

Vespa

TIP

DIE ZEITSCHRIFT
FÜR DEN VESPA-FAHRER





Miss Automobile 1959, Mademoiselle Manseau

Aus dem Inhalt:

Bundestreffen in Bremen
Europameisterschaft in Monza
Neuer Vorstand des VCVD
7. Kongreß
des Vespa-Clubs von Europa
Neuer Vespa 400
Aktuelles im Bild
Sportnachrichten
Weltnachrichten
Vespa-Club Saar —
Autoindustrie Saarbrücken
Sport
Wann kann ein Reifen platzen?
Wie steht es mit dem Niveau
in den Vespa-Clubs?
Leitartikel
Ehrennadeln des VCVD
Clubnachrichten
Schmunzeltip

*

Besonders für Sie:

Vespa-chic im Vespa-Tip

Besonders für Ihn:

Für den Bordmechaniker

*

Unser Titelbild:

Erinnerung an den sonnigen Herbst
Photo: Bayer.-Bild-GmbH.

*

Letzte Meldung

Der Vespa-Club von Europa beschloß auf seiner Sitzung am 10. und 11. Oktober in München, daß die Internationale Damen-Rallye am 25. und 26. Juni 1960 in München stattfindet.

BUNDESTREFFEN IN BREMEN

In der Geschichte des Vespa-Clubs von Deutschland gab es schon eine ganze Reihe von Bundestreffen, die jedes für sich einmalige Höhepunkte des Programms boten. Trotzdem wird das Bundestreffen des Vespa-Clubs von Deutschland vom 22. bis 24. August 1959 allen Teilnehmern in unvergeßlicher Erinnerung bleiben, denn Gast an Bord eines modernen Ozeanriesen zu sein, konnte der Vespa-Club von Deutschland seinen Mitgliedern bisher nicht bieten.

Heute, nachdem alles vorbei ist, kann sich kaum einer der Gäste des Bundestreffens in Bremen noch vorstellen, welche fast unglaublichen Schwierigkeiten von den verantwortlichen Organisatoren zu überwinden waren, um dem Bundestreffen in Bremen zum Gelingen zu verhelfen.

Acht Wochen vor dem Bundestreffen mußte die örtliche Organisationsleitung umbesetzt werden. Acht Tage vor der Veranstaltung war plötzlich die Besichtigung des Passagierschiffes „Bremen“ in Frage gestellt, weil an dem Schiff nach der Rückkehr aus New York technische Veränderungen vorgenommen werden mußten. Diese und viele andere unvorhergesehene Schwierigkeiten spannten die leitenden Organisatoren auf eine fast unerträgliche Nervenfolter.

Fast 900 Vespas trafen am 22. August mit ihren Fahrern und Beifahrern bei schönem Wetter auf dem Grünen Kamp in Bremen ein. Gegen Abend wurde das Gedränge auf dem Ziel-



Parkplatz der Vespas-Invasion in Bremerhaven



Der Bremer Roland
Das Wahrzeichen der freien Hansestadt Bremen

platz beängstigend groß, und am Himmel braute sich ein handfestes Gewitter zusammen.

Eine große Anzahl der Teilnehmer nächtigte im Überseeheim in Bremen, das mit 600 Betten für die Gäste des Bundestreffens reserviert war. Die Tatsache, daß ein beträchtlicher Teil der Teilnehmer des Bundestreffens dort übernachtete, rettete den Vespa-Ball am Abend des 22. August in der „Glocke“ in Bremen. Kurz vor Beginn des Balles brach ein Gewitter los, das sich schon seit Stunden unheilverkündend am Himmel zusammengezogen hatte. Was in den vorangegangenen Wochen zu wenig Regen fiel, wurde an diesem Abend von Petrus auf einmal auf die Köpfe der Vespisten geleert, die in guten Anzügen und Kleidern zu dem Ball in der „Glocke“ strebten. Lediglich die Teilnehmer, die im Überseeheim wohnten, konnten mit den Autobussen, die zu ihrer Beförderung eingesetzt waren, mit trockener Haut die „Glocke“ erreichen. Alle anderen mußten eine zweite Taufe über sich ergehen lassen.

Die Tombola dieses Abends hatte eine schöne Anzahl von großen Preisen herausgestellt, wobei der Hauptpreis, eine neue Vespa 125, von einem Mitglied des neugegründeten Vespa-Clubs Melle gewonnen wurde. Das große Tanzorchester Kurt Bock sorgte zusammen mit der City-Club-Band für die nötige Temperatur im Saal, so daß in den exklusiven Räumen



Ununterbrochen rollten die Vespas an der TS „Bremen“ vorbei, die an der Columbus-Kaje festgemacht hatte

der bekannten Bremer „Glocke-Säle“ eine ausgelassene Stimmung um sich griff, die nur durch die Verteilung der Ziel-fahrtpreise und mit der Verleihung der Ehrennadeln an verdiente Clubmitglieder durch den Präsidenten des VCVD, Hans Stuck, kurzfristig unterbrochen wurde.

Am Sonntag, dem 23. August, starteten bereits um 7 Uhr früh in vier größeren Gruppen die Vespa-Fahrer zu einer Reise nach Bremerhaven. Die 50 km lange Strecke von Bremen nach Bremerhaven sah an diesem Morgen nur Vespas, und immer wieder Vespas! In einer sehr guten Organisation arbeiteten die Polizei, die Funktionäre des Vespa-Clubs Bremen und das Technische Hilfswerk in beispielhafter Weise zusammen. Für die Fahrtstrecke von Bremen nach Bremerhaven mußte mit vier verschiedenen Polizeibehörden, den bremischen, niedersächsischen und bremerhavener Polizeipräsidien verhandelt werden. Jede dieser Stadt- und Länderpolizeien mußte nach einem genau ausgearbeiteten Plan die Vespas-Schwärme an der Grenze ihres Gebietes übernehmen, und durch ihr Territorium mit Funkwagen und Geleitfahrzeugen weiter in Richtung Bremerhaven lotsen. Trotz dieser sehr schwierigen Arbeit klappte die Organisation, von einigen kleinen Zwischenfällen abgesehen, vorzüglich.

Bei strahlendem Sonnenschein traf die erste Gruppe um 9 Uhr vormittags in Bremerhaven auf der Kolombus-Kaje ein und fuhr an der dort liegenden „Bremen“ vorbei zu den direkt an der Kaje liegenden und vorbereiteten Parkplätzen. Gruppe für Gruppe gingen die Teilnehmer des Bundestreffens als Gäste des Norddeutschen Lloyd an Bord der „Bremen“. Auf dem ganzen Schiff waren die Führungswege gekennzeichnet, und an allen Ecken standen die weißgekleideten Stewards, um den neugierigen Landratten für alle Auskünfte zur Verfügung zu stehen. Kaum einer der Besucher konnte sich vor Betreten des Schiffes vorstellen, welche Bequemlichkeit, ausgesuchte Betreuung und Fülle von Abwechslungen dem Passagier an Bord der neuen T.S. „Bremen“ erwartet. Das Schiff, das nach den modernsten Gesichtspunkten gebaut und mit erlesenem Geschmack ausgestattet und eingerichtet wurde, ist wie die Vorgängerinnen der jetzigen „Bremen“ eine gute Visitenkarte für Deutschland.

Um 10 Uhr wurden durch Bordlautsprecher alle Clubvorsitzende und Mannschaftskapitäne zu einem Empfang durch den Kapitän der „Bremen“ in die Lounge I. Klasse eingeladen. Der Kapitän der „Bremen“, Walter Schott, empfing die Clubvorsitzenden in dem Salon I. Klasse, dessen Eleganz so manchen

Besucher im ersten Moment des Betretens fast die Luft wegnahm. In tiefen Clubsesseln saßen die Herren Clubvorstände, und die Stewards schwebten fast lautlos durch den Raum und boten den Herren Clubpräsidenten Sherry, Martini, Kognak, pikante Gabelbissen, Zigarren, Zigaretten, Schokolade und anderes Naschwerk an. Der Kapitän begrüßte die Vertreter der Vespa-Clubs als Hausherr herzlich an Bord der „Bremen“ und gab seiner Freude darüber Ausdruck, daß gerade die Vespa-Fahrer die ersten fremden Besucher an Bord der „Bremen“ seien. Nach dem Kapitän ergriff der Präsident des Vespa-Clubs von Deutschland, Hans Stuck, das Wort. Er dankte dem Kapitän und dem Norddeutschen Lloyd, daß sie es ermöglicht haben, daß die Teilnehmer des Bundestreffens dieses schöne Schiff besichtigen durften. Hans Stuck wünschte dem Kapitän allzeit „Glückliche Fahrt“, und die Vertreter der Vespa-Clubs überreichten dem Kapitän die Grußschreiben ihrer Städte und Gemeinden. Ein ganzer Berg von schönen Souvenirs und Ehrengaben häufte sich auf dem Flügel der Lounge I. Klasse. Der Kapitän und die Vertreter des Norddeutschen Lloyd, darunter der Werbechef des ND, Herr Lepach, zeigten sich von der freundschaftlichen Geste der Vespa-Clubs sehr beeindruckt.

Auf der Kolumbus-Kaje spielte die Kapelle der 61. Amerikanischen Infanterie-Division für die Teilnehmer des Bundestreffens. Vor der „Bremen“ lag die „Berlin“ an der Kaje, die um 12 Uhr des gleichen Tages nach Übersee auslief. Unter dem Tuten der Schiffsirenen, den Klängen der Schiffskapelle und dem Winken Tausender von Menschen wurde die „Berlin“ um 12 Uhr in See geschleppt, um dann mit eigener Kraft auf große Fahrt nach Amerika zu gehen. Dieses gewaltige und irgendwie ergreifende Schauspiel konnten alle Teilnehmer des Bundestreffens auf der Kolumbus-Kaje selbst miterleben. In der „Waldschänke“ im Bürgerpark von Bremerhaven war für die 1300 Teilnehmer ein schmackhaftes Mittagessen angerichtet worden, wobei die Restauration das fast Unglaubliche schaffte, und in 45 Minuten das ganze Essen mit Getränken an die hungrigen Gäste ausgab.

