

Vespa

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

Aus dem Inhalt:

Eurovespa Paris
Brief aus Schweden
Ein deutsches Städtebild: Bremen
Hans Stuck
Ein Leben für den Rennsport
Unsere europäischen Freunde
Rallye Feminin
Aktuelles Bild
Sport
Weltnachrichten
Unser Händlerporträt
Tag der Vespa
Für Sie gelesen
Schmunzeltip

★

Besonders für Sie:

Vespa-chic im Vespa-Tip

Besonders für Ihn:

Für den Bordmechaniker:
Die neue Vespa Touren 150

★

Unser Titelbild:

Siesta: Ein sonniger Urlaub,
wer möchte das nicht?

Foto: Bayer. Bild GmbH.

★

Letzte Meldung

Hans Stuck siegte am 14. Juni beim Internationalen Roßfeld-Bergrennen mit 2/10 Sekunden vor einem um 150 PS stärkeren Maserati. Die im Vespa Tip veröffentlichte Lebensgeschichte von Hans Stuck erscheint demnächst in einer Broschüre.



Früh übt sich, was ein richtiger Vespa-Fahrer werden will!

EUROVESPA

1959

IN PARIS

Nach Bekanntwerden des Beschlusses des Vespa-Clubs von Europa, die Eurovespa 1959 in Paris durchzuführen, setzte innerhalb des VCVD das große Rennen um eine Nennung für dieses Treffen ein. Allein schon der Name der Seinestadt und die Erinnerung an Erzählungen der älteren Generation über das amüsante Leben in Paris ließ manchem wackeren Vespi- sten das Wasser im Munde zusammenlaufen. Die Gesichter



Der Corso der Eurovespa 1959 endete in der internationalen Blumenausstellung

wurden aber in der Folgezeit immer länger, als der VCVD mitteilen mußte, daß aus Deutschland in Paris nur insgesamt 30 Fahrer und 15 Beifahrer zugelassen sind. Um der Gerechtigkeit Genüge zu tun, wurden die Nennungen unter den Interessenten verlost.

Am 30. April startete die deutsche Mannschaft bei strömenden Regen in Kehl unter der bewährten Führung des Mannschaftskapitäns Fred Wagebach vom VC Frankfurt in Richtung Paris. In froher Erwartung auf das Gebotene in Paris vergaßen die Fahrer teilweise, daß die Himmelsbrause an diesem Tag nicht abgestellt wurde.

In Paris angekommen und begrüßt, wurde die deutsche Mannschaft im feudalen Hotel „Louvre“ einquartiert. Einige der Vespa-driver meinten leicht überspannt „hier könne man endlich standesgemäß wohnen“. Die Unterbringung und Speisung der hungrigen Vespisten war in jeder Hinsicht erste Klasse. Am Tag des Eintreffens in Paris wurde die deutsche Epique abends in einen Autobus verstaubt und zu einer Rundfahrt „Paris bei Nacht“ eingeladen. Bei der Haltestelle „Montmartre“ verteilten sich die Kollegen rasch und unauffällig. Beim Frühstück am darauffolgenden Tag wurden gedämpft und mit vielsagendem Lächeln die gesammelten Erkenntnisse über „Paris bei Nacht“ ausgetauscht. Die Wechselstube im Hotel „Louvre“ sah in diesen Tagen manchen Vespa-Fahrer öfters vor den Schalter treten, um neuen Betriebsstoff für seine Streifzüge durch Paris zu tanken.



Die deutschen Teilnehmer am Blumenkorso der Eurovespa auf den Champs-Élysées

Am 2. Mai wurde der große Corso der Eurovespa 1959 zur Internationalen Blumenausstellung gestartet. 350 Vespas aus 12 Ländern fuhren blumengeschmückt und ihre Fahrer in heimliche Volkstrachten gekleidet über die Champs-Élysées zur Ausstellung. Der bezaubernde Anblick zehntausender schöner Blumen erfreute dort die Augen der Benzinritter aller Grade.

Um 20 Uhr begaben sich alle Teilnehmer der Eurovespa an Bord von zwei Seinedampfern. Ein erstklassiges Diner wurde hier den immer hungrigen Vespa-Fahrern aus allen westeuropäischen Nationen von einer Schar emsiger Kellner serviert. Diese Fahrt auf der Seine durch das nächtlich erleuchtete Paris wurde zum schönsten Erlebnis der deutschen Teilnehmer. Der unvergleichliche Zauber dieser Stadt prägte sich auf der vier Stunden dauernden Fahrt jedem Besucher der Eurovespa ins Gedächtnis ein.

Der Sonntag stand den Teilnehmern zu eigenen Vorhaben zur Verfügung. Besonders der Zusammenhalt und die gute Kameradschaft innerhalb der Mannschaft und die bezaubernde Stadt Paris selbst, waren die schönsten Erlebnisse der deutschen Delegation bei der Eurovespa 1959.

Unvergessen bleiben auch die Betreuer der deutschen Mannschaft, die Gebrüder Morel vom Vespa-Club Paris, die sich die größte Mühe gaben, ihren deutschen Freunden den Aufenthalt in Paris so angenehm wie möglich zu gestalten.



Die Vespas hatten Pause, während ihre Besitzer an Bord der Seinedampfer ein fröhliches Fest feierten



Ein Brief aus Schweden

Im Land der vielen Ufer

Mit der Vespa durch Schweden und Dänemark - 800 km Seen und Wälder - Höfliche Kraftfahrer

Zuerst kaufte ich mir eine VESPA, dann erwarb ich den Führerschein und brummte los. Vorerst in die Umgebung von Stockholm mit seinen vielfältigen Ausflugszielen. Nach 14 Tagen ging ich dann auf großen Kurs durch Schweden, Dänemark, Deutschland mit dem Ziel: Schwarzwald.



Die Fahrt hatte ich gründlich vorbereitet und muß hier ein besonderes Lob dem Esso-Touring-Dienst in Paris aussprechen, dem ich meine Route bekanntgemacht und binnen zehn Tagen ausgezeichnetes Kartenmaterial erhalten hatte. Eines

Bild oben: Stockholm, Blick auf die Altstadt, dem ursprünglichen Kern der Stadt

Bild links:
Fischerboote
auf der Ausfahrt.
Typisches Bild
von der Westküste

Tages fuhr ich los. Mein Gepäck hatte ich auf eine Aktentasche, einen Koffer und einen Pappkarton verteilt. Zunächst lagen 600 km durch Mittel- und Südschweden, also von Stockholm bis Hälsingborg, vor mir. Meine Route führte über die „Riksväg“ (Reichsstraße) Nr. 1. Diese Strecke war gut, wie alle der 14 Reichsstraßen, die das Hauptverkehrsnetz Schwedens bilden. Auch die Provinzstraßen sind teilweise noch gut befahrbar, lassen aber schon manche Wünsche offen. Sonstige Straßen sind Glückssache. Der Verkehr läuft ruhig und sehr diszipliniert ab. Kraftfahrer gelten als höflich.

Nach einem genauen Plan hatte ich mir unter den reichlichen Tankmöglichkeiten „meine“ schon voraus festgelegt. Interessant sind die Mixapparate an allen größeren Tankstellen, mit denen jede beliebige Mischung hergestellt werden kann. Das Mischungsverhältnis wird hier in Prozenten angegeben. Tankt man also 5% „oljeblandad bensin“ (Mischung), so entspricht das z. B. unserem Mischungsverhältnis von 1:20. In Norrköping, einer netten Kleinstadt, machte ich Rast in einem Motel, von denen es in Schweden zahlreiche gibt. Hier beginnt das mittelschwedische Seengebiet, von dem alle Touristen schwärmen. Bei Odeshög erreichte ich den Vättersee, der dreimal so groß ist wie der Bodensee und zu den festen Reisezielen gehört, wie in Deutschland der Rhein, der Schwarzwald oder die bayerischen Königsschlösser. Bei Jönköping an der Südspitze des Sees, der Heimat der weltberühmten schwedischen Zündhölzer, hatte ich etwa die Hälfte meiner schwedischen Strecke durchfahren. Ein Grund zu einer ausführlichen Lunchpause (2. Frühstück). Der Lunch wird in Schweden zwischen 11 und 14 Uhr eingenommen. Während die unserem Mittagessen entsprechende Mahlzeit erst zwischen 17 und 19 Uhr fällt.

Ich kam nun in das sogenannte „Smaland“ mit seinen unendlichen Wäldern. Meist sind es Fichten, Kiefern und Birken, die diese anscheinend unendliche Einsamkeit besiedeln. Selbst auf der Straße folgte höchstens alle 20 km einmal eine Ansiedlung. Ab und zu blinkte ein rostbraunes Sommerhäuschen vom Ufer eines stillen Sees herüber. Je weiter man nach Süden vorstößt, verdrängt der Laubwald immer mehr den Nadelwald, und der Heidecharakter weicht ausgedehnten Viehweiden. Die Dörfer reihen sich aneinander und man spürt bäuerliche Wohlhabenheit. Hier beginnt die Provinz Schonen, die Kornkammer Schwedens. Meine neue VESPA hatte mich neuen Fahrer ohne gegenseitiges Mißverständnis 600 km durch Schweden geführt.

Am nächsten Tag setzte ich mit der Fähre nach Dänemark über und landete nach 20 Minuten Fahrtzeit in Hälsingör. Das neue Ufer brachte die Umstellung vom schwedischen Linksverkehr auf den normalen Rechtsverkehr. Der Rückspiegel wanderte also auf die linke VESPA-Seite. In Kopenhagen, der Hauptstadt Dänemarks, beeindruckten mich die vielen Schlös-

ser, die Museen und der berühmte Tierpark. Sonst registrierte ich ausgezeichnete Straßen. Imponierend fand ich die Eisenbahn- und Straßenbrücke zwischen Seeland und Falster. Sie ist Europas längste Brücke und reicht über eine Distanz von 3,2 km. Ich durchquerte Dänemark bis Dedser, dort verlud ich die VESPA aufs Schiff und schaukelte behaglich nach Deutschland.

Noch einige Tips für Schwedenreisende:

Zur Einreise in Dänemark und Schweden genügt ein Personalausweis. Wer Schweden besucht, sollte sich vorher schon fest überlegen, welche Landschaft er kennenlernen will. Denn Schweden ist ein Land mit sehr großen Entfernungen. Besonders empfehlenswert ist Südschweden, außerdem die Westküste und die seenreiche Landschaft Mittelschwedens. Wer Schweden besucht, soll auch nicht versäumen nach Gotland zu fahren, der sagenumwitterten Insel in der Ostsee.

Dieter Marx

Unser Reisetip:

ZUM WOCHENENDE NACH SAMNAUN

Ausprobiert und vorgeschlagen vom Vespa Club Augsburg

Samnaun ist ein herrliches Hochtal in der Schweiz. Obwohl Schweizer Hoheitsgebiet, ist das Tal nur von Österreich aus, aber ohne besondere Zollformalitäten, erreichbar. Samnaun ist ein bevorzugter Wintersportplatz, ideal für Bergsteiger und Wanderer, Naturfreunde und Erholungssuchende. Sam-



Blick auf den Muttler (3298 m)

naun ist ein sogenannter Geheimtip, 1850 m über dem Meeresspiegel und von rund 20 Hochgipfeln umgeben. Der höchste Berg dieser Gruppe, der Muttler, ist mit seinen 3298 Metern ausgesprochen hochalpin. Unterkunft und Verpflegung bieten saubere Hotels. Vollpension 10 sfrs bis 18 sfrs (10,— bis 18,— DM). Sehr billig sind Zigaretten (20 Astorfilter 1,— DM) und Benzin (bleihaltig) 1 Liter ca. 33 Pfennig. Öl wird nur in Literdosen geführt und für ca. 3,— DM verkauft.

Allein die Anreise nach Samnaun ist die Fahrt schon wert. Günstigster Ausgangspunkt ab Alpenrand ist Füssen. Hier empfiehlt es sich, die Königsschlösser Hohenschwangau und Neuschwanstein als weltberühmte Zeugen der bayerischen Königszeit zu besichtigen. Von hier führt die Route über die

österreichische Grenze nach Reutte. Bemerkenswert sind hier die Wandmalereien an den Häusern und die Ruine Ehrenberg. Über eine kurvenreiche Strecke — so recht für alpines Kurventraining — führt die Route nach Leermoos. Links von der Strecke erhebt sich wichtig das Zugspitzmassiv. Nächster wesentlicher Punkt ist der Fernpaß, ein sogenannter „zahmer Paß“, aber um so idyllischer mit seinen grünschimmernden Seen. Imst und Landeck sind die nächsten Stationen. Auf einer sanft auf- und absteigenden Straße kommt man zunächst nach Prutz und dann Stuben-Pfunds. Ab der Straßenteilung Kajetanbrücke erreicht man über die westliche Abzweigung das Unterengadin. Die östliche Abzweigung führt über den Reschenpaß nach Italien. Die eigentliche Paßstraße ist etwa 15 km lang und nicht geteert. Sie ist trotzdem das reizvollste Wegstück. Man muß wissen, daß der Postomnibus uneingeschränkte Vorfahrt hat und außerdem das Recht, immer die Bergseite zu befahren. Aus diesem Grunde ist es angebracht, sich in Vinadi nach der Fahrzeit der zweimal täglich verkehrenden Linie zu erkundigen. Die Strecke führt durch sechs Tunnels. Hier ist Vorsicht geboten, da Tropfwasser die Fahrbahn rutschig macht. Es folgen noch die Orte Compatsch und Laret. Dann grüßen die Häuser von Samnaun.

Pretsch



Samnaun

Ein deutsches Städtebild

BREMEN

Das Bundestreffen des Vespa-Clubs von Deutschland 1959 wurde in diesem Jahr an die Wasserkante gegeben. Treffpunkt der Vespa-Fahrer soll die alte Hansestadt Bremen sein. Der Vespa-Club Bremen e.V. möchte seine Clubkameraden aus dem ganzen Bundesgebiet und die Gäste aus dem Ausland nicht nur mit seiner Stadt, sondern auch mit dem Flaggschiff der deutschen Seeschifffahrt, dem neuen Turbinenschiff „Bremen“, bekanntmachen.

