winterzuverlässigkeitsfahrt. Mit 122 Maschinen konnte man hier schon von einer Großveranstaltung sprechen.

Bei Nennungsschluß um 12 Uhr waren 99 Maschinen anwesend. Bei strahlendem Sonnenschein gingen in der 1. Gruppe 43 Maschinen über eine sehr schwierige Rundstrecke von 4 km, die dreimal durchfahren werden mußte. Hier gab es die ersten erstaunten und entsetzten Gesichter. Mit Lackschühchen und Wildlederschuhen läßt sich wahrlich keine Winterzuverlässigkeitsfahrt fahren. Hier gab es Wege, wo das Rad mahlte und das Chassis über dem Schlamm schwamm und aus dem Auspuff nur noch ein kaum vernehmbares Blubbern zu hören war.

Bei der Bremsprüfung schieden schon 10% der Maschinen aus. Jedes Abwürgen bedeutete Ausscheiden. Bis zu den Knöcheln im Schlamm schoben sie ihre Maschinen durch den gesteckten Parcours. Die Flüche, die hier zu hören waren, wollen wir nicht vermerken, da sie mehr oder weniger der Seemannsart entsprachen. Mit verbissenen Gesichtern, Sturzhelme im Nacken, sausten sie auf der geraden Strecke an uns vor-



Begehrte Trophäen des VC Krefeld

über. Der Schweiß lief in Strömen. Fahrer und Zuschauer kamen auf ihre Kosten. Während die 1. Gruppe fuhr, wurde die 2. Gruppe von unseren Mädels im Club-Lokal mit Würstchen und Brötchen bewirtet. Unsere Hauskapelle sorgte für Abwechslung und gute Laune. Dann startete die 2. Gruppe.



Ausländische Vespa-Treffen Spanien

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

Mai

- 17./18. Rallye, VC Groningen
- 18. Rallye, VC Roosendaal
- 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

- 25./26. Rallye (beschränkte Teilnehmerzahl), VC Amersfoort

September

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

Anfragen sind zu richten an:

Vespa-Club Holland, Overveen,
Ter Hoffstedeweg 9

Ausländische Vespa-Treffen Schweden

Mal

- 17./18. Rallye nach Lund (im Süden Schwedens)

Juni

- 20./21. Camping-Rallye in Nyköping

Juli

- 26. Final Championat Schweden de Régularité à Stockholm

Für die Vespa-Treffen im August liegen noch keine genauen Datumsangaben vor.

Anfragen sind zu richten an:

Vespa-Club Schweden,
Stockholm, Karlavägen 67



Der längste Kellner (2,18m) Europas Ludwig Schulden, Herford, Windthorstr., mit seiner Vespa.

Nachmittags gegen 17 Uhr war man glücklich, wieder vereint zu sein, bei Ochsen-schwanz (Kognak) und anderen wärmenden Getränken.

Gegen 18 Uhr nahm unser 1. Vorsitzender Gerd Goeser die Preisverteilung vor:

1. Preis: Herr Dorendorf, VC Dortmund
2. Preis: Herr König, VC Dortmund
3. Preis: Herr Steinreif, VC Düsseldorf
4. Preis: Herr Möhlendiek, VC Hülse

Insgesamt konnten 30 Fahrer prämiert werden.

Der Vespa-Club Krefeld 56 dankt allen Fahrern und ruft ihnen zu: Auf Wiedersehen zu unserer Fuchsjagd im Herbst.

J. Heulmanns

Vespa-Freunde Wiesbaden aktiv

Am 26. Februar 1959 fand in unserem Club-lokal „Baba-Bräu“, Wiesbaden, Adolfsstr. 3, unsere diesjährige Jahreshauptversammlung statt.

Hierbei gab unser Präsident Karl Heinz Funk einen ausführlichen Bericht über das verflossene Jahr.