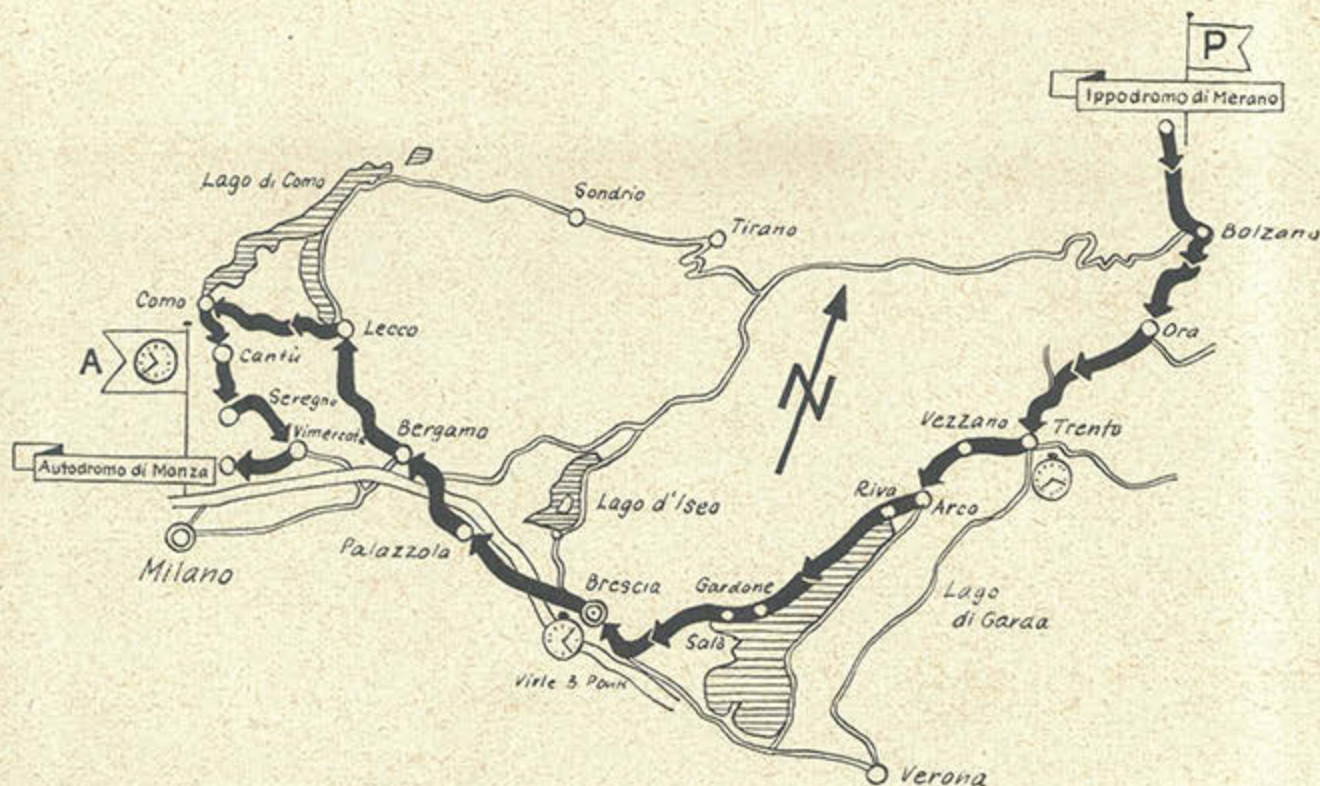
Am Abend des 23. August fand für die noch in Bremen verbliebenen Gäste des Bundestreffens ein gemütlicher Abend in der Niederdeutschen Bühne statt. Die Organisatoren des Bundestreffens hatten mit ca. 300 Personen gerechnet, aber über 600 waren noch in Bremen geblieben und erschienen in der Niederdeutschen Bühne. Aber auch dieses Problem wurde gelöst, der gemütliche Abend verlief mehr als gemütlich, und die erschöpften Funktionäre und Organisatoren, an der Spitze Sepl Marziniak mit Jens Koken, konnten zusammen mit dem Generalsekretär des VCVD, Wolfgang Schramm, erstmalig aufschnaufen und sich gegenseitig gratulieren, daß trotz vieler fast unüberwindlicher Schwierigkeiten doch alles noch gut geklappt hat.

Am Montag, dem 24. August, fuhren noch 100 Vespisten mit einem Vergnügungsdampfer nach Bremerhaven, um die Hafenanlagen und die vielen Schiffe von der Nähe her genau zu betrachten.

Neben dem vorangegangenen Bundestreffen des VCVD war auch Bremen ein einzigartiges Erlebnis. Der Vespa-Club als Gast an Bord eines großen Passagierschiffes, das hat es bisher noch nicht gegeben!

Bild oben. Die Berliner hatten vorgesorgt. Töpfchen und Klo-Rolle wurden für alle Fälle mitgenommen. – **Bild mitte.** Am Steuer der Bremen. V.l.n.r.: Kapitän Walter Schott; Wolfgang Schramm, Gen.-Sekt.; Hans Stuck, Präsident; Bernhard Wesche, 1. Vizepräsident des VCVD. – **Bild unten.** Autogramme und immer wieder Autogramme mußte Kapitän Schott inmitten eines Berges von Geschenken geben.





359 km – auf die Sekunde genau

1. Europäische Vespa-Meisterschaft – Von Meran nach Monza

S. PELLEGRINO (Italien). Mit einem Feuerwerk und einem Bankett im Grand Hotel von S. Pellegrino, etwa 20 km nördlich der oberitalienischen Stadt Bergamo, ging am 13. September 1959 für 103 Teilnehmer aus elf europäischen Nationen und zahlreiche Journalisten, Gäste und Schlachtenbummler die als Gleichmäßigkeitsprüfung ausgetragene I. Europäische VESPA-Meisterschaft offiziell zu Ende. Sieger in der Länderwertung wurde Italien. Anschließend placierten sich Frankreich, Spanien, Schweden, Deutschland, Schweiz, England, Österreich, Holland, Belgien und Dänemark.

Diese I. Internationale Vespa-Gleichmäßigkeitsprüfung wurde 1958 auf dem Kongreß des Vespa-Club von Europa unter dem Vorsitz seines Präsidenten Dr. Renato Tassinari in Venedig im berühmten Hotel Danieli beschlossen und vom Internationalen Motorradclub-Verband genehmigt. Die Konkurrenz ist zeitgemäß auf Verkehrssicherheit und Zuverlässigkeit aufgebaut. In vorausgegangenen nationalen Meisterschaften wurden die Landesbesten ermittelt, die sich am 13. September

zum Europafinale auf der Strecke Meran—Monza trafen. Diese Veranstaltung zählt zu den größten ihrer Art in Europa und der populäre deutsche Rennfahrer und Präsident des Vespa-Club von Deutschland, Hans Stuck, zu ihren Vätern.

Der VCVD stellte eine Equipe von elf Fahrern aus Augsburg, Darmstadt, Frankfurt, München und Osnabrück. Kapitän der deutschen Mannschaft war der in internationalen Sportfahrten erfahrene Münchner Werner Grob. Die deutschen Teilnehmer am Europafinale dieses I. Internationalen Vespa-Gleichmäßigkeitswettbewerbes klassifizierten sich in vier deutschen Wertungsfahrten in Lübeck, Osnabrück, Augsburg und Freiburg. Die Spitze der deutschen Mannschaft kam mit Norbert Heidecker, Darmstadt, auf den 12., Hans Müller, Augsburg, auf den 21. und Edmund Schulz, Darmstadt, auf den 29. Platz von 102 Placierungen insgesamt. Die Sieger und die drei ersten Deutschen liegen nur einen Punkt Unterschied und um zehntel Sekunden in der Zeitwertung auseinander. Heinz Husel, Augsburg, der Sohn des bekannten Roller-Sportfahrers



Bankett in S. Pellegrino



Die deutschen Teilnehmer vor dem Bristol in Meran



W. Pretsch und H. Baur, beide VC Augsburg, auf der Gardesana

Hermann Husel hatte Pech und schied als einziger Teilnehmer aus.

Die Strecke führte, wie schon erwähnt, von Meran nach Monza über 359 km verkehrsoffene Straße, mit Zielstrecke auf dem berühmten Rennkurs von Monza. Die Strecke enthielt in Trient, Brescia und Monza je eine Zeitkontrolle sowie eine Durchfahrtskontrolle in Como. Jeder Fahrer hatte eine bestimmte Sollzeit, zu der er die einzelnen Zeitkontrollen auf die Sekunde genau passieren mußte. Jede Sekunde plus oder minus ergab einen Strafpunkt. Jeweils vor den Zeitkontrollen waren Meßstrecken mit einem Stundenmittel von 45 km zu durchfahren. Die sich daraus ergebenden Werte waren bei etwaiger Punktgleichheit mit von Entscheidung.

Das I. Campionato Vespistico Europeo 1959 — wie die italienische Bezeichnung der Veranstaltung war — begann nach den üblichen Formalitäten und Abwicklungen mit einem Bankett der Teilnehmer im Grand Hotel Bristol in Meran. Renato Tassinari, der Präsident des Vespa-Club von Europa, betonte in seiner Festansprache, daß der Sport und die Geselligkeit im Vespa-Club von Europa ein wesentlicher Beitrag zur europäischen Verständigung seien. Unter einer Reihe von Ansprachen nahm das Fest seinen Verlauf. Außer den Teilnehmern der Fahrt, darunter einige Damen, waren die Präsidenten der Vespa-Clubs von Belgien, Holland, Österreich und Schweden anwesend. Die beiden Letzteren waren zu-

gleich auch Teilnehmer an der Fahrt. Der gesellige Rahmen im eleganten Festsaal des Grand Hotels war ein würdiger Auftakt dieser internationalen Veranstaltung. Ein Heer von Oubern servierte exakt die halben Hähnchen und den Rotwein von Anno 47. Das die Sportkonkurrenz einschließende exklusive Programm war zugleich eine Anerkennung für die bisherigen Leistungen der teilnehmenden Länderbesten.

Früh um 4 Uhr huschten die Fahrer, die inzwischen ihre dunklen Anzüge und Cocktailkleider wieder in ihre kleinen Koffer verbannt hatten, durch den noch in tiefem Schlaf liegenden Kurort. In Minutenabständen wurde gestartet. Die deutsche Gruppe hatte die Startnummern 30 mit 40. Voraus fuhren die Franzosen und nach ihnen folgten die Engländer. Während die Spitze der Teilnehmer — alle vorwiegend auf Vespa Grand Sport — über die Serpentina zum Gardasee „hinunterstach“, graute der Tag. Die zurückliegende erste Zeitkontrolle in Trient war von den meisten Fahrern noch fehlerfrei passiert worden. Voraus lag jetzt Brescia mit der zweiten Zeitkontrolle. Sie war übrigens wie alle anderen Stationen der Strecke, Glied einer musterhaften Organisation. Mit dem erwachenden Tag säumten immer mehr Sportbegeisterte die Straßen: „Saluti, saluti“, schrien die Bambini, die Väter, die Mütter und die Großmütter. Kein Polizist dachte an die neuen, strengen italienischen Verkehrsregeln. „Il Campionato“ hob alle Regeln auf. Die Teilnehmer konnten bei Rotlicht über die Kreuzungen fegen oder es wurde im dichtesten Verkehrsgewühl blitzartig eine Gasse gemacht. Nach achtstündiger Fahrt trafen die Vespa-Fahrer auf dem Kurs von Monza ein. Während im „Autodrom“, dem Herz der Rennbahn von Monza, sich noch die schweren Tourenwagen maßen, bereiteten sich die Vespisten zum Abschluß ihrer Fahrt, auf die große Parade auf der berühmten Rennbahn vor. Es war ein farbenprächtiges Bild, wie die Vespa-Teilnehmer aus elf Nationen weit gestaffelt vor den Tribünen von Monza passierten. Sicher ein Höhepunkt im Leben der vielen jungen Beteiligten. Dann stiegen sie selbst auf die Tribünen und erlebten wohlverdient das Rennen der Formel-I-Wagen um den großen Preis von Italien. Sicher nahmen sie sich vor so zu werden, wie der Favorit des Tages, Stirling Moss.