Die Stadt Bremen liegt an der Weser, etwa 65 Kilometer landeinwärts von der offenen See entfernt. Aus dem von Karl dem Großen gegründeten Erzbischofssitz breitete sich das Christentum nach Norden aus. Auf den Spuren der Missionare folgten schon bald die Kaufleute und im Mittelalter blühte die Stadt dank ihrer Handelsbeziehungen mächtig auf und gewann dabei ihren Namen als „freie Hansestadt“. Noch heute sieht man die Spuren dieser Zeit an vielen Bauwerken der Stadt.

Der erhalten gebliebene Marktplatz mit dem selten schönen Rathaus, dem alten Roland als Zeichen der freien Gerichtsbarkeit und dem mächtigen Dom bietet in seiner Geschlossenheit noch heute ein deutliches Bild dieser Zeit. Später kamen



Bremen: Das Tor zur Welt

schwere Zeiten für Bremen, nachdem durch die zunehmende Versandung der Weser größere Schiffe den Hafen nicht mehr erreichen konnten. Um der Stadt Handel und Schifffahrt zu erhalten, wurde 1827 direkt an der Einmündung der Weser in die Nordsee die Stadt Bremerhaven gegründet. Erst später, am Ende des 19. Jahrhunderts, wurde durch umfangreiche Stromregulierungen wieder die Möglichkeit geschaffen, daß auch größere Schiffe den Hafen von Bremen direkt anlaufen konnten. Bremerhaven behielt jedoch weiterhin seine Bedeutung als größter Fischereihafen des Kontinents und als der bedeutendste Passagierhafen Deutschlands bei.



Das Wahrzeichen Bremens: Der Roland und das historische Rathaus

Neuzeitliche, großzügige Anlagen ermöglichen an der Columbuskaje in Bremerhaven das Anlegen auch größter Passagierdampfer. Die Passagiere von und nach Übersee können am Bahnhof „Meer“ direkt vom Schiff in den Schnellzug zur Weiterfahrt umsteigen.

Vielen wird aus der Vorkriegszeit das Bild der imposanten Schnelldampfer „Bremen“ und „Europa“ in Erinnerung sein. Um so erfreulicher ist es, daß der Norddeutsche Lloyd jetzt wieder ein neues Flaggschiff „Bremen“ in Dienst stellen wird, das fünfte seines Namens.

In Bremen selbst wird den Teilnehmer am Bundestreffen des Vespa-Clubs von Deutschland vieles Schöne erwarten. Der traditionelle Vespa-Ball wird in den Räumen der Bremer „Glocke“ über die Bühne gehen. Eine Hafenrundfahrt, verbunden mit einer Fahrt in See auf einem Fahrgastschiff, wird vor allem den Binnenländern den Betrieb eines modernen Welthafens zeigen. Die Fahrt soll an den großen Bremer Werften, an anderen großen Industriebetrieben vorbeiführen, und den Teilnehmern dadurch Einblick in die weitverzweigte Bremer Industrie geben. An den Hafenschuppen wird jeder Besucher den Umschlag der Güter, besonders der wichtigsten Bremer Handelsgüter, Baumwolle, Kaffee und Tabak erleben können, und damit auch einen kleinen Einblick in die Tätigkeit des Bremer Handels gewinnen.

Bremen ist eine Stadt, die „Atmosphäre“ hat und jeden Besucher irgendwie in ihren Bann zieht. Daß Bremen keine seelenlose Großstadt, sondern eine langgestreckte, durch viele Parks und Anlagen aufgelockerte altherwürdige Hansestadt ist, merkt der Fremde bereits am ersten Tage seines Aufenthaltes.

Der Vespa-Club Bremen e.V. wird sich alle erdenkliche Mühe geben, den zum Bundestreffen des VCVD nach Bremen kommenden Clubkameraden den Aufenthalt in ihrer Stadt so interessant, abwechslungsreich und angenehm wie möglich zu machen.

**Die Ausschreibungen mit Nennformular
für das Bundestreffen
sind im Vespa Tip Nr. 26 enthalten,
der Anfang August ausgeliefert wird.**

HANS STUCK - Ein Leben für den Rennsport

Das Gaspedal glühte — Politik im Rennen — Hans Stuck siegt weiter

In Monza wird heuer die Europa-Meisterschaft der Vespa-Fahrer ausgetragen. Vespa-Präsident Hans Stuck wird dabei, diesmal allerdings als Zuschauer, Wiedersehen mit einer altvertrauten Piste feiern. Hier holte er sich nicht nur 1949 einen



Der sieggewohnte Hans

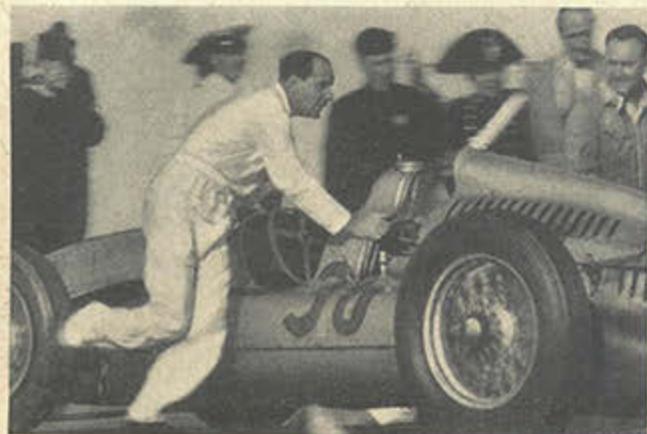
seiner letzten großen Siege. In Monza, wo er fast ein Dutzend mal an den Start ging, errang er auch einen seiner triumphalsten Erfolge, bei dem er von einer halben Million Zuschauer frenetisch gefeiert wurde. Dies war 1935, ein Jahr nach seinem Sieg auf dem Nürburgring beim Großen Preis von Deutschland, als er in Monza den Großen Preis von Italien siegreich nach Hause fuhr. Wieder waren alle Asse des Automobilrennsports am

Start. Wieder hatten die großen deutschen, italienischen und französischen Firmen ihre schnellsten Renner aufgeboden. Wieder wurde es vor allem eine Machtprobe zwischen Auto-Union und Mercedes-Benz.

Hans Stuck, wie so oft Liebling der Massen, stellte bei diesem Rennen aber nicht nur seine fahrerischen Qualitäten, sein Stehvermögen und seine Kurventechnik unter Beweis. Er zeigte hier auch, daß er Nerven wie Drahtseile, die Zähigkeit eines Büffel und die Energie eines Roboters hatte. So etwas bringt nur der „eiserne Hans“ fertig, gaben selbst seine Rivalen neidlos zu, als Stuck nach dem Rennen von Sanitätern aus dem Wagen gehoben und zum Siegespodest getragen werden mußte. Er konnte nicht mehr gehen, denn er hatte sich beide Füße verbrannt.

Sieger mit schweren Brandwunden

Die Schuld an dem Malheur trug die Konstruktion der damaligen Silber-Phantome. Bei ihnen wurde das Kühlwasser des Heckmotors an der Frontseite des Wagens durch den Fahrtwind abgekühlt. Dabei lief das heiße Wasser durch die Rahmenrohre des Wagens und der Fahrer saß wie in einer Zentralheizung. Er hatte während des Rennens in seiner Kabine



Geschoben — und noch Zweiter

Schwitzbäder bis zu 120 Grad zu ertragen. An dem glutheißen Tag in Monza nun fand das Spezial-Kühlwasser des Motors auch vom Fahrtwind kaum noch Abkühlung. Von den siedendheißen Rohren übertrug sich die Hitze auf das Gas- und Kupplungspedal. Beide fingen zu glühen an. Bald waren die Ledersohlen an Stucks Schuhen durchgeschmort. Auch die Haut fing zu schmoren an und die Brandblasen an seinen Füßen wurden immer größer. Vor Schmerz halb ohnmächtig mußte Stuck schließlich an der Boxe halten. Prinz Leiningen, sein Teamkamerad übernahm als Ersatzfahrer den Wagen, fiel aber von der führenden Position, die Stuck herausgefahren hatte, bald zurück. Inzwischen wurden Stucks zerschundene Füße gesalbt und bandagiert. Der „eiserne Hans“ ließ sich übergroße Schuhe besorgen und übernahm selber wieder den Wagen. Sekunde um Sekunde holte er, vom Mittelfeld vorstoßend, wieder auf und konnte Caracciola noch auf den zweiten Platz verweisen.



Großer Preis von Italien — Mit verbrannten Füßen

Ins Ziel geschoben

„Caratsch“ hatte schon ein Jahr vorher von dem Pech seines ehemaligen Teamgefährten und jetzigen Konkurrenten profitiert. Auch damals lag Stuck klar in Führung und sah schon fast als Sieger aus, da brach ihm auf der 8000 m langen Rundstrecke etwa einen Kilometer vor dem Ziel die Kurbelwelle. Von der rasenden Fahrt rollte der Wagen zwar noch weiter, blieb aber 100 Meter vor dem Ziel stehen. Caracciola zischte an ihm vorbei und wurde Sieger. Stuck aber schwang sich schnell heraus, schob den Wagen aus eigener Kraft durchs Ziel und wurde so wenigstens noch Zweiter.

An der trotz ihrer vertrackten Kurven sehr schnellen Piste von Monza, die manchen Rennfahrer schon, etwa Campari und Tschakowski, zum Schicksal wurde, stehen viele Bäume. An einem davon hing viele Jahre ein Schild — vielleicht ist es sogar noch zu sehen — darauf zu lesen stand: „Dies ist

mein Baum (für eventuelle weitere Stürze) gez. Hans Stuck.“ Gegen diesen Baum war er 1936 gerast, als er am Steuer besinnungslos wurde. Stuck bildete damals mit Bernd Rosemeyer und Tazio Nuvolari das Team von Auto-Union. Mit dem Vorderrad knapp hinter des Italieners Hinterrad, so jagte Stuck durch die Runden, um Nuvolari zu zermürben. Plötzlich



Großer Preis von Tripolis – Balbo gratuliert H. Stuck

aber schwanden Stuck die Sinne, sein Wagen zerschellte an dem Baum. Des Rätsels Lösung zu diesem Unfall war bald gefunden: Es war ein neuer Brennstoff ausprobiert worden, dessen Abgase giftig waren. Stuck hatte sie, während er dicht hinter dem Auspuff des Vordermannes fuhr, lange Zeit eingeatmet. Rennfahrerpech. Vier Wochen lang lag er mit schwerer Gehirnerschütterung und gebrochenem Bein im Krankenhaus. Es hätte schlimmer ausgehen können, trösteten die Italiener den blonden deutschen Riesen, für den die Rennwagen zehn Zentimeter länger als geplant gebaut werden mußten, damit Stuck sein Gardemaß von 1,90 auch unterbringen konnte.

In Tripolis durfte Stuck nicht siegen

Wenig Glück hatte Hans Stuck in Tripolis. Dreimal hintereinander ging er ab 1937 dort an den Start. Noch heute hält er den Rundenrekord. Der Sieg aber gelang ihm nie. Zweimal wurde er Zweiter. Anno 1939 hinter Hermann Lang, der ein besonnenes Rennen fuhr und nur einmal die Reifen wechseln mußte. Stuck aber wollte endlich gewinnen. Er raste wie der Belzebub höchstpersönlich, mit dem Erfolg, daß er auf der 500 km langen Rundstrecke 16mal die zerfetzten Reifen wechseln mußte, die bei der rasanten Kurverei durch den feinen Ghibli-Sand auf der Teerstraße einfach zerrieben wurden. Der Reifenwechsel, obwohl nur 27 Sekunden dauernd, kostete mit der An- und Abfahrt immer eine Minute.

Auch im Rennen das Jahr zuvor wurde Stuck nur Vizemeister. Dabei führte er bis zur vorletzten Runde haushoch, wurde dann aber mit der roten Flagge an die Boxe geholt. „Der Wagen kocht“, sagte man zu Stuck, obwohl er genau wußte, daß dies nicht stimmte. Zwei Minuten wurde er grundlos festgehalten. Erst als Varzi, sein italienischer Stallkamerad, der an zweiter Stelle lag, vorbeigebraust war, wurde er mit 20 Sekunden Abstand wieder losgelassen. Jetzt kochte nicht der Wagen sondern Hans Stuck. Wie der Teufel brauste er hinter dem Italiener her, der sich gerade noch mit einer Zehntelsekunde Vorsprung ins Ziel rettete.

„Was sollte das Theater?“ fauchte Stuck den Rennleiter an. Der aber gestand ihm die Abmachung zwischen dem deutschen und italienischen Propagandaministerium. Mit Rücksicht auf die italienische Kolonialpolitik, sollte den Großen Preis von Tripolis ein Italiener gewinnen, die dann beim Großen Preis von Deutschland nichts mitzureden hätten. „Ich sch... auf die Politik, ich bin Rennfahrer“, brauste Stuck auf. Nur mit sanfter Gewalt war er dazu zu bewegen, beim abendlichen Bankett im Märchenpalast von Marshall Balbo zu erscheinen. Dort erlebte er dann einen besonderen Akt der sportlichen Fairness. Zur Rechten des Marshalls saß nämlich nicht der Sieger Varzi, sondern Hans Stuck. Varzi war Balbo gegenüber placiert. Der bärtige Fliegerheld hob das Glas und erklärte: „Ich trinke auf den wahren Sieger von Tripolis, ich trinke auf Hans Stuck.“

Kronprinz Wilhelm — ein Freund der Rennfahrer

Mit Marshall Balbo verknüpfte Stuck von diesem Tag an eine herzliche Sportkameradschaft. Der italienische Fliegermarschall war aber nicht der einzige unter den großen Persönlichkeiten aus der Aera zwischen den beiden Weltkriegen, mit dem Stuck eine feste Freundschaft verband. Dazu gehörte vor allem auch Ernst Udet, sein Trauzeuge bei der zweiten Ehe mit der Journalistin und Tennismeisterin Paula von Reznicek. Mit Udet landete Stuck sogar in einer zweisitzigen Sportmaschine auf dem Zugspitzplatt. Manches Rennen von Stuck verfolgte als interessierter Zuschauer auch Kronprinz Wilhelm von Preußen. „Wenn man ihn fahren sieht, denkt man, er hat kein Auto sondern ein Pferd unter sich“, urteilte der Sohn des letzten deutschen Kaisers. Der an Automobilen stark interessierte Kronprinz Wilhelm vergaß dem Rennfahrer auch nie, daß dieser als blutjunger Herrenfahrer ihn 1923 vom holländischen Exil auf der Insel Wieringen an der Zuider-See zurück in die Heimat und quer durch Deutschland auf das schlesische Gut Oels brachte, wo die Kronprinzessin Cecilie und die Kinder ihn schon erwarteten.