Die Vespa-Freunde, der zweite Vespa-Club in Wiesbaden, konnten, nachdem sie sich vom Wiesbadener Motorclub – dem sie seit ihrem Bestehen angeschlossen waren – losgelöst hatten, das Jahr 1958 wiederum als einen vollen Erfolg verbuchen. So konnte Clubkamerad Adolf Peukert bei einer Winterfahrt, die vom Wiesbadener Motorclub veranstaltet wurde, eine Bronzemedaille und bei der Zielfahrt des Mainzer Treffens einen Pokal erringen. Karl Heinz Funk brachte bei einer Nachorientierungsfahrt und bei einer Geländefahrt je eine Goldmedaille nach Hause. In Heilbronn errang Karl Heinz Funk bei der Zielfahrtwertung einen Pokal. Horst Heller gewann in Darmstadt einen Pokal bei der Geschicklichkeitsfahrt. Eine weitere Goldmedaille und den Ehrenpreis des hessischen Ministerpräsidenten Dr. Georg August Zinn errang Karl Heinz Funk für die Zielfahrt als Einzelfahrer in einer Strecke von 1800 km beim Vespa-Treffen in Wiesbaden. Bei diesem Treffen gewann Rolf Schultes die Goldmedaille im Geschicklichkeitsfahren. Horst Heller holte sich als 4. Landesmeister einen weiteren Pokal. Den schönsten und größten Erfolg konnte jedoch Clubkamerad Horst Heller verbuchen, als er bei dem Vespa-Bundestreffen in Augsburg nicht nur einen Pokal, sondern sogar den Titel eines Deutschen Bundesmeisters erringen konnte.

VF Wiesbaden

Hinweise für unsere Mitglieder:

VC Quierschied/Saar

Der Vespa-Club Quierschied/Saar bittet uns, das Programm des Internationalen Vespa-Treffens am 13./14. Juni 1959 in Quierschied bekanntzugeben.

13. Juni:

12–18 Uhr: Eintreffen der Teilnehmer

20–03 Uhr: Buntes Programm, Siegerehrung, Tanz

14. Juni:

9.15 Uhr: Besichtigung eines Steinkohlenbergwerkes

11 Uhr: Empfang der Ehrengäste und Clubvorstände durch den Bürgermeister

12 Uhr: Mittagessen

13.30 Uhr: Kostümierte Korsofahrt durch Quierschied

15.15 Uhr: Siegerehrung der Korsofahrt und Verabschiedung der Teilnehmer

Für die verbleibenden Teilnehmer ist ein gemütlicher Abend vorgesehen.

Ausschreibungen für dieses Treffen sind durch den Vespa-Club Quierschied/Saar erhältlich.

VC Hamburg-Wandsbek

Vor wenigen Wochen wurde der Vespa-Club Hamburg-Wandsbek ins Leben gerufen. Die Anschrift lautet:

Vespa-Club Hamburg-Wandsbek,
G. Rothenberg, Hamburg-Wandsbek,
Jenfelder Straße 145

Damen-Rallye in San Sebastian Programm

16. Mai 1959

15–17 Uhr: Eintreffen der Teilnehmer (in den Gärten von Oquendo gegenüber dem Automobilclub)

20 Uhr: Essen

17. Mai 1959

12 Uhr: Eleganter Korso der Vespa-Fahrerinnen, es wird die eleganteste Aufmachung der weiblichen Teilnehmer gewertet.

14 Uhr: Mittagessen

22 Uhr: Abendessen, einheimische Tänze, Verteilung der Preise und Verkündung der elegantesten Vespa-Fahrerin im Hotel Marie Christina

18. Mai 1959

Frühstück-Verabschiedung.

Nennung vor dem 1. Mai an Vespa-Club Spanien, Madrid, Atocha 123.

VC Pforzheim

Der Pforzheimer Vespa-Club hielt in der „Lindenklaue“ im Schloßhotel seine alljährliche Jahreshauptversammlung ab. Der erste Vorsitzende Werner Fischer gab dabei einen umfassenden Rechenschaftsbericht über das vergangene Geschäftsjahr zur Kenntnis, der bei den Mitgliedern allgemeine Zustimmung fand.