Anschließend kurvte der Konvoi der Vespa-Fahrer nach San Pellegrino um den anstrengenden Tag gesellig zu beschließen. Die ersten drei Sieger erhielten als Preis für ihre Leistung je eine VESPA Grand Sport, eine VESPA 150 und eine VESPA 125. Für die nächsten Plätze standen goldene Uhren, Silberpokale, Plaketten und Diplome bereit. Das deutsche Team konnte einen der begehrten Silberpokale mit nach Hause nehmen. Es war bei dieser, wie bei allen ähnlichen Veranstaltungen, daß nicht nur der Sieg, sondern allein schon die Teilnahme als sportliche Leistung gewertet werden darf.

mi-

Die Placierung der deutschen Teilnehmer:

12. Heidecker, Norbert, Darmstadt
21. Müller, Hans, Augsburg
29. Schulz, Edmund, Darmstadt
35. Baur, Walter, Augsburg
64. Pretsch, Werner, Augsburg
73. Michalowsky, G., Osnabrück
79. Rössler, Friedrich, München
84. Strauss, Günther, München
89. Malkus, Manfred, Frankfurt
99. Grob, Werner, München



Vor der Abnahme der Maschinen
2. v. r. Norbert Heidecker, VC Darmstadt



Korso auf dem Autodrom in Monza während der Pause
im internationalen Automobilrennen

Hans Stuck

wieder Präsident des VCVD

Bernhard Wesche wurde zum 1. Vizepräsidenten gewählt. Walter Toennes aus Osnabrück neuer 2. Vizepräsident. Hans Joachim Lübker neuer Vorsitzender des Ehrenausschusses. Die Delegiertenversammlung des Vespa-Clubs von Deutschland nahm am 4. Oktober in Gießen eine neue Satzung an.



Hans Stuck bei der Verlesung seines Rechenschaftsberichtes

Bereits am Samstag, dem 3. Oktober, war die Mehrzahl der Delegierten aus den einzelnen Ortsclubs des VCVD in Gießen versammelt. Der Vespa-Club Gießen hatte für diesen Tag zu seinem Saisonabschlußball um 20 Uhr in den Saalbau „Scheppers“ nach Gießen-Wieseck eingeladen. Hier ging es hoch her. Der Vespa-Club Gießen hatte ein nettes Programm zusammengestellt, das neben der schwungvollen Tanzkapelle auch viel applaudierte Vorführungen von Gießener Rollschuhkünstlern und Läuferinnen brachte. Der Vespa-Club Gießen ehrte bei dieser Gelegenheit auch seine verdienten Mitglieder und verlieh

außerdem Hans Stuck, dem Präsidenten des VCVD, die goldene, und Wolfgang Schramm, dem Generalsekretär des VCVD, die silberne Ehrennadel des VC Gießen. Auch Frau Birkner, die Sekretärin des Vespa-Club von Deutschland, erhielt vom Vespa-Club Gießen als Anerkennung für ihre geleistete Arbeit ein schönes Gastgeschenk.

Der Oberbürgermeister der Stadt Gießen, Herr Oswald, ließ es sich nicht nehmen zu dem Saisonabschlußball des VC Gießen zu erscheinen. Der Polizeichef von Gießen, Herr Hauptkommissar Hoffmann, betrachtete das lustige Völkchen schmunzelnd, nachdem auch sein Sohn, von Beruf Hauptwachmeister der Polizei, als Mitglied des VC Gießen im Vergnügungsausschuß eifrig mitmischte.



Hans Stuck, wiedergewählter Präsident des VCVD

Am Sonntag, dem 4. Oktober, begann die Delegiertenversammlung des VCVD um 9 Uhr im „Saalbau“ in Gießen. Die Versammlung, die vom Generalsekretär des Vespa-Clubs von Deutschland geleitet wurde, beschäftigte sich mit den eingegangenen Anträgen und nahm mit großer Mehrheit die neue Satzung des VCVD an. Als Folge der neuen Satzung wurden die bisher bestehenden Landesclubs des VCVD aufgelöst. In seinem Rechenschaftsbericht dankte Hans Stuck den bisherigen Vorstandsmitgliedern für ihre fleißige und gewissenhafte Arbeit für den VCVD.

Die Neuwahl des Vorstandes bestätigte Hans Stuck als Präsident und Bernhard Wesche als 1. Vizepräsident in ihren Ämtern. Als 2. Vizepräsident wurde der Vorsitzende des ehemaligen Landesclubs West, Walter Toennes, gewählt. Neuer Ehrenausschußvorsitzender des VCVD wurde Hans Joachim Lübker, der Vorsitzende des Vespa-Clubs Hamburg.

Unter dem Beifall der anwesenden Delegierten verlieh der 1. Vizepräsident Bernhard Wesche die goldene Ehrennadel des VCVD an Hans Stuck, der bewegt für diese Ehrung dankte und gleichzeitig allen Anwesenden versicherte, auch weiterhin alles in seinen Kräften stehende für den Vespa-Club von Deutschland zu tun.

Nach eingehenden Diskussionen, die sich mit den verschiedensten Problemen des Vespa-Clubs von Deutschland befaßten, wurde die Delegiertenversammlung des VCVD am frühen Nachmittag geschlossen.



Bernhard Wesche
1. Vizepräsident des VCVD



Walter Toennes
2. Vizepräsident des VCVD



Hans Joachim Lübker
Vors. des Ehrenausschusses



Wolfgang Schramm
Generalsekretär des VCVD



- 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**



Es geht um das Programm des VCE für die Saison 1960. V.l.n.r. W. Bond, Präs. des VC Großbritannien, P. Veau, Techn. Kommissar des VCE, Dr. Tassinari, Präs. des VCE u. Italien, H. Francois, Präs. des VC Belgien, H. Stuck, Präs. des VCVD, M. de Aguilar, Präs. des VC Spanien

VII. Kongreß des Vespa-Clubs von Europa in München

Am 10./11. Oktober tagte die „Gipfelkonferenz“ des Vespa-Clubs von Europa in München. Wichtige Beschlüsse für die Saison 1960 wurden gefaßt. Internationale Damenralleye 1960 am 25./26. Juni in München. Europameisterschaft in London.

Jedes Jahr tritt der Vespa-Club von Europa, zusammengesetzt aus den Präsidenten der nationalen Vespa-Clubs in Westeuropa, im Oktober zu seiner Jahressitzung zusammen. Für 1959 wurde München als Tagungsort ausgewählt. Mit Flugzeug, Bahn oder Auto trafen die Präsidenten in München ein und wurden von einer Eskorte weißgekleideter Lotsen der Münchner Vespa-Freunde abgeholt und mit einem in der ganzen Stadt beachteten Ehrengelicht zum Hotel gebracht.

Folgende Präsidenten der nationalen Vespa-Clubs trafen in München ein:

- Dr. Renato Tassinari**, Präsident des Vespa-Clubs von Italien, und Europa,
- Henry Chauvel**, Präsident des Vespa-Clubs von Frankreich, Vizepräsident des Vespa-Clubs von Europa
- Henry Francois**, Präsident des Vespa-Clubs von Belgien, Vizepräsident des Vespa-Clubs von Europa
- Manuel de Aguilar**, Präsident des Vespa-Clubs von Spanien
- Graf Boltenstern**, Präsident des Vespa-Clubs von Schweden
- William Bond**, Präsident des Vespa-Clubs von England
- Herbert Kasal**, Präsident des Vespa-Clubs von Österreich
- Jules Gettlinger**, Präsident des Vespa-Clubs der Schweiz

- Pierre Konz**, Präsident des Vespa-Clubs Luxemburg
- Hans Larsen**, Präsident des Vespa-Clubs von Dänemark
- Hans Stuck**, Präsident des Vespa-Clubs von Deutschland
- Bernhard Wesche**, Vizepräsident des Vespa-Clubs von Deutschland

Pierre Veau, Technischer Kommissar des Vespa-Clubs von Europa

Franco Cabrini, Sekretär des Vespa-Clubs von Europa

Renzo Castagneto, Sportkommissar des Vespa-Club von Europa

Der Präsident des Vespa-Clubs von Holland sowie der Präsident des Vespa-Clubs von Portugal waren verhindert, an dem Kongreß in München teilzunehmen.

Am Vormittag des 10. Oktober fuhren die Präsidenten wiederum geleitet von einer Eskorte von Lotsen der Münchner Vespa-Freunde zu einem Empfang des Herrn Oberbürgermeisters der Stadt München in das Rathaus am Marienplatz. Bei einem Weißwurstfrühstück begrüßte der Oberbürgermeister die ausländischen Gäste. Er gab seiner ganz beson-

Fortsetzung Seite 11



← Große Eskorte mit Lotsen der Münchner Vespa-Freunde nach dem Empfang im Rathaus

▶ Im Münchner „Platzl“ war es zünftig. V.l.n.r. Dr. Zancani, Dr. Tassinari, Henry Francois, Pierre Veau



Vespa 400

Wir haben uns informiert:

Kleiner Wagen – große Klasse

Augsburg. Das VESPA-Werk Augsburg bringt, ab sofort lieferbar, die neue Serie seines „technisch begabten“ Kleinwagens VESPA 400 auf den Markt. Die flotte Cabrio-Limousine ist nach VESPA-Art ihren bewährten Grundzügen treu geblieben, wartet aber mit einigen bemerkenswerten Verbesserungen auf.

Die komplette serienmäßige Ausstattung mit Reservierad, Synchrongetriebe, Rolldach, Klimaanlage, Defroster, Chromausstattung und asymmetrischem Abblendlicht erhielt jetzt noch Kunstledersitze, ebensolche Türverkleidungen mit Taschen, außerdem Schiebefenster und eine neue mit der Karosserie zu einer eleganten Form zusammenfließende Stoßstange. Der neue VESPA 400 ist in sieben Lackierungen der modernen Palette lieferbar.

Technisch erhielt der VESPA 400, der bekanntlich als erster Zweitakter mit der erstaunlichen Öl-Benzin-Mischung von 1:50 auskommt, und mit 13 PS echte 90 km fährt, unter anderem eine noch günstigere Übersetzung im ersten Gang, außerdem ist das Fahrgeräusch noch geringer geworden.

Einmalig für die neue Serie ist aber der Preis. Der VESPA 400 der neuen Serie erfüllt auch hier einen Hauptwunsch der Käufer: Er ist ein echtes, hübsches und leistungsfähiges Auto für 2980,— DM plus 110,— DM für die serienmäßige Klimaanlage.

Ein Star ohne Allüren — ein Test über 5000 km

... der „VESPA 400“ ist ein grundehrliches Auto. Wir gewannen den kleinen Wagen von Woche zu Woche mehr lieb. Vor allem aber lernten wir die bemerkenswerte mechanische Zuverlässigkeit und Unempfindlichkeit dieses Triebwerkes schätzen. Wir haben im Zeitraum von rund vier Wochen weit über 5000 Kilometer zurückgelegt und außer bei einem Kerzenwechsel niemals ein Werkzeug anfassen müssen. Und das will bei der dauernden Höchstbeanspruchung, der wir unsere Testwagen unterziehen, schon etwas heißen! 400 Kilometer Vollgas-Jagd auf der Autobahn mit einem Schnitt von über 70 km/h (Frankfurt—München 5:25 Std.), Hetzfahrt auf schlechtesten oberbayerischen Querfeldern-Straßen, und zuletzt die Alpentestfahrt, bei der der Fahrer des „VESPA“ durchaus erfolgreich bemüht war, das Tempo eines weitaus stärkeren Kleinwagens mitzuhalten, waren nicht von Papp.