Rekordmann auch auf der nassen Piste

Eigenartiger Weise interessierte sich auch Adolf Hitler sehr für die Rennfahrer. Er empfing die deutschen Rennfahrer-Asse alle Jahre. Hitler war es auch, der sich nach der Machtergreifung sofort stark dafür einsetzte, daß die deutschen Firmen schnelle Rennwagen bauten. Ihm ging es dabei freilich nicht so sehr um den schnellen Sport, vielmehr wollte er aus den Siegen der Rennfahrer politisches Kapital schlagen. Die Bekanntschaft Hitlers machte Stuck schon sehr früh. Es war allerdings nur eine flüchtige Begegnung im Februar 1925 auf Gut Sterz, als Hitlers Fahrer, Schreck, mit Stuck auf die Jagd ging, während Hitler in der guten Stube des Guts in Illustrierten blätterte. Über Politik wurde dabei nicht gesprochen, obwohl wenige Monate später Hitlers „Mein Kampf“ erschien und der Parteigenosse Schreck erster Führer der neu geschaffenen SS wurde.

Fortsetzung Seite 9



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

**Nach Maß
für Ihren Zweitakter**



Vespa-Club Holland

Unsere europäischen Freunde

Innerhalb der europäischen Vespa-Familie ist Holland das Land, zu dem der Vespa-Club von Deutschland die engsten Beziehungen unterhält. Besonders in den grenznahen Gebieten bestehen zwischen holländischen und deutschen Vespa-Clubs sehr enge Beziehungen. Der Besucher eines Vespa-Clubs in Grenznähe kann abends bei einer Clubzusammenkunft die Frage hören: „Wie wäre es, besuchen wir doch schnell unsere holländischen Freunde in Hengelo, Sittard usw.?" Das Einverständnis aller auf eine solche Frage ist schnell hergestellt, und kurz darauf brummen fünf, zehn oder fünfzehn Vespen über die nahe Grenze nach Holland. Der gleiche Vorgang spielt sich in umgekehrter Richtung sicher ähnlich ab. Die Grenzbeamten kennen die Vespisten von diesseits und jenseits der Grenze meistens schon sehr gut. Paßkontrollen und ähnliches werden bei den anbrummenden Clubgeschwadern kaum mehr durchgeführt. Ein freundliches Winken und Grüßen auf beiden Seiten ersetzt vielfach die vorgeschriebenen Grenzformalitäten.

Bei den deutschen Vespa-Treffen sind die holländischen Freunde in der Gruppe der Ausländer stets am zahlreichsten vertreten. Auch die deutschen Vespisten dürften bei den holländischen Veranstaltungen mit den größten Anteil der Ausländergruppe stellen. So ist es für die deutschen und holländischen Vespisten nicht verwunderlich, sondern selbstverständlich, daß auf beiden Seiten eine feste Freundschaft gehalten wird. Kein Clubmitglied des Vespa-Clubs von Deutschland konnte bei seinen Besuchen in Holland, auch nicht in den Jahren 1952—1955, darüber klagen, er sei als Deutscher zurückhaltend behandelt worden. Jede Art von Ressentiment ist in den Beziehungen zwischen dem Vespa-Club Holland und dem Vespa-Club von Deutschland von Anfang an ausgeschaltet worden.

Holland ist sicher das einzige Land der Welt, in dem die Hälfte der Vespisten unter dem Meeresspiegel fahren. Bekanntlich werden weite Teile Hollands durch Deiche vor der Überflutung durch das Meer bewahrt.

Die Gründung des Vespa-Clubs Holland erfolgte 1952, nachdem bereits im Jahre 1951 in Holland zahlreiche Vespa-Clubs ins Leben gerufen wurden. Die Aktivität der holländischen Clubmitglieder ist sehr groß und die Zahl der jährlich stattfindenden Vespa-Treffen ist für das im Verhältnis zur Bundesrepublik kleine Land sehr beachtlich. Mit besonderer Liebe wird in den holländischen Vespa-Clubs das Geschicklichkeitsfahren gepflegt. Seit mehreren Jahren werden auf diesem Gebiet regelrechte nationale Meisterschaften ausgetragen.

Die holländischen Vespa-Treffen sind wegen des niederen Nenngeldes und der hohen Leistungen, die dafür geboten werden, bekannt. Besonders die ausgiebigen Essen bei den Vespa-Treffen in Holland werden von den deutschen Teilnehmern sehr geschätzt. Dieses Jahr erwartet der Vespa-Club Holland sogar Besuch von Vespa-Freunden aus Amerika, Südafrika und Israel. Im Winter wird in den holländischen Clubs die gemütliche Geselligkeit, neben Filmabenden über große Vespa-Ereignisse im abgelaufenen Jahr, groß geschrieben.

Der Vespa-Club Holland hat das Glück, daß ihm als Präsident Herr Ir. A. Fick vorsteht, der im holländischen Wirtschaftsleben eine allseits geachtete Persönlichkeit darstellt. Herr Fick ist u. a. der Vorsitzende der „Centrale Keuring van Openbare Vervoersmiddelen in Nederland". Außerdem leitet der Präsident des VC Holland eines der größten Expertise-Büros auf dem Gebiet der Autotechnik. Es liegt auf der Hand, daß eine Persönlichkeit wie Herr Fick für den Vespa-Club Holland sehr viel erreichen kann. Seine Hilfe und Erfahrung bildet zusammen mit der langjährigen und überaus erfolgreichen Tätigkeit des Generalsekretärs des VC Holland, Herrn L a n e, den Motor, der die Entwicklung im Vespa-Club Holland immer wieder vorantreibt.

Der Vespa-Club von Deutschland wünscht dem VC Holland für die Zukunft weiterhin das Beste. Der Vespa-Club Holland wünscht sich, daß die gegenseitigen Besuche in Zukunft noch mehr zunehmen werden, damit die Freundschaft auf beiden Seiten sich zu einem unzerreißbaren Band zwischen Deutschland und Holland gestaltet.



Gemütliche Vespa-Reisen sind in Holland sehr beliebt



Ir. A. T. J. M. Fick
Präsident des Vespa-Clubs Holland



„Keukenhof", der größte Blumengarten von Europa



Die eleganteste Vespa-Dame: Srta. Clerici vom VC Rom

I. Rallye International Femenino de San Sebastian

Der Vespa-Club von Spanien führte in diesem Jahr vom 16. bis 18. Mai in San Sebastian die I. Internationale Damen-Rallye durch. Der Titel sagt es bereits, daß an dieser Rallye nur Damen teilnehmen durften. Insgesamt 125 Damen aus vier Ländern (Italien, Frankreich, Holland und Spanien) steuerten auf ihren Vespen am 16. Mai San Sebastian an. 23 Vespa-Clubs aus den vier genannten Ländern wurden durch ihre durchwegs sehr charmanten und hübschen Damen im Lande der Ritter und Kavaliere vertreten.

Neben einem großen Ball im Hotel „Maria Christina“ in San Sebastian wurde auch ein großer „Korso der Eleganz“ durchgeführt. Ein sachverständiges Gremium (hätte ich darin nur Sitz und Stimme haben können!) bildete die Jury und wählte unter den vorbeifilierenden Schönheiten die elegantesten Senioritas. Auf ihrer blumengeschmückten Vespa siegte Senorita Flaminia Clerici und wurde anschließend von den begeisterten Spaniern auf den Thron der Eleganz gehoben und mit einer entsprechenden Schärpe und vielen Blumen dekoriert. Der Siegerin folgten weitere besonders elegante Vespistinnen, die Senioritas Maria Rosa Nunez vom VC Barcelona, Blanca Ester Huarte vom VC Valencia, Angeles del Amo vom VC Soria, Seniorita Langosto vom VC Italien und schließlich Maria José Tena vom VC Oviedo.

Der Vorstand des VCVD wird sich sicher beim kommenden Kongreß des Vespa-Clubs von Europa im Oktober in München darum bewerben, die nächste Internationale Damen-Rallye 1960 in Deutschland abzuhalten. Bewerbungen für den Veranstaltungsort und für die Mitgliedschaft in der Jury sind mit dem Vermerk „Geheim“ baldigst an die Redaktion des Vespa Tip einzusenden.

Fortsetzung von Seite 6

Von der Straße auf das Wasser

Wenige Jahre vor dem Ausbruch des zweiten Weltkrieges kaufte sich Stuck erneut ein Gut. Das Rittergut Strehlen in Schlesien, nicht weit von Neiße. Langsam wollte er sich vom Rennsport zurückziehen. Als Abgang von der sportlichen Bühne plante er einen absoluten Weltrekord zu Wasser und in der Luft aufzustellen. Der Wagen aber wurde bis Kriegsausbruch nicht fertig, er ist im Rohbau heute im Mercedes-Museum zu bestaunen. Das Boot, mit dem auf dem Millstätter See in Kärnten der „nasse“ Rekord fallen sollte, wurde in Vegesack gebaut. Stuck war damals auf dem Wasser kein Neuling mehr. Er hatte 1939 auf dem Scharmützel-See bei Berlin einen neuen Motorboot-Weltrekord über eine Stunde aufgestellt.

Der Krieg zerstörte nicht nur diese Pläne, sondern nahm ihm auch seinen Besitz in Schlesien. Das Kriegsende erlebte Hans Stuck in St. Anton am Arlberg. Dort wurde er aber als Deutscher ausgewiesen, obwohl er Ehrenbürger Österreichs — wie auch von Brasilien und Argentinien — war. So kam Stuck nach Grainau. Dort krepelte er die Hemdsärmel hoch und fing von neuem an. Er mietete sich im nahen Oberammergau eine Kfz-Werkstätte und reparierte amerikanische Jeeps. Bald aber fanden sich alte Rennfahrer-Kollegen ein. Es dauerte nicht lange, da saß er wieder am Volant. Bis 1949 startete er verschiedene Rennen für Cisitalia.

Hans Stuck siegt weiter

Dann entstand in Grainau der von Alex Falkenhausen, München, konstruierte AFM. Als Werkstätte diente der heute als Fremdenhaus umgestaltete Anbau an seinem idyllischen Heim am Fuße des Waxenstein und im Gipfelschatten der Zugspitze. Insgesamt 34mal ging Stuck mit dem AFM-Eigenbau der Formel II mit dem V-8-Spezialmotor an den Start. Er gewann damit an die 25 Bergrennen, siegte 1949 in Monza und 1951 am Grenzlandring. Seinen letzten ganz großen Triumph feierte er am 8. Januar 1954. Dabei gewann er in Sao Paulo den Großen Preis von Brasilien vor den Nachkriegs-Assen Fangio auf Maserati, Ascari und Villolosi auf Ferrari. Bei 42 Grad im Schatten war Stuck der einzige, der sich auf der 500 km langen Strecke nie ablösen ließ. Noch im gleichen Jahr kam dann die neue Formel I der 2,5-Liter-Wagen. Jetzt stiegen die Autofirmen wieder groß ein. Privatfahrer, wie Stuck jetzt einer war, konnten da nicht mehr mithalten.

Hans Stuck aber hat bis heute noch nicht ganz den Rennsport aufgegeben. Allein 1958 nahm er mit seinem BMW 507 an fünf Sportwagenrennen teil und gewann in seiner Klasse vier. Auch 1959 war sein Start verheißungsvoll: Beim Wallbergrennen war ihm in seiner Klasse der Sieg nicht zu nehmen. Und die Zeitungen schrieben: „Hans Stuck siegt weiter...“

Karl Pflugmacher

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

Aktuelles im Bild



Grüß des Vespa-Clubs Jogjakarta
an den Vespa-Club von Deutschland

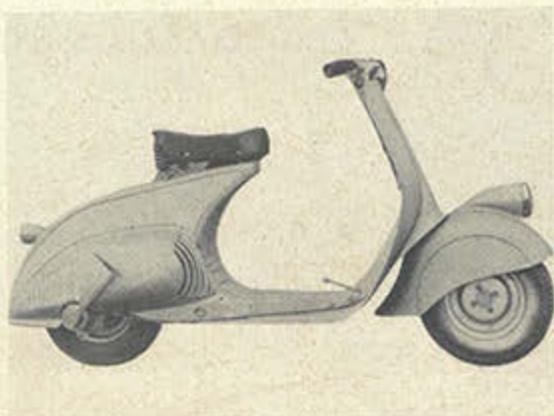


Hans Stuck, Klassensieger und
Zweiter in der Gesamtwertung
beim Wallbergrennen, wird von
Otto Sensburg, dem Sportpräsidenten
des ADAC, zu seinem großartigen Sieg
beglückwünscht



Empfang der Präsidenten
des Vespa-Clubs von Europa
durch den Bürgermeister von Paris

Die Vespa auf dem heißen Blechdach.
Reklamestück einer Frankfurter
Vespa-Vertretung



Die Vespa mit
Fahrgestell-Nr. null.
Sie steht heute im
Turiner Museum.



Weltnachrichten:

DEUTSCHLAND: Das VESPA-Werk Augsburg erhöhte die VESPA-Produktion gegenüber dem Produktionsplan um 25%. Von insgesamt 6537 Rollern aller Fabrikate bis 150 ccm, die von Januar mit April 1959 in der Bundesrepublik zugelassen wurden, waren 4359 VESPAs. Damit erhöhte sich der Marktanteil der VESPA-Roller gegenüber dem gleichen Zeitraum 1958 von 43,9% auf 66,7%.

Hans Stuck siegte mit 82,0 km Durchschnittszeit in der Grand-Tourisme-Klasse beim Wallbergrennen auf BMW 507 im ersten Lauf um die deutsche Bergmeisterschaft.