DANKSAGUNG

Für die vielen Beweise herzlicher Anteilnahme, die mir bei dem Tode meines lieben Mannes zuteil wurden, möchte ich allen Mitgliedern des Vespa-Clubs von Deutschland meinen tiefempfundenen Dank sagen. Ich bin außerstande, die vielen Beileidsadressen aus dem Vespa-Club von Deutschland zu beantworten und bitte deshalb alle Vespa-Freunde, meinen Dank auf diesem Wege entgegennehmen zu wollen.

Frau Gitta Schultze
und alle Anverwandten

Teilnehmerinnen an der Damen-Rallye müssen am 16. Mai bis 15 Uhr in der Stadt Irun an der französischen Grenze eintreffen.

VC Du Haut-Doubs

Der Vespa-Club Du Haut-Doubs veranstaltet am 20./21. Juni in Pontalier (Doubs) ein Vespa-Treffen mit internationaler Beteiligung (begrenzt). Die Ausschreibung verspricht ein reichhaltiges Programm. Ausschreibungen haben die Landesvorsitzenden des VCVD zur Verteilung erhalten.

Anschrift des Vespa-Clubs Du Haut-Doubs, Boite Postale 64, Pontalier (Doubs), France.

VC Luxemburg

III. Nationales Vespa-Treffen am 6./7. Juni in Diekirch. Auch für dieses Treffen sind die Ausschreibungen eingetroffen und werden durch die Landesvorsitzenden d. VCVD auf Verlangen verteilt. Auch bei diesem Treffen ist eine Teilnehmerbegrenzung vorgesehen.

Anschrift:

Vespa-Club du Gr. de Luxembourg,
50 Reckenthal, Luxembourg

Camping in Holland

Der Vespa-Club Holland gibt bekannt, daß für Vespa-Fahrer in Holland folgende Campingmöglichkeiten bestehen:

„Sandevoerde“, Kennemerweg, Zandvoort (in der Nähe von Haarlem)

„Beekhuizen“, Beekhuizenseweg 77, Velp (im Zentrum von Holland)

„Meerwijk“, in Zuidlaren (bei Groningen im Norden von Holland)

Auskunft:

Vespa-Club Holland, Ter Hoffsteedeweg 9, Overveen



Frau Clara Fondy - Herr Fritz Fondy †

Schwäbischer Vespa-Ring

† Fritz Fondy

Unser ältester und bis zuletzt aktiver Vespa-Freund, Fritz Fondy, hat mit 71 Jahren am 26. Februar 1959 seine Familie und seine Freunde im Schwäbischen Vespa-Ring für immer verlassen.

Fritz Fondy war Inhaber der Vespa-Vertragswerkstätte in Göppingen und mit einer der ersten, die den Landesclub Schwäbischer Vespa-Ring gegründet und unterstützt haben.

Am Samstag, dem 28. Februar 1959, haben wir ihn zur letzten Ruhestätte geleitet. Ein großer Trauerzug zeugte von der Beliebtheit des Verstorbenen.

Willi Schnizler legte im Namen des VCVD und des Landesclubs SVR einen Kranz am Grabe von Fritz Fondy nieder.

Die Vespa-GmbH, Augsburg, ehrte ihren jahrelangen Vertreter ebenfalls mit einem großen Trauerkranz.

Allen bei der Beisetzung unseres Vespa-Freundes Fritz Fondy beteiligten Club-Abordnungen des Schwäbischen Vespa-Ringes, möchte ich auf diesem Wege herzlich danken.

Willi Schnizler

VC Unna

1958, nach Beendigung der Roller- und Motorsportsaison, ehrte der Vespa-Club Unna, wie alljährlich, seine besten Clubfahrer des Jahres.