Er hat uns in seiner Anspruchlosigkeit, seiner Zähigkeit und Ausdauer an jene berühmten kleinen Gebirgspferde erinnert, die dem Menschen gerade dort, wo sie härteste Arbeit zu leisten haben, unentbehrlich geworden sind...

Auszug aus dem „VESPA-400-Test“ der Zeitschrift „Kleinwagen“, Oktober 1959.

TECHNISCHE DATEN

Motor: Zweizylinder-Zweitakt-Reihenheckmotor, Hub und Bohrung 63 x 63 mm, Hubraum 390 cm³, Leistung 13 PS, 4100 U/Min., Kompressionsdruck 6,4 atü, Gebläsekühlung, automatische Zündverstellung.

Getriebe: 3 Vorwärtsgänge, 1 Rückwärtsgang, 2. u. 3. Gang synchronisiert.
Übersetzung: 1. Gang 3,27:1, 2. Gang 1,59:1, 3. Gang 0,96:1, Rückwärtsgang 3,27:1

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung

Elektr. Anlage: 12-Volt-Batterie mit autom. Spielgleich (1 Liter Öl auf 50 Liter Benzin)

Mischungsverhältnis: 1:50

Lenkung: Zahnstangenlenkung
Bereifung: 4,40 x 10, fünffach, Reservierad liegt unter dem rechten Vordersitz

Bremsen: Hydraulische Olddruck-Vierradbremsen

Federung: Einzelradaufhängung mit 4 doppelt wirkenden hydraulischen Stoßdämpfern und Schraubenfedern

Höchstgeschwindigkeit: 90 km/h

Tankinhalt: 23 Liter, Reichweite ca. 450 km

Normverbrauch: ca. 4,7 Liter auf 100 km

Abmessungen: Vordere und hintere Spurweite: 1100 mm, Radstand: 1693 mm, Leergewicht: 380 kg, Breite üb. alles: 1270 mm, Länge über alles: 2850 mm, Gesamthöhe: 1250 mm

Wenderadius: 3,80 m

Serienausführung: Cabrio-Limousine mit Ganzstahlkarosserie u. Rolldach, mit Platz für zwei Erwachsene und zwei Kinder
Reservierad, Klimaanlage m. Defroster, asymmetrisches Abblendlicht, 4fache Windschutzscheibe aus Sicherheitsglas



So sieht er aus, der neue VESPA 400.



Der VESPA 400 besticht durch seine Wohnlichkeit und den bequemen Innenraum. Die Sitze sind verstellbar. Ellenbogenfreiheit 1220 mm. Auf der hinteren Bank ist Platz für zwei Kinder oder Gepäck.



Unter dem Bug des VESPA 400 sind Batterie und Bremsölbehälter praktisch in einer Schublade angeordnet.



Die Türen haben Schiebe- und Ausstellfenster, sie sind wie die Sitze mit Kunstleder bezogen. Das Reservierad ist bequem unter dem rechten Sitz untergebracht.

Aktuelles im Bild

Der Präsident des Vespa-Clubs Graz
mit seinem Vespa 400
bei der österreichischen
Berglandfahrt 1959



Vespa-Club Saigon grüßt von einer Ausfahrt



Dieses „Vehikel“ wurde in Paris aufgenommen.
Ein abenteuerliches Gefährt, aber es läuft.



Hans Fiegen vor dem Budapester Parlament
im Oktober 1959



Egon Tieves v. VC Herford beim Trial des MSC Brake, ADAC-Gau Westfalen-Ost

Sportnachrichten

Der Vespa-Club Gerresheim bei Düsseldorf veranstaltete am 2. August eine 6-Stunden-Fahrt für Vespa-Motorroller.

Bei dieser Prüfung siegten:

In der Klasse Grand Sport: 1. Eddi Diezte, VC Düsseldorf, 2. Heinz Bonhoff, VC Gerresheim, 3. Willy Fohsel, VC Eller. In der Klasse Touren: 1. H. D. Hopp, VC Gerresheim, 2. Uwe Nadler, VC Gerresheim, 3. Achim Büscher, VC Gerresheim.

Der VC Unna startete am 26. Juli eine Gleichmäßigkeitsprüfung verbunden mit einer Bildersuchfahrt. (Wir glauben, daß diese Idee des VC Unna nachahmenswert ist. Die Red.) Hierbei siegten bei der clubinternen Veranstaltung Helmut Ulbrich mit 3 Strafpunkten, Willi Stockhecke mit 4 Strafpunkten und Otto Probst mit 5 Strafpunkten.

Der VC Unna wollte mit dieser Veranstaltung seine Fahrer mit den Bedingungen einer Zuverlässigkeitsfahrt bekannt machen und gleichzeitig für die Sportmeisterschaft 1960 des VCVD schulen.

Der VC Nürnberg kann auf stolze Erfolge im Motorsport im Jahr 1959 zurückblicken. Hier eine Zusammenstellung der vom VC Nürnberg und seinen Fahrern errungenen Medaillen und Pokale: 4 Klassensiege, 16 Goldmedaillen, 6 Silbermedaillen, 5 Bronzemedaillen, 5 Erinnerungsmedaillen. 1 Goldener Mannschaftspokal, 1 Ehrenpokal der „Heinkel Werke“ in der Klasse bis 250 ccm.

Bei der „Steigerwald-Zuverlässigkeitsfahrt“ konnte sich Heinrich Bauer vom VC Nürnberg mit einer Goldmedaille in der 250-ccm-Klasse placieren.

Ebenfalls in der Rollerklasse bis 250 ccm holten sich Hans Lutz und Heinrich Bauer bei der „Kraichgau-Fahrt“ je eine Goldmedaille.

Die Zuverlässigkeitsfahrt „Rund um die hohe Ablitz“ sah wieder den Nürnberger Hans Lutz erfolgreich, der in der Rollerklasse bis 250 ccm eine Goldmedaille und den Ehrenpokal der Heinkel Werke gewann.

Weltnachrichten:

AMERIKA: Bei Boston wurde der breiteste Tunnel der Welt gebaut. Er ist 60 m breit und 500 m lang.

ARGENTINIEN: Das seit dem Sturz Perons gesperrte Vermögen des Rennfahrers Manuel Fangio wurde jetzt freigegeben.

ÖSTERREICH: Über den Brenner ist eine vierspurige Autobahn nach Italien in Angriff genommen worden. Die Arbeiten wurden auf der österreichischen Seite begonnen.

INDONESIEN: Der Wechselkurs zum Dollar wurde von 11,44 auf 45 Rupien pro Dollar hinaufgesetzt.

FRANKREICH: Der Tunnel durch den Mont Blanc ist nun von italienischer und französischer Seite im Bau. Er wird 11600 m lang, hat eine 7 m breite Fahrbahn und erhält einen Gehweg sowie Parkplätze und Wendestellen.

MAROKKO: Tanger wird in das marokkanische Zollgebiet eingegliedert. Nach einer Übergangszeit von sechs Monaten fällt die bisherige Zollfreiheit weg.

DEUTSCHLAND: Die VESPA erreichte in der Bundesrepublik 1959 von Januar mit September 11 901 Zulassungen. Damit erhöhte sich der VESPA-Marktanteil gegenüber dem Vorjahr von 18,7% auf 31,6%. In über 80 Städten und Kreisen der Bundesrepublik waren zwischen 40% und 85% aller im gleichen Zeitraum zugelassenen Roller VESPAs.

SCHWEDEN: Eine Erhöhung der Benzinsteuern um 5 Ore pro Liter soll ab 1960 eingeführt werden.

JUGOSLAWIEN verteuert Autoreisen. Bei jeder Ein- und Durchfahrt erhebt Jugoslawien jetzt je Personenkraftwagen und Tag 100 Dinar an Straßengebühren. Anhänger und Wohnwagen kosten 50 Dinar. rb

DIES und DAS

Das erste **Autobahn-Schwimmbad** im Bundesgebiet soll 1961 an der Autobahn Frankfurt—Kassel errichtet werden.

Versuchspersonen durchfuhren eine Meßstrecke, zu der sie im nüchternen Zustand 43 Sekunden benötigten, nach **zwei doppelten Whiskys** nur noch in 39 Sekunden.

Ein Hamburger Kraftfahrer, dem Fußgänger den **Zebrastrifen** nicht schnell genug räumten, schoß mit einer Gaspistole auf die Passanten. Ein Fußgänger wurde verletzt.

Ein Mädchen hat es leichter, sagte sich ein Bürolehrling aus Göttingen und fuhr in **Mädchenkleidung** per Anhalter nach Neapel und zurück.

Fortsetzung von Seite 8

VII. Kongreß des Vespa-Clubs von Europa in München

deren Freude darüber Ausdruck, daß der Kongreß gerade München als Tagungsort gewählt hat, in dessen Mauern 1956 das Vespa-Europatreffen stattfand, das er noch heute in guter Erinnerung hat. Nach der Ansprache von Dr. Tassinari und Hans Stuck trugen sich die Gäste in das goldene Buch der Stadt München ein.

Bei der Tagung des Vespa-Clubs von Europa wurden die Rechenschaftsberichte für die einzelnen Länder bekanntgegeben, aus denen ersichtlich wurde, daß die gesamte Entwicklung im VC Europa positiv verläuft und derselbe ständig an Größe und Bedeutung zunimmt. Das stellte bereits Dr. Tassinari zu Beginn der Sitzung in einer Rede fest, die auch von den anwesenden Journalisten mit großem Interesse zur Kenntnis genommen wurde.

Für Deutschland ergab sich aus den Beschlüssen des VC Europa als wichtigste Tatsache, daß die Internationale Damenrallye 1960, die in diesem Jahr in San Sebastian in Spanien stattfand, am 25. und 26. Juni kommenden Jahres in München durchgeführt wird.

Wir werden im nächsten Vespa Tip im Einzelnen auf die wichtigsten Beschlüsse des VC Europa eingehen und auch den internationalen Treffkalender veröffentlichen.

Nach Beendigung des offiziellen Tagungsprogramms besichtigten die Kongreßteilnehmer die Sehenswürdigkeiten von München und besuchten dabei auch das Münchner „Platzl“ beim Hofbräuhaus. Bei dieser Gelegenheit zeigte sich Hans Larsen, der Präsident des VC Dänemark, als ausgezeichnete Dirigent, denn er dirigierte gekonnt unter dem Beifall des anwesenden Münchner Publikums den Marsch „Alte Kameraden“.

Der Kongreß des Vespa-Clubs von Europa in München hat sicher bei allen Teilnehmern eine gute Erinnerung zurückgelassen und der Vespa-Club von Deutschland ist seiner Rolle als Gastgeber voll gerecht geworden.