SPANIEN: Eine Abwertung des Peso wird in Kürze erwartet. — In San Sebastian fand in der Zeit vom 16. bis 17. Mai 1959 die erste ausschließliche VESPA-Damen-Rallye statt. — Europas zweites Autokino wurde in Madrid eröffnet.

ARGENTINIEN: Juan Manuel Fangio wurde Ehrenpräsident der internationalen Vereinigung der Grand-Prix-Rennfahrer.

AMERIKA: Die VESPA-Weltreisenden Rhon Engh und Rudi Thureau sind am 31. Mai 1959 nach einem mehrmonatigen Aufenthalt in den USA ab TUCSON (Arizona) zur Fortsetzung ihrer 1957 begonnenen Weltreise gestartet. Die nächste Route führt über Mexiko nach Südamerika. Die beiden Reisenden fahren auf einer deutschen VESPA Grand Sport.

ALGIER: Neue Erdölfunde werden aus der Sahara gemeldet.

AUSTRALIEN: Ernst Rille, ein Biologe und Fotograf aus Wien, stach am 26. Juni ab Bremen nach Australien in See. Herr Rille hat sich als Fahrzeug eine neue VESPA Touren 150 aus Augsburg mitgenommen. Er wurde von der Redaktion des VESPA TIP als Exklusiv-Berichterstatler für Australien verpflichtet.

LETTLAND: Zum Tod durch Erschießen verurteilte der oberste Gerichtshof einen Berufskraftfahrer, der durch Trunkenheit am Steuer einen Verkehrsunfall verursachte, bei dem mehrere Personen getötet wurden.

ITALIEN: Nach einer Mitteilung des VESPA-Stammhauses Piaggio, Genua, wurden 1958 von den VESPA-Werken in Italien, Deutschland, England, Frankreich, Spanien, Belgien und Brasilien insgesamt 231 961 VESPAs produziert.

DIES und DAS

Das Straßennetz der Bundesrepublik umfaßt zur Zeit 101 666 Kilometer Landstraße, 24 133 Kilometer Bundesstraßen und 2388 Kilometer Autobahnen. 65% der Bundes- und Landstraßen sind nicht breiter als 5,5 Meter.

Jeder 3. Autofahrer der Bundesrepublik wurde 1958 gebührenpflichtig verwahrt.

Als den unsinnigsten Luxus bezeichnete Bundestagsabgeordneter Ritzel die Verkehrssünderkartei.

700 000 Touristen werden in diesem Jahr nach amerikanischen Angaben aus den USA nach Europa reisen.

VESPA-Serviceaschen kommen ab Anfang Juli auf den Markt und sind über die VESPA-Händler und den Vespa-Club von Deutschland beziehbar. Die ebenso modischen wie praktischen Taschen sind nach der Art der Fluglinientaschen angefertigt.

Ein Kundendienstverzeichnis mit sämtlichen VESPA-Service-Stationen der Bundesrepublik ist eben erschienen und über den VESPA-Club von Deutschland erhältlich.

Ein bewährtes Produkt
— ein neuer Name:

ZOOM



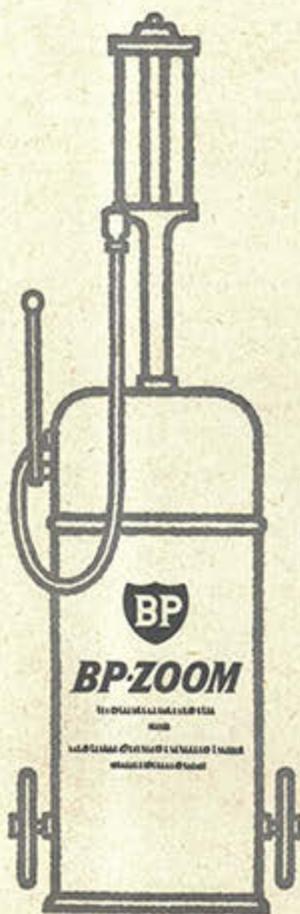
BP-ZOOM

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.

BP-ZOOM — die bewährte Zweitaktermischung für Moped und Roller

Erhältlich wie bisher
an Ihrer BP-Tankstelle



7. Lektion

Die neue Vespa Touren 150

Mit dem Vespa Tip Nr. 24 schlossen wir die technischen Betrachtungen über die Vespa Touren 150 und die Vespa Grand Sport einstellend ab. In dieser Ausgabe des Vespa Tip wenden wir uns der neuen Vespa T 150/4 zu. Grundlegende Veränderungen wurden an der Vespa seit ihrer Geburt kaum vorgenommen, aber die Vespa T 150/4 unterscheidet sich von ihren Vorgängerinnen in ihrer Gesamtanlage doch erheblich. Wir hoffen, daß unsere technischen Tips auch den stolzen Besitzern der neuen Vespa Touren 150 nützlich sein werden. Unsere angekündigte Abhandlung über Reifenprofile bringen wir wahrscheinlich in der nächsten Ausgabe des Vespa Tip.

Allgemeines über die neue Vespa Touren 150

In der gesamten Öffentlichkeit und Fachpresse erregte die Vorstellung der neuen Vespa Touren 150 im März 1959 beträchtliches Aufsehen. Publikum und Fachwelt waren sich in der

1



Meinung einig, daß VESPA mit dem neuen Typ wieder ein großer Wurf gelungen ist. Die neue Vespa ist noch leichter, noch stabiler, noch rasanter und noch eleganter ausgefallen. Der Motor der neuen Vespa Touren kann als Neuschöpfung bezeichnet werden. Es ist ein Motor mit Drehschiebersystem und wie vorher mit direktem Antrieb auf das Hinterrad. Der Unterschied zwischen der Vorgängerin und dem neuen

Modell besteht beim Motor in der Verlagerung des Einströmkanals für die Gemischzufuhr vom Zylinder zum Kurbelgehäuse. Durch diese Veränderung wurden bessere Kühl- und Strömungseffekte erzielt und dadurch eine noch bessere Ausnutzung der Brenn- und Schmierstoffe erreicht. Wie bei der Grand Sport wurde ein Fallstromvergaser, der im Luftfilter sitzt, angebracht. Dadurch ist auch eine weitgehende Geräuschdämpfung gegeben. Durch das geringe Eigengewicht von nur 88 kg ist die neue Vespa noch schneller und wendiger geworden. Das Mischungsverhältnis von 1 : 50 ist bis jetzt im Zweitaktmotorenbau einmalig. Bitte beachten Sie bei der neuen Vespa Touren 150 den von der Fabrik beigegebenen Ölmeßbecher für die Kraftstoffmischung. Dieser Meßbecher zeigt genau an, wieviel Öl Ihnen der Tankwart zu dem getankten Benzin beimischen muß. Der Meßbecher ist eine Sicherheit für den Vespa-Fahrer, denn nicht jeder Tankwart ist ein Intelligenzkünstler.

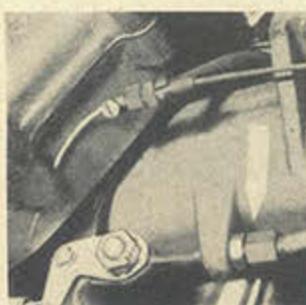
Das Mischungsverhältnis von 1 : 50 entspricht fast dem geringen Ölverbrauch eines Viertaktmotors. Wir glauben, daß es sich alle Vespa-Fahrer überlegen sollten, ob sie ihre derzeitige Vespa nicht mit einer neuen T 150 vertauschen sollten. Die Fahreigenschaften und Technik dieses Rollers sind einfach bestechend (Abb. 1: Die neue Vespa T 150/4).

Einziehen des Kupplungszuges

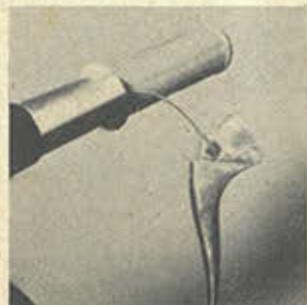
Das benötigte Werkzeug: 1 Schraubenzieher Größe 1—3
1 Kombizange mittlerer Größe
1 Original-Kupplungsseil ohne Hülle

Bei folgenden Vespa-Typen ist die gleiche Anleitung zu verwenden: Grand Sport, Touren Export 58 und T 150/4. Als erstes lösen Sie die Klemmschraube am Kupplungsdruckhebel (Abb. 2) und ziehen denselben herunter. Anschließend wird der Kupplungshebel am Lenker abgeschraubt und mit dem Seil nach außen gezogen (Abb. 3). Somit ist die Demontage bereits vorgenommen.

Das neue Seil müssen Sie etwas einfetten oder ölen. Das Seil wird in die Spirale am Lenkeransatz eingeführt und durchgeschoben bis es am unteren Ende der Spirale ca. 5 cm sichtbar wird. Anschließend setzen Sie den Rundnippel in den



2

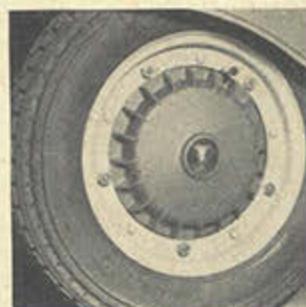


3

Kupplungshebel ein und befestigen wieder den Kupplungshebel am Lenker. Das untere Ende des Seiles führen Sie durch die Stellschraube am Kupplungsdruckhebel und ziehen den Klemmnippel auf das Seil. Mit der Kombizange nehmen Sie das Ende vom Kupplungsseil, ziehen es stramm nach hinten, den Klemmnippel dagegen schieben Sie bis zum Anschlag der Stellschraube und ziehen denselben kräftig fest. Jetzt kommt die Einstellung des Kupplungsspiels. Sollte der Kupplungshebel mehr als 5 mm Spiel haben, so müssen Sie so lange die Nachstellschraube (Abb. 2) oben nach außen drehen, bis Sie das vorgeschriebene Spiel unter 5 mm erreicht haben. Anschließend die Klemmschraube wieder fest anziehen.

Radwechsel der neuen Vespa T 150

Das benötigte Werkzeug: 1 Schraubenzieher Größe 2
1 Steckschlüssel Größe 19
(liegt dem Bordwerkzeug der Vespa bei)



4



5

Die neue Vespa hat im Gegensatz zu den vorhergehenden Typen Steckachsen. Auf Abbildung 4 sehen Sie das komplett montierte Vorderrad. Zur Demontage nehmen Sie den Schraubenzieher Größe 2 und drücken denselben zwischen den Staubdeckel und der Nabe und heben dabei den Deckel ab (Abb. 5).

Unser Händlerporträt



Horst Hürter

Seit 1927 verkauft die Firma Fritz Hürter in Münster in Westfalen Fahrzeuge. 1952 wurde zum Erscheinen der VESPA in Münster das Startzeichen gegeben und die Firma Hürter übernahm die örtliche Vespa-Vertretung. Der Junior, **Horst Hürter**, entwickelte sich im Laufe der Jahre zu einem guten Seelsorger der Vespen in Münster und Umgebung. Seit 1952 ist Horst Hürter auch Mitglied im örtlichen Vespa-Club und seit dieser Zeit bereits zweimal Clubmeister des VC Münster gewesen. Horst Hürter kennt das Vespa-Club-Leben nicht aus gelehrten Vespa-Büchern, sondern aus der Praxis genau. Mit seinem Club nahm er an vielen in- und ausländischen Vespa-Treffen teil und mischte außerdem bei Sportfahrten mehrere Male erfolgreich mit. Aus diesem Grunde konnte es nicht ausbleiben, daß sich Horst Hürter im Vespa-Club Münster großer Beliebtheit erfreut. Sein jugendfrisches, unbekümmertes und bescheidenes Auftreten ist genau das, was in den Vespa-Clubs stets geschätzt wird. Auf Wunsch des Clubs stellt sich Horst Hürter als Kraftfahrzeug-Mechanikermeister immer gerne zu Vorträgen über das Innenleben der Vespa zur Verfügung. Er nimmt sich auch trotz des stetig wachsenden Geschäftes immer Zeit, wenn der Vespa-Club ihn braucht. Durch die gute persönliche Verbindung zwischen dem Vespa-Club Münster und Horst Hürter ist es weiter nicht verwunderlich, wenn die VESPA in Münster allgemein „vorne“ liegt. Das macht beiden Teilen Spaß, dem Händler wie dem Club. Auch bei Horst Hürter zeigt es sich wieder, daß der Vespa-Fahrer besonders bei den Vespa-Vertretern gut aufgehoben ist, die auch große Freude an einem zünftigen Clubleben haben. Nachdem der Vater von Horst Hürter bereits im Jahre 1943 verstarb, ruht die Hauptlast des Geschäftes seit längerer Zeit auf dem cleveren Juniorchef. Der Vespa-Club von Deutschland ist überzeugt, daß die Neigungsehe zwischen dem Vespa-Club Münster und der Firma Hürter auch weiterhin harmonisch und fruchtbringend (viele junge Vespen) bleiben wird. Horst Hürter rufen wir ein kräftiges „Vespa-Roll“ und die besten Wünsche für die Zukunft zu.

Anschließend entfernen Sie den Splint (Sicherungsstift) mit der Kombizange und lösen mit dem 19er Steckschlüssel die Kronenmutter (Abb. 6). Den Splint bitte aufheben. Nun brauchen Sie nur mehr das Rad abnehmen. Der gleiche Arbeitsgang ist auch beim Hinterrad anzuwenden.

Montieren des Rades

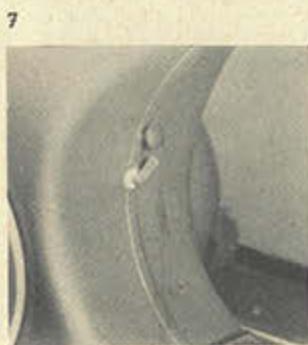
Das Rad wieder auf die Steckachse aufdrücken, anschließend die Kronenmutter aufschrauben und fest auf das Splintloch der Achse anziehen. Den Splint wieder einschieben und sichern. Zum Schluß den Staubdeckel aufdrücken. So einfach ist der Radwechsel bei der Vespa, selbst das zarteste Mädchen kann ihn vornehmen. Zum Schluß unserer Lektion zeigen wir Ihnen mit Bildern die wichtigsten Veränderungen zwischen der Vespa Touren Export 58 und der neuen Vespa Touren 150/4.