Vorsitzender M. Wandelt konnte in seiner Eröffnungsansprache erfreut feststellen, daß es im Jahre 1958 zwei Neumitgliedern schon gelungen war, zu den besten vier Fahrern des Clubs zu gehören.

Clubsieger wurde Günther Reski. Er konnte somit den großen Wanderpokal für ein Jahr übernehmen in Verbindung mit einer Ehrenurkunde. Als 2. Sieger platzierte sich Manfred Wandelt. Er wurde mit einem Silberpokal und einer Ehrenurkunde ausgezeichnet. Der 3. Clubpreis in Form eines Silberbeckers wurde Helmut Prill mit einer Ehrenurkunde übergeben. Mit einer Ehrenurkunde ausgezeichnet wurde Horst Robert als 4. Clubsieger.

Die am 14. 2. 1959 abgehaltene Jahreshauptversammlung sprach dem alten Vorstand ihr volles Vertrauen aus.

Besondere Beachtung wird in diesem Jahr dem Motorsport zuteil.

Mitteilungen der Landesclubs des VCVD

Das Landestreffen des Schwäbischen Vespa-Rings in Friedrichshafen mußte vom 11./12. Juli auf den 1./2. August verlegt werden.

Zur Urlaubszeit wird das Anfahren dieses Regionaltreffens am Bodensee besonders reizvoll sein.

gez. Schnizler
Landesvorsitzender des SVR

Wegen Genehmigungsschwierigkeiten muß die für den 10. Mai in Gießen geplante Vespa-Sport-Rallye leider ausfallen.

Städte-Freundschaftstreffen Stuttgart am 4./5. Juli 1959

Samstag, den 4. Juli 1959

13-18 Uhr: Eintreffen der Teilnehmer an der Zielfahrtkontrolle Stuttgart, Breitscheidstraße, gegenüber der Liederhalle Stuttgart, Schloßstraße.

18.30 Uhr: Abfahrt zur Korsofahrt und zum Vespa-Ball durch Stuttgart zur Liederhalle Stuttgart-Botnang, Brahmweg 24.

19.30 Uhr: Abendessen (nach freier Wahl).

20.00 Uhr: Vespa-Ball in der Liederhalle

21.30 Uhr: Varieté

22.00 Uhr: Eröffnung der Vespa-Bar

Sonntag, den 5. Juli 1959

9.45 Uhr: Treffpunkt Parkplatz, Breitscheidstraße

10.00 Uhr: Abfahrt zur Besichtigung des Fernsehturmes, Abfahrt zur Schloß-Solitude und zur Rennstrecke, Abfahrt zum Preisregen der teilnehmenden Clubmannschaften um den Silberpokal vom VC Stuttgart.

VC Lingen/Nordhorn

Auf eine erfolgreiche Fahrsaison mit 13 Punktefahrten und starker Beteiligung kann der VC Lingen/Nordhorn am Jahresende zurückblicken. Der Clubpokal wurde von Kurt Willemsen, Nordhorn, als dem erfolgreichsten Fahrer im Clubturnier für Verkehrssicherheit und Fahrdisziplin, erobert. Durch die Aktivität des Clubs hat sich seine Mitgliederzahl seit der Gründung des VC Lingen/Nordhorn verdreifacht. In den letzten Monaten konnten 14 neue Mitglieder in den Club aufgenommen werden.

Wunderschöne Fahrten mit unvergeßlichen Erlebnissen liegen hinter uns. Wir denken dabei an die Tulpenfahrt nach Holland oder an die Campingfahrt ins Sauerland. Gerne denken wir an unsere Fahrt zum Vespa-Treffen nach Lausanne (Schweiz) oder an die Treffen mit unseren holländischen Nachbarn in Enschede und Arnhem zurück.

Auch unsere kleinen Sonntagnachmittag-Kaffeefahrten fanden bei den Clubfreunden Anklang.

Stunden voller Frohsinn erlebten wir im Kreise der internationalen Vespa-Familie in Recklinghausen. Unsere Mitglieder Cerny, Willemsen, Braig, Martens und Schnieders brachten vom Vespa-Treffen in Bremen den Roland-Pokal mit nach Hause.