Vespa-Zubehör

Preiswertes und formschönes Zubehör für sämtliche Vespa-Typen liefert:

FA. MAX HEILMEIER, Zubehör-Importeur

München 23, Giselstraße 16, Tel. 33 11 23

Lieferung nur über den Fachhandel

9. Lektion

Einige Tips zur Abmeldung und Überwinterung Ihrer Vespa

In dieser Abhandlung wollen wir Ihnen einige Hinweise zur eventuellen Abmeldung und für Maßnahmen zur Überwinterung Ihrer Vespa geben. Vom Finanziellen her gesehen ist festzustellen, daß Sie bei einer Abmeldung Ihrer Vespa beim Steueramt und bei der Versicherung kaum etwas profitieren. Die Kosten der An- und Abmeldung schlucken die Ersparnisse einer Abmeldung fast durchweg.

Abmeldung der Vespa

Die meisten Vespisten fahren den Roller sowieso bis zum Ablauf der Steuer und Versicherung. Sollte das bei dem einen oder anderen nicht der Fall sein, so kann der Betreffende seine Steuer sowie seine Versicherung für das kommende Jahr gutschreiben lassen. Ich möchte darauf aufmerksam machen, daß bei nicht durchlaufender Jahresversicherung die Prämienrückerstattung bei längerem unfallfreiem Fahren häufiger wird. Darum überlegen Sie sich, ob es sich lohnt den Roller im Winter abzumelden. Sollten Sie es trotzdem vorhaben, so ist folgendes zu tun:

Als erstes schrauben Sie das Nummernschild ab und entfernen den polizeilichen Stempel (mit dem Schraubenzieher abschaben). Mit dem entstempelten Kennzeichen, dem Kraftfahrzeugschein und dem Kfz.-Steuerbescheid gehen Sie zu Ihrer Zulassungsstelle. Dort geben Sie die Unterlagen dem Beamten. Nach Prüfung der Unterlagen erhalten Sie den Abmeldungsbescheid und können das Nummernschild wieder mitnehmen. Mit dem Abmeldeschein gehen Sie zu Ihrer Versicherung und melden dort die Stilllegung an. Damit wäre das Fahrzeug ordnungsgemäß abgemeldet.

Überwinterung der Vespa

Vor allem reinigen Sie die Vespa sehr gründlich, aber nicht nur äußerlich, sondern den Motorblock auch. Der Motorblock ist leicht zu reinigen. Mit einem 1/2 Liter Benzin und einem kräftigen Pinsel waschen Sie den Motorblock sauber ab. Durch die Luft trocknet er sehr rasch ab. Wichtig ist, daß Sie beide Räder auf 2 atü aufpumpen lassen, denn durch längeres Stehen kann die Luft langsam aus dem Schlauch entweichen. Die Vespa soll am besten in einer Garage oder einem trockenen Raum so aufgestellt werden, daß die Räder mindestens 3 cm vom Boden entfernt sind. Das erreicht man am leichtesten dadurch, indem eine Kiste von 30-35 cm Höhe unter den Rahmen geschoben wird. Als nächstes nehmen Sie die Batterie heraus. Um die Batterie ordentlich über den Winter zu bringen, empfehle ich Ihnen diese zur Vespa-Werkstätte zur Überwachung und Pflege zu geben. Weiter schrauben Sie bitte die Zündkerze heraus und reinigen dieselbe mit einer Stahlbürste (oder lassen diese bei einer Tankstelle oder Werkstätte mit Sandstrahlgebläse saubermachen) und setzen die Kerze wieder ein. Aus eigener Erfahrung bitte ich Sie, keine handelsüblichen Überwinterungsmittel in den Zylinder zu schütten. Viel mehr Zweck hat es, den Roller alle drei bis vier Wochen ein paar Mal durchzutreten. Dadurch vermeiden Sie die Anlegestellen im Zylinder.

Außerdem müssen Sie das alte Getriebeöl ablassen und mit Spülöl das Getriebe ausspülen und anschließend neues Getriebeöl nachfüllen.

Weiter muß das Schaltsegment von altem Fett gereinigt und mit neuem Fett versehen werden.

Sehr ratsam ist es, in die Bowdenzüge etwas Caramba einzusprühen. Zur Lackpflege kann ich Ihnen nur die Hartglanz Wachspolitur empfehlen. Welches Fabrikat Sie dabei verwenden, möchte ich Ihnen überlassen. Ihre Vespa-Vertretung oder Tankstelle berät Sie dabei gerne.

Ich möchte Sie darauf hinweisen, daß der Vergaser beim Überwintern der Vespa nicht leerlaufen darf. Nicht vergessen den Benzinhahn zu schließen!

Das wären die wichtigsten Hinweise zur Überwinterung Ihrer Vespa. Ich würde mich sehr freuen, wenn Sie mir einmal schreiben und dabei mitteilen, welche technischen Probleme Sie für den Betrieb Ihrer Vespa gerne im Vespa Tip erläutert haben möchten.

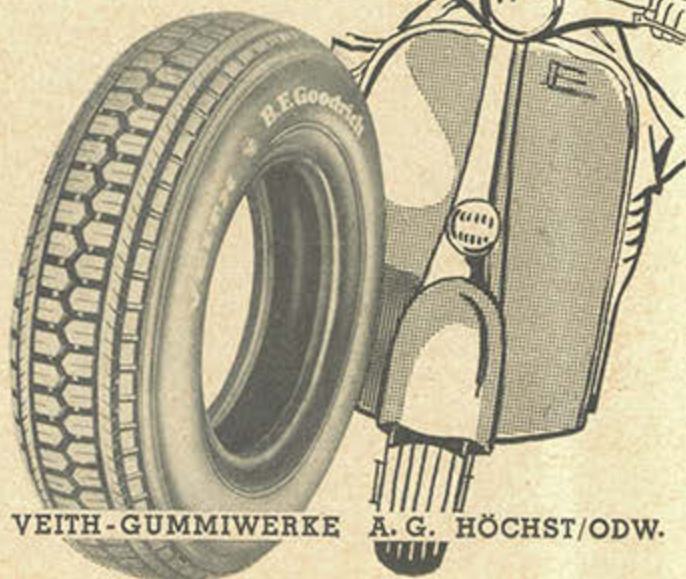
Mit freundlichen Grüßen,

Ihr Walter

VEITH  **B.F. Goodrich**

Motorroller-Reifen

für raschen Start
hohe Dauergeschwindigkeit
rutschsichere Kurvenfahrt
forsches Bremsen





Zwischen den Maschinen Ludwig Kunz, Präsident des ehemaligen Vespa-Clubs Saar e.V.

Vespa-Club Saar — Autoindustrie Saarbrücken

Vor einigen Monaten kehrte das Saargebiet wieder zu Deutschland zurück. Am 25. Oktober löste sich der Vespa-Club Saar e.V. nach siebenjährigem Bestehen auf, um seinen Mitgliedern den Beitritt zum Vespa-Club von Deutschland zu ermöglichen. Ein Stück ruhmreiche Vespa-Geschichte fand damit seine Vollendung und wird sich in Zukunft im Vespa-Club von Deutschland fortsetzen.

Aus diesem Anlaß soll an dieser Stelle eine kurze Chronik über die Vespa-Geschichte an der Saar veröffentlicht werden.

Im Dezember 1952 übernahm die Firma Auto-Industrie, Saarbrücken, die Generalvertretung der Vespa-Fabrikate für das Saargebiet. Von diesem Tag an wurden bis Oktober 1959 22.500 Vespas an der Saar verkauft. Um diese wirklich gewaltige Zahl von Vespas richtig zu verstehen, muß demgegenüber gestellt werden, daß das gesamte Saargebiet nur etwa 1 Million Einwohner hat. Im Oktober 1953 wurde der Vespa-Club Saar e.V. als Dachorganisation für alle Vespa-Clubs an der Saar gegründet. Zum Präsidenten des Vespa-Clubs Saar wurde damals Herr Ludwig Kunz gewählt. Unter seiner Leitung wuchs der Vespa-Club Saar von anfänglich 7 Clubs auf später insgesamt 30 Vespa-Clubs mit zusammen 1300 aktiven Mitgliedern an. Seit der Gründung des VC Saar entwickelte dieser Verband eine außerordentliche Regsamkeit. Dank der großzügigen Unterstützung durch den Ehrenpräsidenten des VC Saar, Herrn Platz, konnte der Vespa-Club Saar viele Veranstaltungen durchführen und ein eigenes Büro mit einer hauptamtlichen Sekretärin einrichten. Leider verstarb Herr Platz, Inhaber der Firma Auto-Industrie, im Jahre 1957. Die Vespa-Clubs an der Saar haben ihrem verstorbenen Ehrenpräsidenten in Dankbarkeit bis heute ein ehrendes Andenken bewahrt.

Noch mehr als früher war nun Herr Kunz der Motor des Vespa-Clubs Saar. Unermüdlich hat er sich für die Belange des Vespa-Clubs Saar eingesetzt, und unter seiner Leitung fanden an der Saar viele Clubveranstaltungen statt, die bis heute im In- und Ausland unvergessen sind. 1955 wurde in Saarbrücken das Vespa-Europa-Treffen durchgeführt, das als eines der schönsten Treffen dieser Art bezeichnet werden kann. Am 13. und 14. Juni 1959 veranstaltete der Vespa-Club Quirschied-Saar ein internationales Vespa-Treffen, das bei seinen Teilnehmern einen sehr guten Eindruck hinterlassen hat. Auch auf sportlichem Gebiet war der VC Saar sehr vielseitig. Viele Geschicklichkeitsturniere zur Ermittlung des jährlichen Vespa-Meisters des Saarlandes wurden in den vergangenen Jahren durchgeführt. Drei Zuverlässigkeitsfahrten des VC Saar zählten mit zu den bekanntesten motorsportlichen Ereignissen. Schon aus der geographischen Lage erklärt sich, daß die

Vespa-Clubs an der Saar viele freundschaftliche Verbindungen mit den Vespa-Clubs in Frankreich, Holland und Belgien unterhalten. Diese Freundschaften haben viel zu dem Blühen und Gedeihen des europäischen Vespa-Gedankens beigetragen. Bis vor einem Jahr gab der Vespa-Club Saar eine eigene Zeitschrift unter dem Namen „Saarländische Vespa Rundschau“ heraus.

Zusammengefaßt ist die Feststellung gerechtfertigt, daß der Vespa-Club Saar mit einer der starken Stützen des Vespa-Clubs von Europa gewesen ist. Diese, nun zur Tradition gewordene fruchtbare Tätigkeit des Vespa-Clubs Saar wird sich in Zukunft sicher in gleicher Weise im Vespa-Club von Deutschland zum Nutzen der europäischen Vespa-Club-Idee fortsetzen.

Einhundert Unterhändler des Vespa-Generalvertreters an der Saar, der Firma Auto-Industrie, werden auch in Zukunft dafür sorgen, daß die Vespa-Clubs keine Nachwuchssorgen haben werden. Dem bisherigen Präsidenten des Vespa-Clubs Saar, Herrn Ludwig Kunz, wurde anläßlich der letzten Generalversammlung des VC Saar die Goldene Ehrennadel des Vespa-Clubs von Deutschland überreicht. Außerdem wurde Herr Kunz von dem Vizepräsidenten des Vespa-Clubs von Deutschland, Herrn Bernhard Wesche, unter Würdigung seiner großen Verdienste um den Vespa-Club von Deutschland und von Europa zum Ehrenmitglied des Vespa-Clubs von Deutschland ernannt.