Abbildung 7 zeigt Ihnen die neue Innenseite des Rahmens, der nur mehr den Benzinhahn und den Schockzug (Luftklappe) zeigt. (Bei den alten Typen ist an der selben Stelle die Vergaserklappe angebracht.) Ein wesentlicher Fortschritt ist die Verlagerung des Kickstarters. Auch das vollkommen eingekapselte

Schaltsegment ist eine lobenswerte Änderung (Abb. 8 und 9). Neu ist auch noch der Lichtschalter, kombiniert mit Ablendlicht-, Scheinwerfer, Hupenknopf und Zündungskurzschlußknopf (Abb. 10). Einwandfrei und nicht zu übersehen ist die Aufschrift auf dem Tankdeckel „Achtung: Mischung 1:50“ (Abb. 11).

Wir hoffen, daß Sie mit dieser Lektion für den Bormechaniker einen Einblick in die neue Vespa Touren 150 erhalten haben. Gute Fahrt bis zum nächsten Mal wünscht Ihnen

Ihr Walter



Vespa-chic im Vespa-Tip

Sonnig und freundlich wie kein Jahr zuvor, verstrichen bisher die Monate seit 1959.

Unsere Gedanken verlaufen sich dabei zur Bade- aber auch Urlaubszeit, wobei das eine schon da ist und das andere vielleicht in greifbare Nähe rückt. Die Meteorologen sind sich ja über einen heißen Sommer einig, was uns nur recht sein kann. Im modischen Wettstreit der Nationen gibt jedes Land seinen persönlichen Beitrag. Die Hochburg der Mode bleibt natürlich immer Paris. Dort erhalten die Modelle alljährlich neue Formen und neuen Schnitt. Italien dagegen, das Land der strahlenden Sonne, entwirft zauberhafte Farbkombinationen dazu. Zur neuen Errungenschaft gehört der am Rücken tief ausgeschnittene Badeanzug. Zu letzterem gibt es auch verführerische Strandhemden oder überknöpfbare Röcke. Mit einem kurzen Faltenröckchen dazu, können Sie mit diesem Badeanzug sogar zum Tennisspielen gehen.

Zum Abschluß: Die Schuhe vollenden unsere Eleganz. Der hohe Absatz, als auch die spitze Leistenform haben allen gegenteiligen Prognosen zum Trotz die Gunst der Damenwelt behalten.

— — — Und immer wieder Sonne! Das wünscht Ihnen Ihre

Gisela



Sitzt er nicht wie auf Figur geschneidert, dieser wundervolle Vetric-Anzug? Die schmalen Träger sind verstellbar. Modell: Vetric-Bleyle
Foto: Latar

Spangelpumps lassen den Fuß kürzer erscheinen. Eine farblich kontrastierende Lochblende deutet bei diesem Modell die aktuelle Querkappe an. Foto: service - Dorndorf

Wie ein Wirbelwind flattert Ina über die Mole. In ihrem weiten Zweistufenrock aus alpenveilchenrotem Nino-Irix macht ihr das besonders Spaß! Modell: Bessie Becker / s-p-foto: Relang



1. Bayerische Vespa-Rallye 1959 in Augsburg

Am 26. April 1959, dem Tag der Veranstaltung, lag über Augsburg herrlichster Sonnenschein und eine etwas kühle Brise ließ einen schönen Frühlingstag erwarten. Fahrer, Ausrichter und Funktionäre wurden diesbezüglich auch nicht enttäuscht, so daß die Veranstaltung schon von vornherein unter einem guten Stern lag.

Wesentlicher Bestandteil der Rallye war die Gleichmäßigkeitsprüfung, die über einen Kurs von 130 km führte. Die Streckenbeschaffenheit bestand zu zwei Drittel aus Bundesstraßen und Ortsverbindungswegen, die schon größere Anforderungen an die Fahrer stellten. Im wesentlichen aber blieben die Fahrer vom allgemeinen Verkehr unberührt, so daß eine eigentliche Unfallgefahr mit fremden Fahrzeugen fast ausgeschlossen war. Mit Ausnahme einiger kleinerer Stürze, die unwesentlichen Materialschaden aber keine Personenschäden verursachten, verlief die Veranstaltung vollkommen planmäßig und reibungslos. Die in die Gleichmäßigkeitsprüfung eingebauten zwei Sonderprüfungen boten reichlich Möglichkeit Strafpunkte zu sammeln. Sehr viele Strafpunkte wurden auch bei der selbständig bewerteten Fahrleistungsprüfung eingesammelt.

Von den 79 abgegebenen Nennungen wurden 76 beansprucht. Diese 76 Teilnehmer mußten nach vorgeschriebener Zeit ab 6.45 Uhr in Minutenabständen am Ziel in Augsburg-Wellenburg eintreffen. Obwohl ein Vorziel, das 1 km vom Hauptziel entfernt war, den Fahrern eine wesentliche Hilfe bot, gab es bereits hier die ersten Strafpunkte. Nach einer kurzen Fahrerbesprechung wurden die Fahrer in Minutenabständen auf den Kurs zur Gleichmäßigkeitsprüfung geschickt. Der Start für diese Wertung war zugleich die erste Phase für die Brems- und Beschleunigungsprüfung. Als Starter fungierte Seine Durchlaucht Prinz v. Croy, dem auch besonderer Dank gebührt für seine Bemühungen, die uns die Benützung der Privatstraßen der Fürst-Fuggerschen Grundstücke ermöglichten. Als zweite Sonderprüfung war auf einem mittelschweren Straßenteilstück die 600 m lange Bergprüfung angesetzt. Verschiedene Zeitkontrollen hielten durch Stempeluhren die gefahrenen Zeiten fest. In Sichtweite der Zeitkontrollen durfte weder angehalten noch gewendet werden. Eine Durchfahrtskontrolle war zu dem Zweck eingerichtet, ein Abkürzen der Strecke zu verhindern.

Die Strecke wurde von der Landpolizei Augsburg und Wertingen überwacht und vom Technischen Hilfswerk gesichert. Der von der OMK eingesetzte Sportkommissar sowie die vom Ausrichter eingesetzten Sportkommissare, die dem Motorsportclub Augsburg angehören, scheuten keine Mühe, um während der ganzen Veranstaltung wiederholt da und dort zu kontrollieren und sich vom reibungslosen Verlauf der Prüfung zu überzeugen. Während sich die beauftragten Funktionäre und Sportkommissare um die Auswertung bemühten, stärkten sich Fahrer und Hilfsdienste im „Gasthof zur Post“ in Augsburg-Hammel. Gegen 18 Uhr war es endlich so weit. Nach der Begrüßung durch den Landesclubvorsitzenden Otto Betzenhofer wurden von dem Landesclubsportleiter Hermann Husel die Ergebnisse bekanntgegeben.

Gesamtsieger mit 0 Strafpunkten und 350 Meisterschaftspunkten wurde Walter Baur vom VC Augsburg. Er erhielt zu seiner Goldmedaille einen wertvollen vom Präsidenten des VCVD, Hans Stuck, gestifteten Pokal.

An 2. Stelle lag mit 349 Meisterschaftspunkten Edmund Schulz vom VC Darmstadt. Auch er erhielt zu seiner Goldmedaille einen Pokal, der von der Firma Bekleidungshaus Gutmann gestiftet wurde. Auf den 3. Platz kam mit 348 Meisterschaftspunkten Heinz Armbruster, VC Kornwestheim. Zur Goldmedaille wurde ihm als Ehrenpreis ein Pokal, gestiftet vom VC Augsburg, übergeben. Den 4. Platz belegte Gunter Strauß, VC München, mit 348 Meisterschaftspunkten. Neben der Goldmedaille konnte er einen Pokal des Landesclubsportleiters Hermann Husel mit nach Hause nehmen.

Schließlich kam auf den 5. Platz Hans Müller mit 346 Meisterschaftspunkten. Auch er erhielt zu einer Goldmedaille einen Pokal, der vom Landesclubvorsitzenden Otto Betzenhofer gestiftet wurde.

Die weiteren Gewinner von Goldmedaillen waren:

| | |
|----------------------------|---------------------------|
| Wern. Pretsch, VC Augsburg | Fred Hascher, VC Augsburg |
| Heinz Husel, VC Augsburg | Herbert Beck, VC Nürnberg |
| G. Hagemann, VC Tübingen | M. Nitzker, VC Ingolstadt |

Entsprechend dem vorgeschriebenen Auswertungsmodus der OMK erhielten Teilnehmer, die bis zu 8 Strafpunkte bekamen, eine Goldmedaille, bis zu 20 Strafpunkten, eine Silbermedaille und bis zu 35 Strafpunkten, eine Bronzemedaille. Insgesamt wurden 11 Gold-, 30 Silber- und 16 Bronzemedailles vergeben. Die Erinnerungsmedaille bekamen 7 Fahrer, die zwar über die zulässige Strafpunktzahl hinaus kamen, aber noch in Wertung eintrafen. 12 Teilnehmer waren ausgeschieden.



Seine Durchlaucht Prinz von Croy startet die Teilnehmer zur Brems- und Beschleunigungsprüfung

Nach nahezu einstimmigem Urteil der an der Rallye beteiligten Fahrer war die „1. Bayerische Vespa-Rallye Augsburg“ gut organisiert und geleitet. Alle Teilnehmer erklärten, jederzeit gerne wieder zu einer derartigen Veranstaltung nach Augsburg zu kommen.

Nachdem keine Proteste und größere Beschwerden eingingen, kann der VC Augsburg einmal mehr für sich in Anspruch nehmen, für seine Vespa-Kameraden etwas Gutes getan zu haben, in der Hoffnung daß mit der 1. Vespa-Rallye eine gute Saat für den Vespa-Sport gelegt wurde.

An dieser Stelle sei nochmals allen Funktionären und Hilfsdiensten herzlichst gedankt für die geleistete Arbeit.

Betzenhofer



Die Zaungäste der Augsburger Rallye sind die Sportfahrer von morgen



»TAG DER VESPA«

„Der Vespa-Club Lingen/Nordhorn wird unter der Leitung von Herrn Otto Lukaschewski dafür sorgen, daß der Verkehr, insbesondere auch vor den Verkaufsstellen der Eintrittskarten, fließt. Außerdem wird der Vespa-Club eine gezielte Lenkung der Fahrzeuge auf die nach Gattung eingerichteten Abstellplätze sicherstellen sowie einen Absperrdienst entlang der Pfahlmarkierungen vor den Zuschauern einrichten. Vor Veranstaltungsschluß sind alle Kräfte im westlichen Teil des Platzes zusammenzuziehen, um eine geordnete Abfahrt der PKWs zu garantieren“, so hieß die Devise für den Vespa-Club Lingen/Nordhorn, der von den Luftsportvereinen Nordhorn und Lingen für die Großveranstaltung in Klausheide angefordert worden war. Es handelte sich hierbei um den ersten größeren Einsatz, der natürlich auch klappen sollte. Zwanzig Maschinen waren den ganzen Tag über „im Dienst“, und schon bald sollte es sich zeigen, wie wertvoll unsere Hilfe für die Veranstaltungsleitung war.



Jeder konnte es lesen: Heute wird der „Tag der Vespa“ gefeiert

Strahlender Sonnenschein lag über dem Platz, als unser Club morgens gegen 8 Uhr „einfuhr“. Hier herrschte schon ein reges Treiben, wurde doch mit einem Zuschauerrekord gerechnet. Wenn es die Zeit zuließ, vertauschten auch wir Vespa-

Fahrer unsere Maschine, um für 20 Minuten in der Luft zu gondeln. Ein herrliches Gefühl in einigen hundert Metern Höhe dahinzubrausen. Ließ sich in den Vormittagsstunden von uns alles gut bewältigen, so wurde es kurz vor Veranstaltungsbeginn jedoch schlagartig anders. Nach und nach ergoß sich ein Zuschauerstrom auf den Platz. Mehr als 25 000 waren es, als der Startschuß gegeben wurde. Ein tolles Programm bot sich, als die „Artisten der Luft triumphierten“. Es wurde ein stolzer Tag für die emsländische Sportfliegerei. Leider konnten wir uns nicht so am Programm beteiligen, denn unser Einsatz lief auf „vollen Touren“. Es stellte sich heraus, daß wir weitaus mehr zu leisten hatten, als in der „Parole“ bekanntgegeben. Zunächst wurden einmal fünf Maschinen als Melder eingesetzt. Ununterbrochen brausten die Maschinen über den Platz, stellten Verbindungen mit Flugleitung und Piloten her, transportierten die Kameraden der anderen Organisationen wie Mitglieder des Technischen Hilfswerkes, des Deutschen Roten Kreuzes u. a. m. Fehlten Programme oder Karten an den Verkaufsstellen, so mußten wir Vespa-Fahrer für Abhilfe sorgen. Andere Fahrzeuge konnten sich in dem Zuschauerstrom gar nicht bewegen. Ein schönes Bild bot sich, wenn die Vespen den Rundkurs abfuhren. Wie uns die Veranstaltungsleitung später bestätigte, war der Einsatz des Vespa-Clubs ein voller Erfolg.

Daß unser Einsatz auch wirklich geklappt hat, bestätigten die Anfragen der verantwortlichen Stellen des Technischen Hilfswerkes und des DRK, die um eine Mithilfe bei Veranstaltungen, die von diesen Organisationen durchgeführt werden, baten.

O. Lukaschewski

VC Hannover

Auch in diesem Jahr wurde der „Tag der Vespa“ für den Vespa-Club Hannover von 1950 ein großer Erfolg.

Wie bereits in den letzten zwei Jahren, wo die Teilnehmerzahl gleich hoch war, trafen sich auf dem Klagesmarkt an diesem Tage über 60 Vespen. Von hier aus ging es in disziplinierter Fahrt, in vier Gruppen aufgeteilt, durch die Stadt und die wunderbare Heidelandschaft nach Brelingen. Nach gemeinsamer Kaffeetafel wurden die Vorbereitungen zur Durchführung eines Ausscheidungsfahrens getroffen. Alle Vespisten fuhren einige Kilometer weiter in ein nahes Waldgebiet mit

einer stillgelegten Sandgrube. Hier wurde das Ausscheidungsfahren durchgeführt, wobei die Fahrer zum Teil beachtliche Zeiten bei nicht gerade günstigem Wetter boten, zumal die abzufahrene Strecke voller Tücken steckte. Einige Eifriger wurden kurze Zeit für uns unsichtbar — durch den aufgewirbelten Sand. Nachdem alle Vespa-Fahrer zu ihrem Recht gekommen waren, eilten sie voller Spannung zum „Deutschen Hermann“ zurück. Durch die folgende Preisverteilung wurden die Besten belohnt und die anderen Mutigen bekamen alle einen Trostpreis.