Unser Club hatte auch die Vespa-Clubs aus Bremen, Enschede und Meppen bei sich zu Gast. Den erfolgreichsten Mitgliedern unseres Clubs wurden im Rahmen einer Feierstunde Urkunden für ihre aktive Mitarbeit im Jahre 1958 überreicht. Es sind dies: Kurt Willemsen, Heiz Braig, Ewald Cerny, Otto Lukaszewski, Helmut Schnieders, Paul Hoeter, Karl Heinz Vietz, Ewald Martens, Hans Hoch, Karl Heinz Frieden, Martin Jacobs und Ingrid Helmer.

Wir beschlossen außerdem uns künftig jeden Sonntagvormittag im Clublokal Hans Hoch, Nordhorn, zu treffen.



Onkel „Wernes“ vom VC Frankfurt

FERDINAND HOFFSTÄTTER

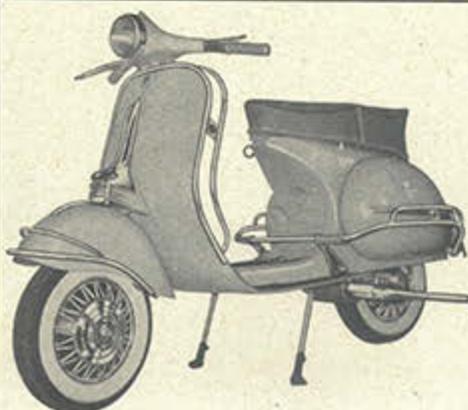
SEIT 1818 IM FAMILIENBESITZ

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

Ferner der Club- und Veranstaltungs-
plaketten nebst Abzeichen des VCVD.

BONN · WERKANSCHRIFT BEUEL-LIMPERICH

TELEFON: BONN 41335/41005 · FERNSCHREIBER 0886558



Zubehör

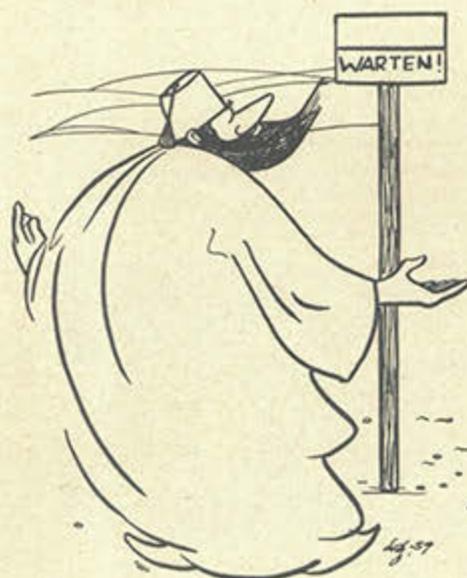
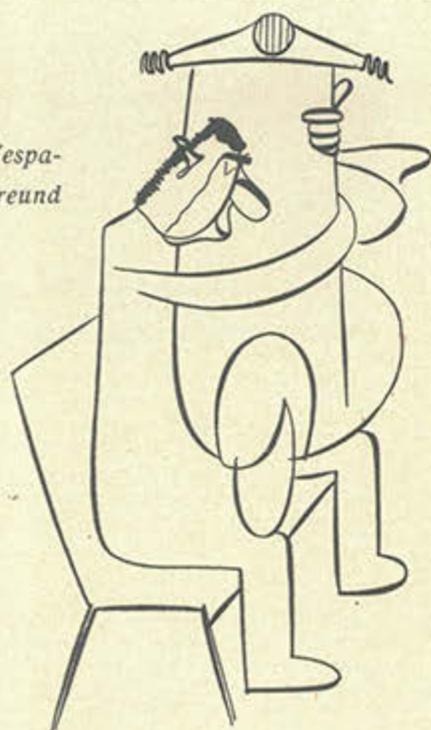
auch für
neueste
Modelle
1959

Wie immer gut
u. preiswert im
Spezialhaus

Hans Pfefferkorn · Bad Pyrmont · Postfach 144
Bitte bei Vespahändler neuesten Prospekt 1959 anfordern.