Wir interessieren uns für gute

Vespa - Reiseberichte

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

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

Im VESPA TIP abgedruckte Berichte werden honoriert.

Redaktion VESPA TIP

Wo fehlt ein Vespa-Club?

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

Vespa-Club von Deutschland e.V.

Haunstetten bei Augsburg

Siebenbrunner Straße 30

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

Vespa-chic im Vespa-Tip

In diesem Jahr zeigte sich nicht nur der Herbst in der Natur in abgeklärten Farben, nein, auch in der Wintermode kommt noch der sanfte, des vielen Blühens müde Charakter dieser Jahreszeit zum Ausdruck.

Das milde Grün des Eukalyptus, das Goldbraun des Bernsteins und das dunkle Grau des Rauchtobas sollen auch zu dieser Jahreszeit hauptsächlich unsere Begleiter sein. Allerdings hindert das nicht daran, diesen etwas elegischen Farbsymphonien mit rubinroten, amethystfarbenen und turmalingrünen Kleidern einige Tupfer aufzusetzen.

Besonders geeignet zum verscheuchen melancholischer Stimmung an trüben regnerischen Tagen sind die reizenden Wintercotton-Kleider aus Nino. Buntgewebt, als auch einfarbig, warm, praktisch und doch elegant, geben sie uns das Gefühl des immer Richtig-Angezogen-Seins.

Sensationelle Veränderungen bringt diese Wintersaison nicht. Beinahe wird es uns wegen der Enthaltensamkeit der Modeschöpfer etwas unheimlich und wir befürchten für die nächste Saison den Augenblick, in dem wieder einmal eine modische Bombe platzt und somit den Inhalt unseres Kleiderschranks unbrauchbar macht.

Man trägt Fledermausärmel, Humpelröcke, aber auch länger gewordene Röcke und vor allem bedeutend verlängerte Jacken. Es scheint, die Mode wendet sich wieder mehr der Dame zu und zieht sich etwas vom Teenager zurück. Was aber bringt die Mantelmode für den Herren im kommenden Winter? Ja, die hat sich wesentlich verändert. Der Herr, der den Mantel der Mode von vor zwei oder drei Jahren trägt, wird sich schnell eines besseren belehren lassen. Obwohl die meisten Männer sich für diese Dinge reichlich wenig interessieren, wenn nicht die Damen neben ihren eigenen Kleidern auch noch ein Auge auf die modische Adrettheit ihres Partners hätten.

Kurz ist der Mantel oder Autocoat des Herrn. Neben dem Raglanschnitt finden wir große Taschen und reiche Steppnähte. Schlanke Herren werden diesen Mantel auch gerne gegürtet tragen, die weniger sportlich gebauten sehen im gürtellosen Mantel ebenso adrett aus. Dunkelgraue und blauschwarze Töne sind die Farben, die sich bei allen Jahrgängen besonderer Beliebtheit erfreuen.

Das wär's wieder einmal!

Und wie immer, so auch diesmal,

grüßt Sie Ihre

Gisela

Bild 1

Gut verpackt und für alle Launen des Herbstwetters gerüstet hat sich diese junge Dame. Die spiegelblanken Knöpfe, die abweichende Umrandung an der Kapuze und Knopfleiste und die auffallenden Steppnähte werden bestimmt für jedermann ansprechend sein.

Modell: Kemper s-p-foto: Wolff

Bild 2

Für kühle Herbsttage ein kleinkariertes „Deux-pièces“ aus gemustertem Valora. Das reizende Kostümchen ist außerdem sehr vielseitig verwendbar und die interessanten Farbzusammenstellungen bieten allerlei Möglichkeiten, bei der Wahl des modischen Zubehörs.

Modell: Vatrix/Bleyle Foto: Lautenbacher

Bild 3

Ein neues interessantes Material prägt den Stil der herbstlichen Strickmode. Dieses stilisierte Blumendessin, in vier dezenten Farbtönen gestrickt, unterstreicht den trachtenähnlichen Charakter des kurzen Spencers, der auf sechs blitzende Silberknöpfe schließt.

Modell: Bi Foto: service/Krey



1



2



3



Vespa-Sport

1. Künzelsauer Zuverlässigkeitsfahrt

Wieder einmal war es soweit und wir starteten bei Morgen-grauen von Heidelberg aus, um an der „1. Künzelsauer Zuverlässigkeitsfahrt“ teilzunehmen.

Unsere Maschinen hatten wir wieder mit viel Mühe und Sorgfalt in Ordnung gebracht. 220 km Zuverlässigkeitsstrecke in zwei Runden mit je fünf Zeitkontrollen, zwei Slalom-, zwei Berg-Prüfungen und zwei Brems- und Beschleunigungs-Prüfungen waren von uns zu bewältigen.

Nach der ersten Brems- und Beschleunigungsprüfung hatten wir auf einem abgesperrten Platz einen ca. 60 m langen Dosenlalom in einer sehr kurzen Sollzeit zu durchfahren.

Bei strahlendem Sonnenschein starteten wir zur 1. Zuverlässigkeitsrunde und nach ca. 18 km war der Start zur 1. Bergprüfung. Mit Vollgas und auf der Maschine liegend durchrasten wir die Bergstrecke mit mehreren Kurven, um jede Sekunde herauszuholen. Die Strecke selbst wechselte mit sandigen Wald- und Feldwegen und kurvenreichen Asphaltstraßen ab. Gegen 11 Uhr hatten wir die erste Runde hinter uns gebracht und starteten zu den zwei Sonderprüfungen. Danach ging es in die zweite Zuverlässigkeitsrunde.



Die drei Heidelberger Teilnehmer: H. Braun, D. Stelz G. Hummel

Auf einer uns ausgehändigten Kontrollkarte war unsere Startzeit, die Entfernung in Kilometer bis zur nächsten Zeitkontrolle sowie die uns vorgeschriebene Zeit in Minuten angegeben. Wir mußten also unsere Ankunftszeit selbst errechnen. Die Strecke war mit Pfeilen markiert und von vielen Zuschauern umsäumt.

Gegen 17.30 Uhr langten wir auf unseren zuverlässigen Vespen verstaubt an der Schlußkontrolle in Künzelsau an. Die zweistündige Wartezeit bis zum Aushang der Ergebnisse füllten wir mit einem Bad und einem sehr reichhaltigen Essen aus.

Unser Stimmungsbarometer stieg sogleich wieder auf den Höhepunkt, als uns bekannt wurde, daß wir wieder zwei Goldmedaillen, eine Silbermedaille und den Mannschaftsschild in Silber in Empfang nehmen konnten.

Die Placierung:

Gerd Hummel	= Goldmedaille
H. Braun	= Goldmedaille
D. Stelz	= Silbermedaille

Helmut Braun

Trial — die hohe Kunst des Motorradfahrens

Viele Motorsportanhänger wissen um die Bedeutung des Begriffs: „Englischer Fahrstil“. Die hervorragende Beherrschung der Maschine im Gelände wird seit 50 Jahren in England bei den „Trials“ (sprich Traials) gelehrt. Das Wort Trial sagt es schon: „Auf die Probe stellen“. Ja, auf die Probe gestellt werden die Fahrer, die sich an solchen Wettbewerben beteiligen, bei denen die Zeitwertung kaum eine Rolle spielt, dagegen der Fahrstil und das Beherrschen der Maschine im Gelände. Im Gegensatz zu unseren früheren Geschicklichkeitswettbewerben, bei denen künstliche Hindernisse zu überwinden waren (Tore, Wippen, Flaschengassen usw.), gilt es beim Trial natürliche Hindernisse möglichst fehlerlos zu meistern. Bei einem Trial wird also ein entsprechendes Geländestück abgesteckt, ein Rundkurs, in dem besondere Sonderprüfungen eingebaut sind. In England bezeichnet man diese als „Observed Sections“ (beobachtete Abschnitte). Es kann sich hierbei um ein gerölltes Bachbett, eine verschlammte Furt oder einen zerfahrenen weichen Waldweg handeln. Diese Strecken werden mit Begrenzungsschnüren, Papierfäden o. ä. eingesäumt. In einer „Ausschreibung für eine Gelände-



Geländekurs auf der 1. Schleswig-Holsteinischen Vespa-Sport-Rallye 1959 in Lübeck

prüfung für Motorräder (Trial)* wird Sinn und Zweck einer solchen Veranstaltung so erläutert: „Zweck der Veranstaltung ist die Schulung und Ertüchtigung der Fahrer in einem Wettbewerb über eine Anzahl verschiedenartiger, von der Natur gegebener Wegverhältnisse zur Erhöhung der Fahrsicherheit, Vervollkommnung eines sauberen Fahrstils, Verbesserung in der Beherrschung der Maschine und zur körperlichen Ertüchtigung der Fahrer.“

Klasseneinteilung erfolgt nach Hubraumklassen bis 125 ccm, 175 ccm, 250 ccm, 350 ccm und über 350 ccm.

Aufbau des Wettbewerbes: Die Rundstrecke des Wettbewerbes ist über mehrere Wertungsstrecken geführt, die jeweils am Anfang mit A und am Ende mit E gekennzeichnet sind. Die Strecke ist mehrmals zu durchfahren, wobei die erste Runde als Trainingsrunde nicht gewertet werden soll. In jeder der bezeichneten Wertungsstrecken ist ein besonderer Stil nach den Bedingungen der Wertung zu fahren, um strafpunktfrei zu bleiben. Vor dem Start des ersten Fahrers werden alle Teilnehmer ohne Maschine zu Fuß über die Strecke geführt, um die Schwierigkeiten kennenzulernen.

Wertung: Gewertet wird das Durchfahren der Wertungsstrecken ohne anzuhalten, ohne den Boden zu berühren, ohne den Motor abzuwürgen, ohne Wertungsstrecken auszulassen und ohne die Maschine zu verlassen. Gewertet werden Fehler mit folgenden Strafpunkten innerhalb der Wertungsstrecken:

Einmal Fußeln (kurz auf tippen)	1 Punkt
Mehrmals Fußeln	3 Punkte
Anhalten, Sturz, Schieben, Verlassen der Strecke, Verweigerung oder Auslassen einer Stilprüfung	20 Punkte

Der Wettbewerb soll so ausgeschrieben werden, daß er mit jedem normalen, einwandfrei funktionierenden Motorrad oder Roller bestritten werden kann, ohne irgendwelche Ansprüche an Geschwindigkeit zu stellen. Eine Zeitwertung erfolgt aus diesem Grunde nicht.

Wer zwischen den Wertungsstrecken länger als 30 Sekunden unaufgefordert hält, scheidet aus der Wertung aus und hat die Bahn zu verlassen. Wiederholungen beim Anfahren einer Wertungsstrecke sind nicht zulässig. Befahren der Strecke vor dem Start führt zum Ausschuß.

Allgemeines zum Maschinenmaterial:

Um dem Trial-Sport eine möglichst große Breitenwirkung als Massensport zu verschaffen, können die einzelnen Clubs ihre Veranstaltung nur mit Serienmaschinen durchführen. Für höhere Ansprüche werden spezielle Geländemaschinen notwendig sein.