E. Hartung

VC Braunschweig

Es begann mit einem kunterbunt bemalten alten Auto und zwei als Clowns zurechtgemachten Vespa-Freunden, die herzlich belacht und bestaunt, um 14 Uhr mit großem Hallo auf dem Braunschweiger Hagenmarkt aufkreuzten und die Teilnehmer am „Tag der Vespa“



Der Vespa-Club Bergen feierte den Tag der Vespa in historischer Gewandung

nebst den vielen herbeigeströmten Zuschauern zum Lachen brachten.

47 geschmückte Vespen und 12 Wagen hatten sich bei günstigem Wetter eingefunden, um sich an dem umfangreichen Programm, das der Vorstand ausgearbeitet hatte, zu beteiligen und zu erfreuen. Über 100 Einladungen an Vespa-Fahrer, die dem Vespa-Club Braunschweig nicht angehören, waren verschickt worden, und die Beteiligung dieser Fahrer war überraschend gut. Der erst kurz vor Ostern gegründete Vespa-Club Goslar war als Gast erschienen und verstärkte

die stattliche Zahl noch um acht sehr hübsch geschmückte Vespen.

Eine Korsifahrt durch die Innenstadt Braunschweigs war sehr eindrucksvoll, da die Hauptveranstaltung aber in Wolfenbüttel durchgeführt werden sollte, ging es nach der Korsifahrt in diese Stadt. Die Wolfenbüttler staunten nicht schlecht, als sich durch ihre hübschen verträumten Gassen der bunte Zug der Vespa-Fahrer bewegte. Auf dem altherwürdigen Schloßplatz fuhren die Maschinen in einer langen Reihe auf. Im Nu hatten sich Hunderte von Neugierigen eingefunden, die von der Polizei geleitet, ein großes Viereck bildeten. Eine von acht Vespen (die Fahrer hatten vorher so manche Stunde fleißig geübt) gefahrene Quadrille eröffnete die Schau. Beifall belohnte ihre Mühe. Eine halbe Stunde lang demonstrierten anschließend die beiden Clowns und der Fahrer des kunterbunten Autos, wie man die Lachmuskeln der Zuschauer trak-

tiert. Die verrückte Taxe, eigentlich ein Wagen für nur zwei Personen bestimmt, war mit verbeulten Koffern und häßlichen Pappkartons überfüllt, die auf irgendeine verdrehte Weise immer wieder verloren gingen,



... hoppla, jetzt komme ich."

sich öffneten und aus denen allerhand leichte Wäsche (sprich Reizwäsche) herausfiel. Die Clowns liefen, hüpfen, stolperten und fielen hinter der verrückten Taxe her, die sich auf unerklärliche Art knallend und prustend von alleine im Kreise vorwärts und rückwärts bewegte. Großer Beifall klang auf als sie schließlich nach allerhand Mätzchen aus allen möglichen Löchern hohe Fontänen sprühend die Schlußrunde drehte.

Schnell hatten sich die Vespen wieder zu einem Zug geordnet und setzten ihre Korsifahrt fort.

Im großen Saal des Hotels „Bayrischer Hof“ war alles für einen bunten Nachmittag vorbereitet. Der Saal faßte kaum die vielen Teilnehmer, es mußte arg gerückt werden, aber trotz der Enge herrschte eine fröhliche Stimmung.

Bei seiner Begrüßungsansprache verstand es Herr Kuhn, der 1. Vorsitzende, mit wenigen Worten den Vespa-Gedanken zu umreißen und den Nichtmitgliedern das Leben in einem Vespa-Club näher zu bringen.

Den Höhepunkt der Vorführungen aber bildete zweifellos die große Zauberschau von Herrn Drenis, der bunte Tücher und Bälle, brennende Zigaretten und volle Wassergläser aus Ärmeln, Kragen und Nasen zauberte.

Ursel Tönnings

VEITH B.F. Goodrich

Motorroller-Reifen

für raschen Start
hohe Dauergeschwindigkeit
rutschsichere Kurvenfahrt
forsches Bremsen



VEITH-GUMMIWERKE A. G. HÖCHST/ODW.

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.



DAS GERÜCHT

Kurt Feser, Uralt-Mitglied des Vespa-Clubs von Deutschland und 1. Vorsitzender des Vespa-Clubs Wiesbaden 1950, bekommt mit erstaunlicher Regelmäßigkeit bei den Delegiertenversammlungen des VLC Südwest hartnäckige Hustenanfälle. Diese Strapazierung seines Zwerchfelles läßt erst nach, wenn der besagte Husten von dem Landesvorsitzenden Bernhard Wesche bemerkt und entsprechend kommentiert wird.

Walter Toennes, Landesvorsitzender des Vespa-Landesclubs West, trägt sich nach langjährigem, erfolgreichem Widerstand mit dem Gedanken, demnächst zu heiraten. Von seinen vielen Freunden wird dies einerseits sehr bedauert, nachdem sie glauben ihren lustigen Festgenossen bei künftigen Vespa-Treffen öfters zu vermissen, andererseits aber doch begrüßt, weil sich alle einen tollen Polterabend ausrechnen.

Wolfgang Schramm, der Generalsekretär des VCVD, wird aus Mitgliederkreisen verdächtigt, dem Vespa-Club Berlin gegenüber eine sehr freundliche Gesinnung an den Tag zu legen. Beweis: hinter seinem Schreibtisch hängt eine Ehrengabe des VC Berlin anlässlich des Berliner Vespa-Treffens 1959. Behauptungen, wonach Wolfgang Schramm die Berliner mit „Saupreußen“ titulierte, sind deshalb offensichtlich aus der Luft gegriffen.

Kundendienstmonteur Feuchtinger vom Vespa-Werk soll sich als Besucher des Internationalen Vespa-Treffens in Heidelberg den speziellen Vespa-Sorgen einiger Damen in geradezu rührender Weise angenommen haben.

Gisela Birkner, Sekretärin des VCVD, karambolierte in Heidelberg beim Internationalen Vespa-Treffen in ihrem VW mit einem Saarbrücker PKW. Nachdem die ärgsten Beulen an ihrem Wagen notdürftig behoben waren, chauffierte sie der Landesvorsitzende des VLC Bayern, Otto Betzenhofer, wieder nach Augsburg zurück. Daraufhin wurde Herr Betzenhofer mehrfach mit „Herr Birkner“ angesprochen, wogegen er nicht protestiert hat.

Willi Steckel, Vespa-Vertreter in Recklinghausen, in Clubkreisen nur „der Alte“ genannt, raucht seit dem rapide ansteigenden Umsatz der Vespen in seinem Bezirk nur mehr

dicke Zigarren, was ihm eine besonders distinguierte Note verleiht.

Sportnachrichten

Auf der Rollersportveranstaltung am 31. Mai 1959 auf der Solitude errangen von 16 vergebenen Goldmedaillen die teilnehmenden Vespa-Fahrer in ihrer Klasse allein 14 Goldmedaillen.

Nähere Einzelheiten über diese Fahrt werden im Vespa Tip Nr. 26 veröffentlicht.

Der VC Nürnberg, einer der aktivsten Sportclubs des Vespa-Clubs von Deutschland, kann wieder eine Reihe stolzer Erfolge melden. Bei der „3. Kumburg Zuverlässigkeitsfahrt“ am 19. April errang der VC Nürnberg den goldenen Mannschaftsschild. In der Einzelwertung erhielten die Clubkameraden Lutz, Ziegler und Bleisteiner je eine Goldplakette. Herr Schrempf plazierte sich mit einer Silberplakette.

In der Rollerklasse bis 250 ccm errang Clubkamerad Lutz vom VC Nürnberg bei der „Zuverlässigkeitsfahrt rund um den Vogelsberg“ am 3. Mai in Fulda eine Silberplakette.

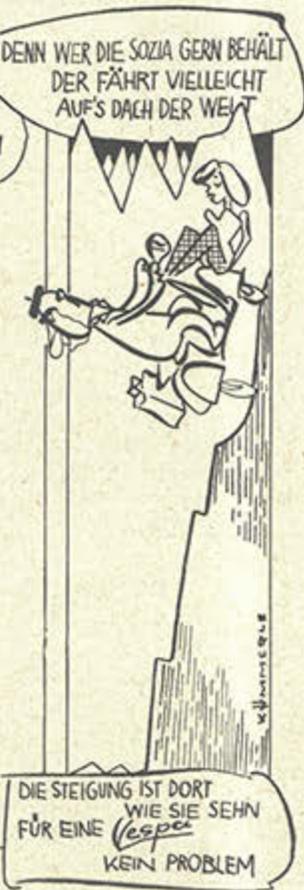
Ebenfalls bei der „3. Kumburg Zuverlässigkeitsfahrt“ konnten folgende Fahrer, Werner Grob (VC München), Silberplakette, und Fred Hascher (VC Augsburg), Goldplakette, sich in die Siegerliste der anderen Vespa-Fahrer einreihen.

Bei der 7. Nordwestfälischen Zuverlässigkeitsfahrt über 580 km, davon 200 km auf dem Nürburgring, errangen gegen stärkste Konkurrenz Kl. D. Heinz vom VC Ruhrtal den Klassensieg und die Goldmedaille, A. Averbek vom VC Münster die Silbermedaille und F. K. Schmidt vom VC Unna die Bronzemedaille. Der Klassensieger Kl. D. Heinz erhielt als absolut bester Fahrer in der Motorrollerklasse bis 175 ccm einen von der Firma Heinkel AG. gestifteten Pokal.

Der „Motor-Club Recklinghausen-Hillerheide e.V. im DMV“ teilt mit, daß er vom 18. bis 19. Juli 1959 seine „IV. Ruhrländ-Sternfahrt-Recklinghausen 1959“ durchführt.

Das Nenngeld beträgt für den Fahrer 10,— DM und für den Beifahrer 7,— DM. Bei Teilnahme von Mannschaften (je Club eine Mannschaft von drei Fahrern) werden zusätzlich 15,— DM erhoben. Nennschluß ist der 10. Juli. Ausschreibungen können vom „Motor-Club Recklinghausen-Hillerheide e.V.“, Recklinghausen, Richard-Wagner-Straße 33, angefordert werden.

Dummheiten in 4 Akten





Vespa-Camping am Schliersee

Der Vespa-Club von Deutschland hat für seine Mitglieder und darüber hinaus für alle Mitglieder des Vespa-Clubs von Europa am herrlichen Schliersee in Oberbayern einen eigenen Campingplatz geschaffen. Dieser Vespa-Campingplatz liegt neben dem Platz des Camping-Club Schliersee e.V., dessen Anlagen die Vespa-Fahrer voll mitbenutzen können. Der Campingplatz verfügt über ein eigenes Restaurant mit guter und billiger Küche. Eine Bar ist ebenfalls vorhanden. Ferner steht den Campern ein schönes Freibad zur Verfügung, außerdem Wasch- und Duschräume und ein Verkaufsladen, in dem der Zeltler alles kaufen kann. Der Campingplatz liegt nur fünf Fahrminuten vom Kurort Schliersee entfernt, der mit Kinos, Tennisplätzen, laufenden Tanzabenden viel Abwechslung bietet. Von Schliersee aus lassen sich in kurzer Zeit

Vespa-Touren zum Spitzingsee, zum Sudelfeld, nach Kufstein, zum Achensee und Innsbruck unternehmen. Der Tegernsee ist in 20 Minuten mit der Vespa vom Schliersee aus zu erreichen. Zwischen München und Schliersee beträgt die Entfernung nur 60 Kilometer. Mit einem Wort, ein idealer Campingplatz und Ausgangsort für Urlaubsfahrten.

Die Campinggebühr beträgt für Mitglieder des VCVD bei Vorzeigen des Ausweises nur 0,60 DM inklusive Roller. Clubmitglieder mit Wagen zahlen das gleiche zuzüglich 0,50 DM pro Tag für den Wagen.

Auf zum Vespa-Camping am Schliersee! Bei größeren Gruppen von Vespa-Fahrern empfiehlt es sich die Verwaltung des Campingplatzes davon zu unterrichten, wieviel Zeltplätze benötigt werden.

Die Adresse:

Camping-Club Schliersee e. V. — Vespa-Camping
Schliersee (Obb.)

FÜR SIE GELESEN

„Ganz Europa in der Tasche“ von Sybil Gräfin Schönfeldt, ein LIST-Taschenbuch (Band 124), ist keinesfalls ein schwerverdaulicher Wälzer, sondern im Gegenteil ein handliches Taschenbuch, das uns in leichtverständlicher Form in die Gewohnheiten unserer europäischen Nachbarn einführt. Wer hat es schon gern, wenn ihm ein ahnungsloser Fremder mit seinen unverständlichen Sitten und Gebräuchen auf die Nerven fällt. Ihnen kann das bei Ihren Auslandsreisen nicht passieren, wenn Sie sich vorher das LIST-Taschenbuch „Ganz Europa in der Tasche“ zu Gemüte führen. Ladenpreis 1,90 DM. Herausgeber: Paul List Verlag, München 15, Goethestraße 43.

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

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

Denfeld

Die
Sitzbank
für Ihre
Maschine

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



Liebe Clubkameraden!

In der Halbzeit kann der Zuschauer keine genaue Voraussage über den Ausgang des Fußballspiels geben. Auch wir können jetzt noch nicht sagen, ob das Wetter in den Urlaubswochen vorwiegend heiter sein wird. Wir hoffen es, besonders für die vielen neuen Vespa-Besitzer, die ihren Roller für die Urlaubsfahrten bereits startklar machen. Wenn wir alle mit dem Wetter so viel Glück haben wie beim „Deutschen Internationalen Vespa-Treffen 1959“ in Heidelberg, dann können wir uns gegenseitig gratulieren. Gratulieren möchte ich besonders herzlich im Namen aller Teilnehmer am Heidelberger Treffen dem verantwortlichen Organisator dieser erlebnisreichen Tage, unserem bewährten Gerd Hummel. Seit acht Jahren Vorsitzender des VC Heidelberg, hat der treue Gerd mit seinen Männern ein mustergültiges Vespa-Treffen hingelegt, daß die Vespa-Freunde aus dem In- und Ausland noch in ihren alten Tagen nicht vergessen werden. Nochmals, Hut ab vor dieser Leistung!