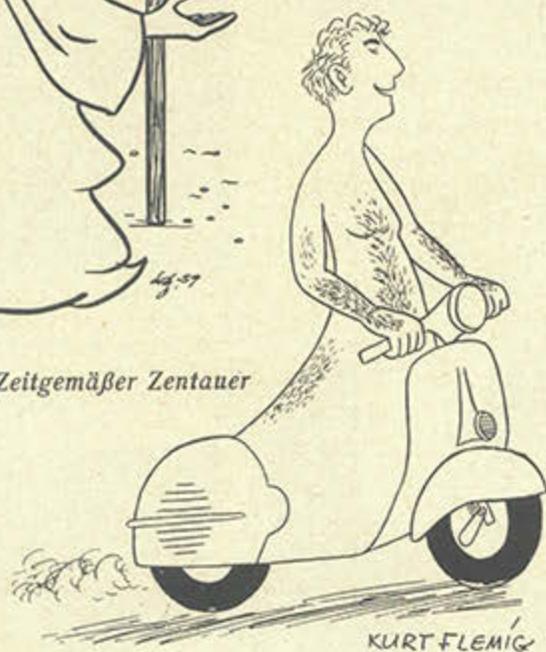
Schmunzel-Tip

Der Vespa-Freund



„Allah schick eine Vespa“

Zeitgemäßer Zentauer



KURT FLEMIG



KURT FLEMIG

Vor Anhalten wird gewarnt

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 · Grafische Gestaltung: Ernst Strom, München 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: Fenzlau, Geuder, Dillen, Publifoto, Haine, R. Devaux, Veith-Bild, A.F.I. Carlo Carlevaro, Erich Schefer, Glässel, Peinemann, Clubfoto, Stuck (Privatarchiv).

Ausschreibung

zum Deutschen Internationalen Vespa-Treffen in Heidelberg
am 30. und 31. Mai 1959

Teilnahmebedingungen:

Teilnahmeberechtigt ist jeder deutsche Vespa-Fahrer, der im Besitze eines gültigen VCVD-Ausweises ist, und alle ausländischen Vespa-Fahrer.

Nennungen:

Die Nennung ist bis spätestens 15. Mai 1959 (Poststempel) an den Vespa-Club Heidelberg, Wielandstraße 22, unter Verwendung des beigefügten Nennungsformulars und gleichzeitiger Überweisung des Nenngeldes auf das Postcheckkonto Karlsruhe Nr. 1063 98 von Herrn Hermann Dürr, Heidelberg, unter der Bezeichnung „Internationales Vespa-Treffen“ einzusenden. Ausländische Teilnehmer können das Nenngeld bei der Ankunft am Ziel zahlen. Nach Eingang der Nennung und des Nenngeldes wird den Teilnehmern bzw. Clubvorsitzenden die Startkarte zugestellt. Diese ist am Ziel unter gleichzeitiger Vorweisung des gültigen VCVD-Ausweises abzugeben.

Nenngeld:

Das Nenngeld beträgt für den Fahrer und Beifahrer je DM 9,—. Für Nennungen, die erst nach dem 15. 5. 1959 eingehen, beträgt das Nenngeld für den Fahrer und Beifahrer je 12,— DM. Bei Nichtteilnahme ist das Nenngeld Reugeld. Es erfolgt keine Rückerstattung.