Georg Pfeil

1. ADAC-Saarland-Zuverlässigkeitsfahrt am 30. August 1959

Vom Bundestreffen in Bremen kaum zurückgekehrt, beteiligten sich die vier Sportfahrer des VC Heidelberg an der 1. ADAC-Saarland-Zuverlässigkeitsfahrt 1959.

Um an den Startort Saarlouis-Fraulautern zu gelangen, hatten wir am Samstag einen Anfahrtsweg von 185 km zu bewältigen. Leider gab es nur eine Rollerklasse und wir mußten zusammen mit Heinkel und Maicoletta in einer Klasse starten. Am Sonntag war ab 6 Uhr Fahrzeugabnahme, um 7 Uhr wurde der erste Teilnehmer auf die Strecke geschickt. Entsprechend der Startnummer war dann auch die Startzeit festgelegt. Start Nr. 7, Herr D. Stelz = Start 7.07 Uhr, Start Nr. 9, Herr D. Schulz = Start 7.09 Uhr, Start Nr. 11, Herr G. Hummel = Start 7.11 Uhr und schließlich Start Nr. 15, Herr H. Braun = Start 7.15 Uhr. Wir bekamen einen Streckenplan mit allen zu durchfahrenden Orten ausgehändigt. Verschiedene Durchfahrtskontrollen und eine Geheimkontrolle waren auf der Strecke verteilt.

Erschwerend für uns war, daß die Strecke nicht ausgeschildert wurde und wir uns sehr oft durchfragen mußten. Die 1. Runde der Zuverlässigkeitsfahrt ging über 162 km, während in der 2. Runde 175 km zurückzulegen waren. Um 15.30 Uhr erreichten wir alle wieder das Ziel in Fraulautern. Anschließend ging es zu den Sonderprüfungen, einer kombinierten Berg-, Brems- und Beschleunigungsprüfung. Hierbei holten wir das Letzte aus unseren Maschinen und es gelang uns, fast die ganze Konkurrenz weit abzuschlagen. Nach dieser Prüfung wurden die Fahrzeuge im „parc Fermé“ abgestellt und wir konnten endlich das versäumte Mittagessen nachholen. Bei der Siegerehrung gab es freudige Gesichter, denn vier Goldmedaillen war wirklich ein stolzer Erfolg für uns und selbst die anstrengende Heimfahrt bei kühler Witterung konnte unsere gute Stimmung nicht verderben.



Helmut Braun kurz vor dem Start



Dieter Stelz bei der Bergprüfung

Vespa-Schwarzwaldfahrt 1959

Termin- und Genehmigungsschwierigkeiten waren die unangenehmen Begleiterscheinungen, die diese sonst so reizvolle Sportveranstaltung, besonders für den Veranstalter, mit sich brachten. Nicht nur, weil die Vespa-Schwarzwaldfahrt sehr kurz vor dem internationalen Bergrennen auf dem Schau-ins-Land lag, sondern auch wegen der eingetretenen Saison im Fremdenverkehr hatten die Behörden zunächst starke Bedenken gegen die Ausschreibungsbedingungen der Veranstaltung. Rund 60 Fahrer, die bereits zum größten Teil in Augsburg, Lübeck und Osnabrück gestartet waren, hatten sich in Freiburg gemeldet. Eine besondere Delikatesse für die Fahrer bot die Bergprüfung auf der bekannten Schau-ins-Land-Rennstrecke. Die Strecke war von 12 auf 11,2 km verkürzt worden und stellte mit ihren 172 Kurven bei einem Höhenunterschied von 800 m hohe Anforderungen an Fahrer und Maschine.

Erstaunlich gute Zeiten wurden hier auf der für die meisten Fahrer unbekanntem Strecke gefahren. Für sechs GS-Fahrer wurden Zeiten unter 12 Minuten gestoppt. Der Heidelberger Helmut Braun fuhr die Bestzeit mit 11,26 Minuten, was einem Schnitt von fast 60 km/h entspricht. Hans Stuck, der Präsident des VCVD, der am gleichen Tag ein anderes Rennen fuhr und vom Vizepräsidenten Bernhard Wesche vertreten wurde, errang drei Wochen später auf dem Schau-ins-Land einen viel bejubelten Klassensieg auf seinem BMW 507 mit 8,28 Minuten und einem Durchschnitt von 85 km/h. Er, der die Strecke wohl am besten kennt, war voller Anerkennung für seinen Nachwuchs aus dem Vespa-Club. Eduard Schrempf vom Vespa-Club Nürnberg fuhr in der Tourenklasse die Bestzeit mit 14,21 Minuten. Um eine sportlich faire Wertung zu gewährleisten, verzichteten die Freiburger Fahrer schweren Herzens auf eine Teilnahme, was von den anderen Fahrern voll anerkannt wurde. Stattdessen sorgten die Freiburger Clubkameraden als Funktionäre dafür, daß die Vespa-Schwarzwaldfahrt auf der 120 km langen Strecke als Gleichmäßigkeitsprüfung gut abgewickelt werden konnte.

Besonders bei der Ohne-Halt-Geländeprüfung war deutlich zu merken, welche Fahrer über sportliche Erfahrung verfügten. Die Veranstaltung war durch den Fahrleiter Hajo Koslowski so angelegt worden, daß eine Goldplakette nur sehr schwer zu erringen war. Wer einen Pokal oder eine Siegerplakette mit nach Hause brachte, mußte neben einer Portion Glück kämpfen, fahren und rechnen können. Ubel waren die Fahrer dran, die noch nicht gelernt hatten, die Ausschreibungsbedingungen richtig zu lesen und dann auch prompt bis zu 287 Strafpunkte kassierten. Zumindest haben sie etwas gelernt und können im nächsten Jahr mit mehr Erfolgchancen an den Start gehen. Nur in den wenigsten Fällen waren technische Pannen zu verzeichnen.

Die Vespa-Schwarzwaldfahrt war eine erfreuliche Nachwuchsförderung für den Vespa-Sport und ein erfolgreicher Abschluß zur Wertung für die Bundesmeisterschaft des VCVD.

Ergebnisse und Preise:

- Schulz Edmund, VC Darmstadt, 8 Strafpunkte, Goldplakette und Pokal (gestiftet vom Präsidenten Hans Stuck)
- Stelz Dieter, VC Heidelberg, 13 Strafpunkte, Silberplakette und Pokal
- Bauer Walter, VC Augsburg, 13 Strafpunkte, Silberplakette und Pokal
- Folbert Sepp, VC Lörrach, 14 Strafpunkte, Silberplakette und Pokal
- Schwarzwälder Dieter, VC Lörrach, 15 Strafpunkte und Silberplakette
- Müller Hans, VC Augsburg, 18 Strafpunkte, Silberplakette

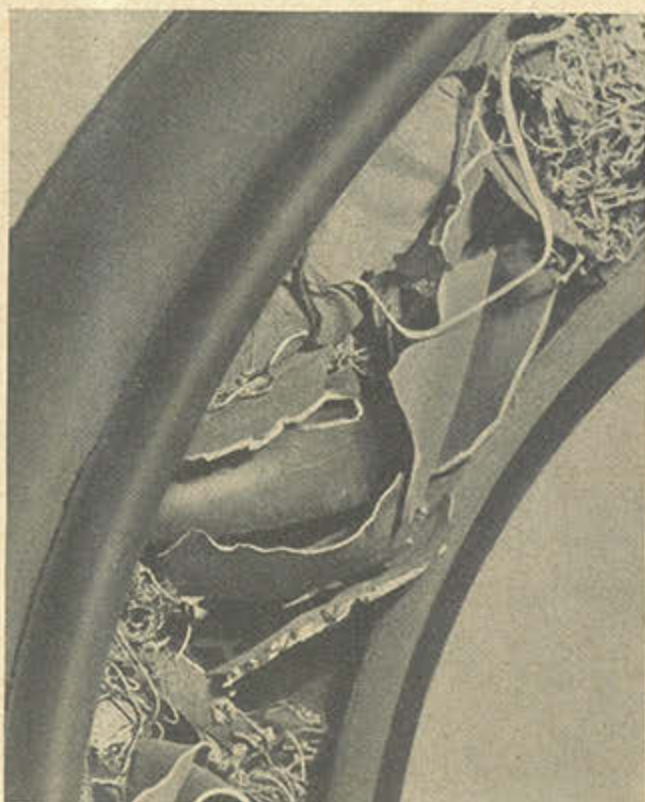
Hajo Koslowski

Wann kann ein Reifen platzen?

In einer Rundfunksendung wurde mitgeteilt, daß die Verkehrspolizei bei der Überprüfung von Fahrzeugen als häufigst beanstandete Mängel abgefahrene Reifenprofile und schlecht gepflegte Reifen aufzuweisen hat. Daß solche Reifen eines Tages mit lautem Knall ihren Geist aufgeben, ist klar. Daß aber hier auch die Ursache vieler Verkehrsunfälle liegt, das wissen anscheinend die Besitzer dieser schlechten Fahrzeugbereifungen nicht.

Die Gefahr des Platzens ist also bei allen Fahrzeugen gegeben, bei denen die Reifen nicht mehr den Sicherheitsbestimmungen entsprechen, also abgefahrene Profile, Beschädigungen der Reifen durch Überlastung, Fahren mit zu geringem Luftdruck usw. Auch — und vor allen Dingen — schlechte Fahrzeugpflege und schwierige Betriebsverhältnisse können ein plötzliches Versagen der Bereifung verursachen. Auf alle diese Dinge kann jedoch der Fahrzeughalter selbst Einfluß nehmen und für rechtzeitige Abhilfe sorgen. Darüber braucht an dieser Stelle nicht gesprochen zu werden.

Trotzdem kann es einem Fahrzeughalter, der sein Fahrzeug bzw. seine Bereifung in Ordnung hält, passieren, daß er plötzlich durch einen Platzer auf freier Strecke überrascht wird. Diese unvorhergesehenen Pannen stellen eine große Gefahr für die Fahrsicherheit dar. Führt der Fahrer zudem noch mit hoher Geschwindigkeit und es knallt plötzlich ein Vorderradreifen, dann gehört schon eine hohe Fahrkunst dazu den Wagen oder Roller so auszubalancieren, daß er auf der Straße bleibt. Die Ursache eines solchen Mißvergnügens kann ein spitzer Stein oder Nagel sein, der sich unbemerkt durch die Lauffläche gearbeitet hat. Die oberste Gewebelage des Reifens wird durch dieses Eindringen zerstört. Wenn nun der Reifen einen Stoß erhält kann die Decke an dieser Stelle durch Kreuzplatze oder Schrägplatze zerstört werden. Eine weitere Möglichkeit ist dadurch gegeben, daß Stein oder Nagel den Schlauch durchdringt. Dabei braucht ein Druckverlust nur langsam einzutreten, weil der hohe Innendruck das Loch um den noch im Reifen steckenden Nagel oder Stein ziemlich fest zusammenhält. Mit dem sich fortschreitend verringerten Luftdruck, der vom Fahrer oftmals leider sehr spät bemerkt wird — verändert sich aber eine wichtige Voraussetzung für den Halt des Reifens an der Felge. Der Reifen



Wenn ein Schlauchdefekt nicht rechtzeitig bemerkt und der Reifen luftleer weitergefahren wird, so entstehen schwere Zerstörungen von Decke und Schlauch. Solch ein Reifen ist nicht mehr zu verwenden.

hat nur noch wenig Halt, er beginnt zu wandern. Wird nun mit dem nicht mehr fest auf der Felge sitzenden Reifen zum Beispiel nur eine kurze Bremsung ausgeführt, dann reißt der in der Decke steckende Nagel ein großes Loch in den Schlauch. Nun entweicht plötzlich der Luftdruck ganz, es gibt einen Knall und das Fahrzeug wird verständlicherweise aus der Spur gerissen.