Aus dem Ausland treffen viele Anfragen über das „Internationale Vespa-Camping 1959“ des VCVD am Schliersee in Oberbayern ein. Ich freue mich, daß dieser Versuch richtig angekommen ist. Wenn der VCVD am Ende der Saison feststellen kann, daß sich sein Campingplatz eines sehr guten Besuches aus Kreisen der Clubmitglieder erfreuen konnte, werden weitere Vespa-Campingplätze für 1960 aktuell. Wirklich, es wird keiner bereuen, wenn er auf seinem Urlaubstrip in den Süden beim Vespa-Campingplatz Station macht. Im August steigt dort außerdem ein Sommerfest. Näheres im nächsten Vespa Tip.

Auch vom Sport gibt es erfreuliches zu berichten. Sowohl der offizielle VCVD-Sport als auch das Auftreten unserer Vespa-Sportfahrer bei Motorsportveranstaltungen bringen Erfolge, die wir nicht unter dem Tisch zu verstecken brauchen. Daß mit „Gashahn aufreißen“ bei unseren Zuverlässigkeitsfahrten nichts zu holen ist, haben die Teilnehmer an den Rallyes in Augsburg und Lübeck bereits festgestellt. Der kluge Kopf ist hierbei eindeutig im Vorteil.

In meinem letzten Artikel schrieb ich über das Problem, unter der Flut der in- und ausländischen Vespa-Treffen das Richtige herauszufinden. In der Tat, es scheint wirklich etwas zu viel des Guten, was auf diesem Gebiet angeboten wird. Es ist mehr als verständlich, daß jeder Club einmal ein größeres oder kleineres Treffen veranstalten will, aber wie in jedem Fußballverband so muß auch bei uns künftig noch klarer festgelegt werden, was im Einzelnen an Vespa-Veranstaltungen im Laufe eines Jahres stattfinden kann und was nicht. Daran müssen sich dann auch alle halten. Die örtlich begrenzten Freundschaftstreffen scheinen mir eine gute Einrichtung zu sein, die in der Zukunft zur Festigung der Kameradschaft unter den Vespa-Clubs noch mehr gefördert werden müssen.

Neue Vespa-Clubs schießen in beachtlicher Zahl überall aus dem Boden. Diese Entwicklung müßte von uns allen energisch gefördert werden, weil wir alle, das heißt, der ganze VCVD, davon einen erheblichen Nutzen für unsere Clubgemeinschaft haben.

Einen sonnigen und freundlichen Urlaub wünscht Ihnen Ihr
Wolfgang Schramm

TREFFENKALENDER des Vespa-Clubs von Deutschland

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

Regionale Vespa-Treffen des VCVD

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 der letzten Ausgaben.)

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)

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

12. September: 2. Vespa-Freundschaftstreffen des VC Herford (Teilnehmer begrenzt auf 300 Personen, Einladungen werden versandt.)

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

Redaktionsschluß für Vespa Tip Nr. 26 am 20. Juli 1959. Erscheinungstermin 1. August.

TREFFENKALENDER des Vespa-Clubs Saar

19. Juli: 4. Lauf (Reservelauf, Halbfinale und Finale des Geschicklichkeitsfahrens, 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, Bleichstraße 11-15, zu richten.

Mitteilungen unserer Mitglieder:

VC Bonn

Der Vorstand unseres Clubs setzt sich zusammen aus dem

| | |
|--------------------------|-----------------|
| 1. Vorsitzenden | Hans Dresbach |
| 2. Vorsitzenden | Franz Hofmann |
| Schatzmeister | Holger Ehrhardt |
| Kassierer | Werner Henk |
| Sport- und Tourenwart | Jack Heckmann |
| Schriftführer | Willi Schmidt |

Clubanschrift: VC Bonn, Clublokal „Nordstern“, Bonn, Rheindorferstraße 61

Vespa-Freunde Düsseldorf e.V.

Neuer Vorstand:

| | |
|-----------------|---------------------|
| 1. Vorsitzender | Wilhelm Honné |
| 2. Vorsitzender | Fritz Schüller |
| Sportwart | Karl Heinz Bertrams |
| Kassierer | Hans Weidenfeller |

Clubanschrift:

Vespa-Freunde Düsseldorf e.V., Düsseldorf, Oberbilkler Allee 107

VC Oberhausen

Unsere Clubanschrift:

Vespa-Club Oberhausen, Oberhausen (Rhld.), Z. Hd. Herrn Wilhelm Ivens, Weberstraße 29

VC Mannheim

Auf unserer Jahreshauptversammlung am 22. April 1959 wurde folgender Vorstand gewählt:

| | |
|-----------------|-------------------|
| 1. Vorsitzender | Theo Hessenmüller |
| 2. Vorsitzender | Günther Altmann |
| Kassenwart | Helmut Vetter |
| Schriftführer | Gisela Köhler |
| Reisewart | Willi Köhler |
| Sportwart | Günther Brünig |

Besitzer wurden Siegfried Hohmann, Elisabeth Altmann und Egbert Blocklinger.

Zur Wahrnehmung der besonderen Interessen der GS-Fahrer wurde erstmals ein GS-Team gebildet und als dessen Leiter Dieter Baschenegger gewählt.

Clubanschrift: Ludwigshafen/Rh., Holbeinstraße 42, Telefon 6 19 55

Clublokal:

Clubhaus der Mannheimer Rudergesellschaft „Baden“, am Hauptfriedhof

VLC Schwäbischer Vespa-Ring

Wir müssen leider allen Mitgliedern des VCVD innerhalb des SVR die Mitteilung machen, daß durch zwei tragische Unglücksfälle, die den jungen VC Friedrichshafen „Seemöve“ getroffen haben, dieser Club sich außerstande sieht, das für den 1. mit 2. August 1959 in Friedrichshafen am Bodensee vorgesehene Landestreffen des SVR durchzuführen.

Wir haben für den schweren Schlag, den der VC Friedrichshafen getroffen hat volles Verständnis und hoffen zuversichtlich, daß sich der junge Club weiter festigen kann. Deshalb wurde im Einvernehmen mit dem VCVD das Landestreffen des SVR 1959 ganz abgesagt. Stattdessen wird das geplante Herbstfest des SVR stärker hervorgehoben werden.

Willi Schnitzler
Landesvorsitzender

VC Hannover von 1950

| | |
|-----------------|-----------------|
| 1. Vorsitzender | Helmut Biermann |
| 2. Vorsitzender | J. W. Helmke |
| Schriftführer | Klaus Thies |
| Sportwart | Friedel Ahrens |
| Tourenwart | Botho Scheffler |
| Kassierer | Dieter Boelicke |
| Pressewart | Elke Hartung |

Clubanschrift:

Vespa-Club Hannover von 1950, Hannover, Stolzestraße 18

VC Hanau

Unser Club wurde 1957 gegründet, und wir möchten unseren Vorstand und unsere Clubanschrift allen Clubkameraden bekanntgeben.

| | |
|--------------------------|--------------------|
| 1. Vorsitzender | Helmut Wiegand |
| Schriftführer | Klaus Niederreiter |
| Kassenwart | Horst Hildenhagen |
| Sport- und Tourenwart | Hans Beschor |

Clubanschrift: Helmut Wiegand, Steinheim (Main), Spessartstraße 1

Clublokal: Hotel-Pension „Zum Goldenen Löwen“, Hanau, Nußallee 27

Clubabend: Jeden Freitag ab 20 Uhr

VC Duisburg-Süd

Unser neuer Vorstand setzt sich nach einjährigem Bestehen wie folgt zusammen:

| | |
|-----------------|----------------------|
| 1. Vorsitzender | Horst Butz |
| 2. Vorsitzender | Wilbert Höwing |
| Besitzer | Jacob Hasselbach |
| Sportwart | Heinz Günther Möller |
| Kassierer | Erika Bettinghaus |
| Kassenprüfer | Friedhelm Driske |
| Schriftführer | Horst Butz |

Die Clubanschrift lautet: VC Duisburg-Süd, Horst Butz, Duisburg, Karl-Lehr-Straße 148
Clubabende finden jeden Freitag um 20 Uhr im Clublokal des Duisburger Spielvereins, Duisburg, Düsseldorfstraße, statt.

VC Mönchen-Gladbach e.V.

| | |
|-----------------|-------------------|
| Vorsitzender | Hans Laumen |
| Geschäftsführer | Willi Koppernock |
| Schriftführer | Wolfgang Schäfer |
| Kassierer | Frau Karin Laumen |
| Tourenwart | Horst Reichard |

Clubanschrift:

Vespa-Club M.-Gladbach e.V., Mönchen-Gladbach, Postschließfach 476

VC Rüsselsheim

Vor einigen Monaten wurde der Vespa-Club Rüsselsheim gegründet. Die Anschrift lautet: VC Rüsselsheim, Walter Heckner, Rüsselsheim, Frankfurter Straße 2.

VC Köln-Nord

Bei unserer Gründung wählten wir nur einen provisorischen Vorstand. Unsere erste ordentliche Generalversammlung berief nach der vorgenommenen Entlastung des provisorischen Vorstandes folgende Clubkameraden in die Clubämter:

| | |
|-------------------|---------------------|
| Präsident | Heinz Wieland |
| Geschäftsführerin | Käthe Wieland |
| Schatzmeister | Oskar Erdmann |
| Ausfahrtsleiter | Wolfgang Falkenberg |
| Sportleiter | Günther Beumer |

Unsere auswärtigen Clubkameraden des VCVD geben wir bekannt, daß unsere Clubabende jeden Freitag um 20 Uhr in der Gaststätte Krehmer „Deutscher Sport“, Köln Weidenpesch, Neußer Str. 474, stattfinden.
Wolfgang Falkenberg

Ausländische Vespa-Treffen

ENGLAND

Juli

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

August

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

September

- ? National Rallye, Birmingham

Oktober

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

Anfragen zu richten an:

Vespa Club of Britain, 408 Finchley Road, London NW 2

Ausländische Vespa-Treffen

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)

Holland

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 Hoffsteedeweg 9

Schweden

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



Erster-Hilfe-Kurs beim VC Pforzheim

VC Pforzheim

Wieder 21 Helfer in Erster Hilfe ausgebildet

Der rührige Pforzheimer Vespa-Club, in Zusammenarbeit mit dem Technischen Hilfswerk, ließ aus den Reihen seiner Mitglieder 21 junge Menschen in Erster Hilfe ausbilden. Der Kursus wurde mit Erfolg abgeschlossen. Eine kleine Feier umrahmte die Prüfung, bei der jeder Helfer seine Kenntnisse unter Beweis stellen mußte. Mit Humor und pädagogischem Geschick wurden die Kandidaten geprüft. In acht Doppelstunden lernten die meist jungen Helfer alles, was jeder zur Ersten Hilfe wissen muß. Es ist begrüßenswert, daß sich in unserer motorisierten Welt immer wieder Menschen finden, die bereit sind, zum Wohle der Allgemeinheit zu wirken.

Stiftungsfest beim Pforzheimer Vespa-Club

Der Pforzheimer Vespa-Club steckt mitten in den Vorbereitungen zum Vespa-Landestreffen im Juni. Trotzdem wurde auch dieses Jahr das traditionelle Stiftungsfest im engeren Kreise gefeiert. Vorsitzender Werner Fischer begrüßte im Martinsbau besonders den Ehrenpräsidenten Otto Brenk und den Mitgründer Hans Kretschmann. Groß war dann die Freude, als der „Clubchef“ der Wiesbadener Vespa-Fahrer mit einem größeren Gefolge erschien. Nach der Eröffnungsansprache ehrte Werner Fischer die Clubkameraden Bierhaller, Grube, Grünke, Hildebrand, Hölzle, Nitsch, Muth, Welz, Werner und Wenz für besondere Verdienste und langjährige Mitgliedschaft. Danach sorgte die „Hausband“ für rhythmische Tanzmusik. Die Clubleitung hatte sich bemüht, der Veranstaltung durch kabarettistische Einlagen eine besondere Note zu geben, was zur Freude der Gäste und Mitglieder auch bestens gelang.

Vespa-Club auf Stafettenfahrt

Letzten Sonntag traf sich der Pforzheimer Vespa-Club auf dem Turnplatz zu einer Ausfahrt nach Eppingen. Strahlendes Wetter begleitete sie, und überall erregte die Kolonne durch ihr vorbildliches Fahren Aufsehen. In Eppingen wurde sie vom Heidelberger Vespa-Club erwartet. Auf dem romantischen Marktplatz sammelte sich alles zur gemeinsamen Fahrt auf die Ravensburg. Der Burgherr, selbst begeisterter Vespa-Fahrer, empfing seine Gäste zu einem Frühstücken. Der Begrüßung folgte die Übergabe der Pforzheimer Stafette. Drei weißgekleidete „Herolde“ verließen auf dem Burghof den Text der Urkunde. Der Vespa-Club Heidelberg hat nun die Aufgabe diese Stafette an den Club Erbach weiterzugeben. Nach gemeinsamem Mittagessen führte der Heimweg die Pforzheimer über Tripstrill und Maulbronn. Eine Korsofahrt mit bunten Lampions führte abends durch Pforzheim bis zum Café Davos, wo die Vespa-Fahrer noch fröhlich beisammen waren.