Im Nenngeld sind enthalten:

- Wertung für die Ziel-, Geschicklichkeits- und Korsofahrt;
- Empfang einer Flasche Coca-Cola am Ziel;
- Eintritt zum Vespa-Ball am Samstag, 30. Mai 1959;
- ein Abendessen am 30. 5. 1959;
- Dampferfahrt in das herrliche Neckartal bis Neckarsteinach;
- ein Mittagessen am 31. 5. 1959;
- Besichtigung des Heidelberger Schlosses (Faßkeller);
- Eintritt zum Schloß und Kellerfest am Sonntag, 31. 5. 1959;
- ein bewachter und versicherter Parkplatz vor der Stadthalle und am Schloß während der Dauer der Veranstaltung.

Eine sehr geschmackvolle Plakette steht den Interessenten im freien Verkauf zum Preise von DM 6,50 zur Verfügung.

Wertung der Zielfahrt:

Es erfolgt nur Clubwertung. Die Fahrer müssen im Besitz der von uns zugesandten Start- bzw. Teilnehmerkarte sein.

Die Wertung erfolgt nach der Formel „amtliche Bahnkilometer mal cintrefende Maschinen, gerechnet vom Heimatort (= Startort) nach Heidelberg.

Umwege werden nicht gewertet.

Deutsche Clubs:

Zone I	bis 150 km
Zone II	bis 300 km
Zone III	bis 500 km
Zone IV	über 500 km
Zone I	bis 300 km
Zone II	bis 600 km
Zone III	über 600 km

Ausländische Clubs:

HEIDELBERG

Friedrich-Ebert-Anlage 2

Nennung

zum „Deutschen Internationalen Vespatreffen“
am 30. und 31. Mai 1959 in Heidelberg
mit Zielfahrt

An den
Vespa-Club Heidelberg
Herrn Gerd Hummel
Heidelberg
Wielandstraße 22

Auf Grund der Ausschreibung, die in allen Teilen anerkannt wird, gebe ich folgende Nennung ab:

Fahrer/Name	Vorname	Vespa-Club	VCVD-Ausweis-Nr.	Wohnort u. Straße
Beifahrer/Name	Vorname	Vespa-Club	VCVD-Ausweis-Nr.	Wohnort u. Straße



Absender:

Name:

Wohnort:

Straße:

(Bitte deutlich schreiben)

In Umschlag
als Brief versenden!

Städtisches Verkehrsamt

Dieses Nenn-Formular an VC Heidelberg senden

Bitte hier ausschneiden und einsenden!

Quartierbestellung ist nur über das Verkehrsamt Heidelberg möglich. Wir bitten Sie, den Quartierschein abzutrennen und als Brief bis spätestens 15. 5. 1959 an das Verkehrsamt Heidelberg einzusenden.

Das Nenngeld in Höhe von DM 9,— für Fahrer und Beifahrer muß bis spätestens 15. 5. 1959 (Poststempel) auf das Postcheckkonto Karlsruhe Nr. 1063 98 „Hermann Dürr, Heidelberg“ mit der Bezeichnung „Internationales Vespa-Treffen“ eingezahlt sein. Teilnehmer, die ihr Nenngeld erst am Ziel oder nach dem 15. 5. 1959 bezahlen, müssen ausnahmslos 12,— DM Nenngeld entrichten.

Ort und Datum

Unterschrift des Einsenders

Es können nur die dem Vespa-Tip beigefügten Nennformulare anerkannt werden. Sammelnennungen eines Vespa-Clubs auf einem Nennformular sind nicht möglich.



Zimmerbestellung anlässlich **Vespa-Treffen 30./31. 5. 1959**

Ich bestelle vom bis 19..... (..... Übernachtungen)

Gruppe	DM je Bett ohne Bedienung	Einzelzimmer	Doppelzimmer	Fahrerzimmer	Besondere Wünsche Bad, Garage etc.
A Hotels Kategorie I	20,— bis 30,—				
	Kategorie Ia	10,— bis 18,—			
	Kategorie II	7,50 bis 9,50			
Kategorie III	5,— bis 7,—				
	B Fremdenheime	4,50 bis 7,—			
C Gasthöfe	4,— bis 6,—				
D Privat	3,50 bis 4,50				

Die Verbindlichkeit dieser Bestellung wird hiermit von beiden Teilen ausdrücklich anerkannt.