VC Schwäb.Gmünd

Am 23. Mai veranstaltete der VC Schwäb. Gmünd seinen traditionellen Vespa-Ball. Aus Göppingen, Stuttgart und Kornwestheim summten die Vespen aus diesem Anlaß in die Gold- und Silberstadt. Es war für uns eine besondere Ehre den Landesvorsitzenden des SVR, Herrn W. Schnitzler, sowie den Expräsidenten des SVR, Herrn Helm. Reiter, in unserer Mitte zu begrüßen. Zwar waren die Gemüter von der Fahrt teilweise etwas eingefroren, aber unsere schwingvolle Kapelle brachte bald auch den kühleren Kopf zum Schwitzen. Obwohl die Ventilatoren auf vollen Touren liefen, stieg die Stimmung auf den Siedepunkt. Die Lieder schallten mit so immenser Lautstärke in unserem Clublokal, daß man für den Weiterbestand desselben fürchten mußte. Der Clou des Abends war eine Tombola. In Anbetracht der zahlreichen verlockenden Gewinne wurden die Losverkäufer beinahe gelyncht.

Der Rest des Abends wurde mit Tanz und einigen netten Einlagen ausgefüllt. Als Mitternacht längst vorüber war, schlepten sich auch die Letzten zu ihren Maschinen und ließen sich von ihren Vespen sanft und sicher nach Hause brummen. Gerd Bäuerle



VC Eller in Schaustellung

Vespa-Freunde Düsseldorf e.V.

Was war der 3. Mai? Was war da los? Warum verließen die Vespa-Formationen denn fluchtartig die Stadt? Halb empört und halb stolz antworteten wir: „Das wißt ihr nicht! Heute ist der Tag der Vespa – der Geburtstag!“ So oder ähnlich lauteten unsere Antworten den Außenstehenden, die mit dem Geschehen nichts anfangen konnten. Für uns natürlich, als Vespisten ist der Tag der Vespa schon ein Begriff und Anlaß zu einem schönen Ausflug. Der diesjährige Ausflug startete mit neun Maschinen, unverzagt des diesigen Wetters, was gar nicht einladend aussah. Aber mit Jubel, Trubel, Heiterkeit, sauberen und vollgetankten Maschinen ging die Fahrt in Richtung Witten über Wuppertal. Natürlich waren unsere Maschinen mit Fähnchen und Ballons verschönert, was unterwegs öfters den Anlaß zu einem Lächeln gab. Bis wir unser Ziel – die Stadt Witten – erreicht hatten, waren so ziemlich alle Fähnchen und Ballons in die ewigen Jagdgründe eingegangen. Aber nichts destoweniger, bevor wir in Witten einfuhren, schmückten wir die Maschinen erneut und den Rest verteilten wir auf dem Marktplatz an Kinder, die selbstverständlich von unserem Angebot regen Gebrauch machten. Wir stellten unsere Maschinen in Reih und Glied auf und gingen an die Ruhr picknicken. Anschließend machten wir eine Korsofahrt durch Witten bis zur Burg.



VC Mainz: Standfoto für das Clubalbum

VC Mainz

Unser Club veranstaltete eine lang ersehnte und von den Mitgliedern herbeigewünschte Fuchsjagd. Die Fahrt ging durch das schöne Rheinhessen, das bestimmt mit dem vielgerühmten Taunus konkurrieren kann.

Auf guten, schlechten und noch schlechteren Straßen (die ja bei uns leider üblich sind) ging es dem Ziel (Fuchsbau) entgegen. Die Länge und Art der Strecke erforderten von allen Teilnehmern hohes fahrerisches Können.

Eine dreiviertel Stunde, nachdem sich der Fuchs in seinen Bau verkrochen hatte, kam die beutegierige Meute angebraust. Mit wahrer Jagdhundnase wurde der Fuchs, eingeeignet in Brennesseln in der Gestalt des 1. Vorsitzenden des VC Mainz, Herrn Weidmann, gestellt. Der Sieger, Kurt Heinz, erhielt die begehrte Trophäe (den Fuchschwanz). Shmoo

VC Würzburg

Mit der Vorstandsänderung in unserem Club ist auch eine Wendung in unserem Clubleben eingetreten. Es sind zahlreiche neue Mitglieder geworben worden und jedes Wochenende ist ausgefüllt mit Ausfahrten und Sportveranstaltungen, die uns allen viel Freude bereiten.

Durch tatkräftige Mitarbeit der eifrig erscheinenden Clubmitglieder konnten wir uns sogar ein „Vespen-Nest“ einrichten. Die Instandsetzung und Gestaltung unseres Nests wurde in Gemeinschaftsarbeit zu aller Zufriedenheit durchgeführt. Das „Vespen-Nest“ steht allen Clubmitgliedern täglich zur Verfügung und wird eifrig besucht, denn Schallplatten und ein Fußballspielautomat sorgen für gute Unterhaltung. Alle Vespa-Fahrer, die uns besuchen, finden jederzeit Anschluß im „Vespen-Nest“ des Würzburger Vespa-Clubs. Vielleicht können wir in der nächsten Zeit den einen oder anderen von ihnen bei uns begrüßen? Für den Fall, daß uns jemand besuchen will, hier unsere Clubanschrift:

Vespa-Club Würzburg, Erwin Pabst, Würzburg, Keesburgstraße 1/3.

Unser „Vespen-Nest“ finden Sie in der Gaststätte „Meesenburg“, Pleidertorstr. 8 (Nähe Schlachthof).



Würzburger Clubvespen vor der Ausfahrt

VC Kornwestheim

Bei schönstem Wetter startete der Vespa-Club Kornwestheim seine diesjährige Fuchssuchfahrt am Sonntag, dem 24. Mai 1959, zusammen mit Clubabordnungen aus Tübingen, Stuttgart und Backnang. Der Startplatz war in Stuttgart-Stammheim. Vor dem Start wurde jeder Tachometer der Vespas versiegelt. Der erste Teil der Strecke war eine Bildorientierungsfahrt. Deren Ziel war auf dem Marktplatz der allertümlich schönen Stadt Markgröningen. Von dort verstand es der zwei Stunden früher gestartete Streckenfuchs, die Vespa-Fahrer-Meute buchstäblich in die Irre zu führen. Der Fuchsbau befand sich in einem Steinbruch zwischen Riet und Hochdorf im landschaftlich schönen „Strohgau“. Erringer des wunderschönen Streckenfuchses wurde Hans Buck vom VC Kornwestheim, dessen Belfahrerin Fräulein Sigrid Hörmann durch eifrige Fußmärsche auf der Strecke, wesentlich dabeitragend, daß der zählende Tachometer möglichst geschont wurde. Der Sieger war mit seinem Kilometerstand der Fuchsstrecke gleich! Daran anschließend wurde in einem Wald bei Hochdorf der Waldfuchs ausgesetzt. Dieser Fuchs konnte nur mit List und natürlich zu Fuß im Walddickicht gefangen werden. Sieger war der junge Werner Eisele vom VC Kornwestheim. Durch die freundlichen Spenden von Industrie und Handwerk, konnte jeder Teilnehmer mit einem Geschenk erfreut werden. Der Teilnehmer mit den meisten Kilometern bis zum Fuchsbau erhielt als Baby einen übergroßen Baby-Schnuller!



Besonderen Dank und Anerkennung sprachen die Teilnehmer dem Vorsitzenden des VC Kornwestheim, Herrn Helm. Hauschke, aus, der diese schöne Fahrt allein vorbereitet und organisiert hat.

Die ehemaligen Aktiven Eugen Leibfried und Herbert Sommer halfen ihm auf der Fuchsstrecke. Durch sie erhielt mancher Teilnehmer unwissend, jedoch berechtigt, durch verkehrswidriges Verhalten seine Strafpunkte. Im nächsten Jahr hat diese Fuchssuchfahrt der diesjährige Sieger, Hans Buck, vorzubereiten. Schon heute freuen wir uns auf diese Veranstaltung. Wir werden alle wieder dabei sein.

Mitteilungen des VCVD:

Pokale können durch die Vespa-Clubs ab sofort wieder günstig bezogen werden. Musterlisten mit näheren Auskünften durch das Sekretariat des VCVD.

Clubbänder aus einem besonderen Plastikmaterial stellt die Fa. „Siebdruck Carina“, München, Leonrodstr. 48b, preiswert nach Clubentwürfen her. Die Möglichkeit der Nachbestellung über diese Firma besteht jederzeit.

Ehrennadeln in Gold, Silber und Bronze werden jedes Jahr durch den Vorstand des VCVD an besonders verdiente Clubmitglieder verliehen. Anträge mit Vorschlägen von verdienten Mitgliedern unter genauer Angabe der Begründung sind bis spätestens 20. Juli 1959 an den zuständigen Landesvorsitzenden einzureichen.

Vespa-Treffen, die über den Rahmen eines örtlichen Freundschaftstreffens hinausgreifen, müssen stets im Herbst für die kommende Saison beim Sekretariat des VCVD beantragt werden. Nur mit Genehmigung des Vorstandes des VCVD dürfen regionale, nationale und internationale Vespa-Treffen ausgeschrieben und durchgeführt werden.

Anträge für die Bundesdelegiertenversammlung des VCVD 1959 müssen bis spätestens 20. Juli 1959 an das Sekretariat des VCVD eingereicht sein. Die bis dahin eingesandten Anträge sollen durch Rundschreiben allen Clubvorständen durch das Sekretariat des VCVD bekanntgemacht werden.

Hinweise für unsere Mitglieder:

Der Vespa-Club Ancona, Via Cialdini 3, Italien, bittet uns allen Clubmitgliedern mitzuteilen, daß er am 11., 12. und 13. Juli die „2. Rallye Internazionale Vespistica, Fiera di Ancona“ durchführt. Die Teilnehmerzahl wird auf 600 Vespa-Fahrer beschränkt.

PROGRAMM

Samstag, den 11. Juli

Einschreibung der Teilnehmer
Einquartierung
Abendessen
Abendgesellschaft in der Ausstellung

Sonntag, den 12. Juli

Überprüfung der Anmeldungen
Erfrischung
Korsofahrt durch die Straßen von Ancona
Nach Belieben: Bootsfahrt oder Besuch der Badezone „Passetto“
Mittagessen
Nachmittagsbesuch der Ausstellung
Preisverteilung
Offizielles Abendessen

Montag, den 13. Juli

Ausflug nach Portonovo
Badezeit
Mittagessen in Portonovo
Nachmittags: Spazierfahrt mit der Vespa entlang der „Riviera del Conero“
Tanztee in der „Conchiglia Verde“ von Sirolo
Ende des Treffens

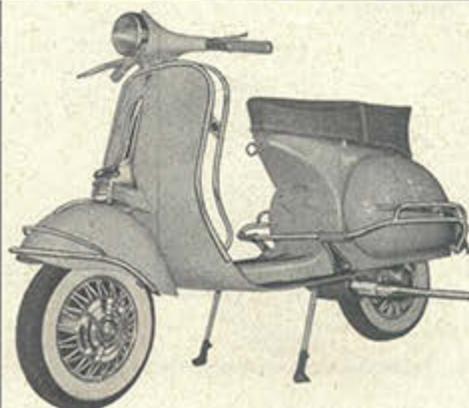
Der Vespa-Club der Schweiz teilt mit:

Das für den 11. und 12. Juli in Lugano vorgesehene Vespa-Treffen mußte abgesagt werden. Der Vespa-Club von Deutschland kann auf die vielen Anfragen nicht mehr einzeln antworten.

Internationale Vespa-Treffen

- 27.—28. Juni, Rallye Biarritz, VC Frankreich
- 5. Juli, Bologne-sur-mer, VC Frankreich
- 8.—12. Juli, Drei-Meere-Fahrt, VC Italien
- 11.—12. Juli, Vespa-Treffen Den Haag, VC Holland
- 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.



Zubehör
auch für
neueste
Modelle
1959

Wie immer gut
u. preiswert im
Spezialhaus

Hans Pfefferkorn • Bad Pyrmont • Postfach 144
Bitte bei Vespa-Händler neuesten Prospekt 1959 anfordern.

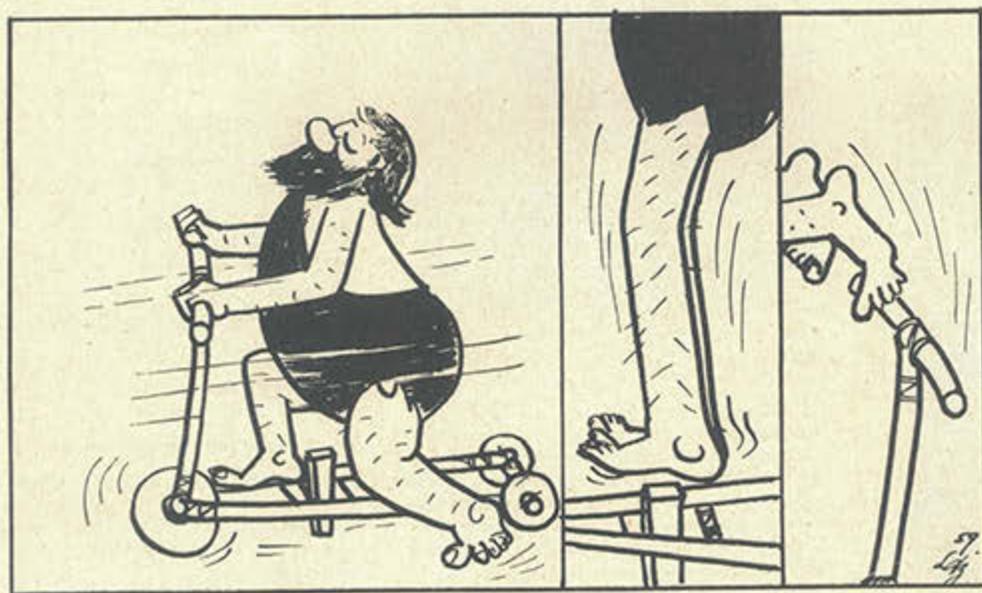
Schmunzel-Tip



„Sie Esel“ Wissen Sie nicht, daß man einer Dame die Tür aufmacht!



„Förstermodell“



Die Bremse des Steinzeitrollers

Der Met — ein Feind des Rollerfahrers



„Warum weinst du, Heinerle?“
„Ach, Mutti, ich hatte eben einen fürchterlichen Krach mit deinem Mann!“



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 VespaTip 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: Glässel, Saebens, Brockmüller, Publifoto, Schefer, Woda, Joh. Scholten, Stuck (Privatarchiv), Clubfoto, Ultraförlaget A. B.

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



So ein Pech! Warum haben die beiden nicht ihren Schirm vergessen?