Datum: Unterschrift:

Bitte hier ausschneiden und einsenden!

Die Straßenverkehrs-Bestimmungen sind unbedingt einzuhalten. Jedes Verkehrsvergehen eines Teilnehmers während der Anfahrt oder des Aufenthaltes in Heidelberg, das dem Veranstalter von den Polizeibehörden oder den von uns eingesetzten Funktionären gemeldet wird, ergibt für den betreffenden Club bei der Zielfahrtwertung einen Abzug von 500 Punkten.

Zielkontrolle:
Die Zielkontrolle befindet sich in Heidelberg vor der Stadthalle (Jubiläumsp Platz) und ist geöffnet am Samstag, 30. Mai 1959, von 14 bis 18 Uhr. Später eintreffende Clubs können nicht mehr gewertet werden. Lotsen stehen an sämtlichen Einfahrts-Straßen Heidelbergs.

Preise:
Für die Sieger der Zielfahrt, wie auch der anderen Wettbewerbe, stehen viele wertvolle Preise zur Verfügung.

Proteste:
Proteste sind spätestens eine Stunde nach Bekanntgabe der Ergebnisse gegen Hinterlegung von DM 50,— schriftlich beim 1. Vorsitzenden des VCH, Herrn G. Hummel, einzureichen. Über die Proteste entscheidet ausschließlich das Präsidium des VC Heidelberg. Das Anrufen ordentlicher Gerichte ist ausgeschlossen.

Zulassung und Versicherung der Fahrzeuge:
Die Fahrzeuge müssen ordnungsgemäß polizeilich zugelassen und versichert sein und der Straßenverkehrs- und Zulassungsordnung entsprechen. Der Veranstalter lehnt den Fahrern und Beifahrern gegenüber jede Haftung für Personen-, Sach- und Vermögensschäden, die vor, während oder nach der Veranstaltung eintreten, ausdrücklich ab.

Quartiere:
Die Unterbringung der Teilnehmer erfolgt auf deren Kosten durch den VC Heidelberg in Verbindung mit dem Verkehrsamt Heidelberg. Alle Teilnehmer, die Zimmer bestellen wollen, müssen die beigefügte Bestellkarte sofort, spätestens jedoch bis 15. Mai 1959, an das Verkehrsamt Heidelberg einsenden. Ein Zielplatz steht auch zur Verfügung.

Wichtige Hinweise:
Die im Programm aufgeführten Zeiten sind unbedingt genau einzuhalten, um einen reibungslosen Ablauf der Veranstaltung zu gewährleisten.
Die Tisch-Reservierung in der Stadthalle erfolgt nach Eingang der Nennung.
Die Korsofahrt wird nach Fahrdisziplin und Gesamtindruck gewertet. Aufmachung von Fahrer und Maschine bleibt hierbei unberücksichtigt. Die Geschicklichkeitfahrt findet in Anlehnung an die Turnierordnung des VCVD statt. Näheres hierüber erfahren Sie nach der Ankunft am Ziel oder unmittelbar vor dem Geschicklichkeitsturnier.

Im Stadtgebiet von Heidelberg ist der Anfahrtsweg zur Stadthalle mit blauen Pfeilen „Vespa, der meistgefahrene Roller der Welt“ ausgeschildert, während die Strecke zum Schloß mit Pfeilen „Schloß“ der Continental-Reifen markiert ist.

Die Clubvorsitzenden bzw. Mannschaftsführer werden gebeten, zum Empfang durch die Stadtverwaltung Heidelberg evtl. ein Schreiben ihres Oberbürgermeisters mit einem kleinen Geschenk mitzubringen.
Veranstalter und Ausrichter behalten sich vor, den Umständen entsprechende Abänderungen vorzunehmen.

Vespa-Club Heidelberg

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



der meistgefahrenere Roller der Welt



Das Urteil des Paris