Es ist deshalb unbedingt erforderlich, das Fahrzeug sofort anzuhalten, sobald man irgendeine Veränderung in der Steuerung spürt. Dies kann man bei Autos am besten dadurch bemerken, daß das Fahrzeug etwas zu schlingern anfängt oder das Steuerrad nach einer Seite hin zustrebt. Keinesfalls darf man noch weiterfahren, sondern muß auf kürzester Strecke anhalten und den Reifen auswechseln oder ihn reparieren.

Bei schlauchlosen Reifen ist diese Gefahr kaum noch gegeben. Trotzdem muß man, ganz gleich welche Art Bereifung man an seinem Fahrzeug hat, regelmäßig in kurzen Zeitabständen die Reifen nach Fremdkörpern absuchen und eingedrungene Fremdkörper entfernen. Diese kleine Mühe macht sich bestimmt bezahlt. Man kann diese Überprüfung immer dann durchführen, wenn der Luftdruck an einer Tankstelle nachgesehen wird (diese Erfordernis dürfte sich bei allen Kraftfahrzeughaltern eingebürgert haben). Man wird bei dieser Gelegenheit auch noch auf andere Mängel im einen oder anderen Fall stoßen, deren Behebung vor größeren Schäden bewahren kann.

Georg Pfeil

FÜR SIE GELESEN

Das Arbeitsbild des Kraftfahrers, herausgebracht vom Fachbuchverlag Siegfried Schütz, Hannover, Emdenstraße 5, bringt eine wissenschaftliche Studie und Zusammenstellung von Prof. Dr. Wilhelm Hirsche über die psychischen und physischen Leistungen eines Kraftfahrers während dem Lenken seines Fahrzeuges. Die Kraftfahrer wissen zwar schon längst, daß Auto- oder Rollerfahren in dieser Zeit meistens kein reines Vergnügen mehr ist, aber die Untersuchung von Professor Dr. Hirsche bringt über die notwendigen geistigen und körperlichen Leistungen des Kraftfahrers sehr interessante und lesenswerte Tatsachen an den Tag.

Gehupt wie gesungen, so lautet der Titel eines netten und nebenbei auch reizend illustrierten Gesangbüchleins, das in Noten und Buchstaben gesetzte „Motormusik“ enthält. Dieses Büchlein, das eine ziemlich einzeln dastehende Erscheinung ist, dürfte zur Verwendung in den Vespa-Clubs sehr geeignet sein. Gerade in den Vespa-Clubs wird oft nach zünftigen Liedern rund um den Motor gesucht. Kostenpunkt dieser lobenswerten Neuerscheinung: 64 Seiten, Großformat, geb., 6,80 DM, kart. 4,80 DM. Text von Ursula Hauke, Musik von Gerd Watkinson, Bild von Wolfgang Stich. Herausgeber: Voggenreiter Verlag, Bad Godesberg.

Werden auch Sie Abonnent des Vespa Tip

Nicht immer hat Ihr Vespa-Händler den Vespa Tip vorrätig. Die Nachfrage nach der interessanten Zeitschrift für den Vespa-Fahrer ist sehr groß und die einzelnen Ausgaben sind daher schnell vergriffen.

Es lohnt sich deshalb die kleine Mühe, den VESPA TIP bei Ihrem Briefträger oder zuständigen Postamt zu abonnieren. Der Briefträger kassiert nach der Bestellung bei Ihnen halbjährlich 0,99 DM und bringt Ihnen dafür stets den Vespa Tip, der alle zwei Monate erscheint, pünktlich ins Haus.

Sollte die Belieferung einmal ausbleiben, so reklamieren Sie bitte sofort bei Ihrem zuständigen Postamt. Erst wenn dies nichts nützen sollte, so senden Sie uns bitte eine Postkarte mit der Lieferreklamation. Sie sollten also nicht lange zögern. Haben Sie den Vespa Tip einmal bestellt, so wird der „Tip“ immer Ihr treuer Freund und Ratgeber sein.

Wie steht es mit dem Niveau in den Vespa-Clubs?

Als die Vespa 1950 im Bundesgebiet als erster Roller überhaupt auftauchte, entstanden kurz darauf auch die ersten Vespa-Clubs. Damals, in jenen „historischen“ Zeiten, lag das Durchschnittsalter der Clubmitglieder zwischen 26 bis 30 Jahren. Ein Auto konnten sich die damaligen Rollerfahrer noch nicht leisten. Daß Ärzte, Rechtsanwälte, Kaufleute und höhere Angestellte 1950—54 Roller fuhren, war keine Seltenheit. Aus diesem Grund zeigten die Vespa-Clubs in den „Gründerjahren“ ein anderes soziologisches Bild als heute. 1959 beträgt das Durchschnittsalter in den Vespa-Clubs des Bundesgebietes 21 Jahre. Daß sich damit eine altersmäßige und soziale Umschichtung in den meisten Vespa-Clubs vollzogen hat, liegt auf der Hand. Daraus ergibt sich die Frage, ob unter dieser Umschichtung das Niveau in den Vespa-Clubs gelitten hat.

Auf diese Frage kann man ohne Zweifel in den meisten Fällen mit „Nein“ antworten. Wohl ergeben sich aus der rapiden „Verjüngung“ in vielen Vespa-Clubs neue Aufgaben. Die Persönlichkeit des 1. Vorsitzenden und der anderen Vorstandsmitglieder ist noch entscheidender für das Clubleben geworden als in den vergangenen Jahren.

Eine straffe und gerechte Führung wird von den meisten jugendlichen Mitgliedern in den Vespa-Clubs geradezu gewünscht. Das ist ein gutes Zeichen! Durch die jährliche Neuausstellung der VCVD-Ausweise sowie durch Ausgabe der dreimonatigen Probeausweise haben es die einzelnen Vorstände der Clubs selbst in der Hand, Personen, die durch ihr Verhalten zeigen, daß sie nicht in die Gemeinschaft der Vespa-Clubs hineinpassen, kurz und schmerzlos aus dem Vespa-Club zu entfernen. Dieses Prinzip sollte besonders zum Jahresende verstärkt gehandhabt werden. Wie der große Hausputz so kann auch das jährliche Großreinemachen in den Vespa-Clubs nie schaden. Im Gegenteil, alle fühlen sich in der gereinigten Wohnung nochmal so wohl. Schr.

Aus vertriebstechnischen Gründen

konnte der

VESPA TIP Nr. 27

leider nicht wie vorgesehen im Oktober erscheinen.

Der

VESPA TIP Nr. 28

wird vor Weihnachten bei der Post aufgeliefert.

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 Veranstaltungspaketten nebst Abzeichen des VCVD.

BONN · WERKANSCHRIFT BEUEL-LIMPERICH
TELEFON: BONN 41335/41005 · FERNSCHREIBER 0886558

Dümmheiten in 4 Akten





Liebe Clubkameraden!

Das Wetter hat es in diesem Jahr unwahrscheinlich gut mit uns Vespa-Fahrern gemeint. Auch wenn der Bauernverband energisch protestieren sollte, so möchte ich doch wünschen, daß wir auch im nächsten Jahr ein so schönes Frühjahr, einen so warmen Sommer und einen so sonnigen Herbst haben werden. Ohne Zweifel, 1959 war das Wetter ganz nach dem Geschmack der Vespa-Fahrer. Dem Vorstand des Vespa-Clubs von Deutschland liegt übrigens ein Antrag vor, Sankt Petrus wegen seiner großen Verdienste um das Vespa-Wetter in diesem Jahr zum Ehrenmitglied zu ernennen.

Am 4. Oktober fand in Gießen die Delegiertenversammlung des Vespa-Clubs von Deutschland statt. Dieses erlauchte Gremium fällt in der Tat bei seiner Sitzung auch wichtige Entscheidungen, die für die künftige Entwicklung des Vespa-Clubs von Deutschland von weittragender Bedeutung sein werden. Durch das rapide Anwachsen der Mitglied- und Clubstärke des VCVD war es notwendig geworden, dem Vespa-Club von Deutschland eine straffere Organisationsform zu geben. Außerdem nahm die Delegiertenversammlung eine neue Satzung für den Vespa-Club von Deutschland an, die den Erfordernissen der künftigen Organisationsform des VCVD gerecht wird.

Eine Woche später als die Delegiertenversammlung in Gießen tagte der Kongreß des Vespa-Clubs von Europa in München. Diese Tagung führt einmal jährlich die Präsidenten der nationalen Dachorganisationen der Vespa-Clubs aus allen westeuropäischen Ländern zusammen. Bei diesem Kongreß werden die wichtigen Richtlinien für die Tätigkeit aller Vespa-Clubs in Europa festgelegt. Der Kongreß beschloß unter anderem, die Europameisterschaft in der Regelmäßigkeitsprüfung 1960 in London durchzuführen. Das Europatreffen 1960 steht noch nicht fest, wird aber wahrscheinlich in Salzburg oder Lausanne stattfinden. In München findet am 25. und 26. Juni die internationale Damen-Rallye, die 1959 in San Sebastian durchgeführt wurde, statt.

Der Treffen-Kalender für 1960, der in der Dezember-Ausgabe des Vespa Tip veröffentlicht wird, wird bestimmt für viele einige freudige Überraschungen bringen. Der Vorstand des VCVD beschäftigt sich zur Zeit noch mit der endgültigen Festlegung des Treffen-Kalenders des Vespa-Clubs von Deutschland, und ich bin sicher, daß ich Ihnen im Dezember den Veranstaltungskalender des VCVD für 1960 bekannt geben kann.

Im übrigen, ganz im Vertrauen gesagt, das Abmelden der Vespa über den Winter lohnt sich nicht. Es gibt noch viele schöne Tage im November und Dezember, und der Winter wird oft nicht so wild, wie er sich zu Anfang zeigt. Nur auf gute Reifen müssen Sie in dieser Jahreszeit unbedingt achten! Sie wissen ja, der Nebel und Nieselregen zaubert oft eine schöne Sauce auf die Straße, welche die gleiche Eigenschaft wie die Schmierseife hat; man rutscht so schön aus darauf. Den Unerschrockenen wünsche ich also weiterhin gute Fahrt und verabschiede mich bei Ihnen allen mit herzlichen Grüßen bis zum nächsten Mal als Ihr

Wolfgang Schramm

Ehrennadeln des VCVD 1959

In Anerkennung ihrer großen Verdienste um den VCVD als auch der sportlichen Leistungen bei der Bundesmeisterschaft 1959 verlieh der Vorstand folgenden Clubkameraden die Ehrennadeln oder Sportnadeln des Vespa-Clubs von Deutschland:

Sportnadel in Silber:

Edmund Schulz, VC Darmstadt

Sportnadel in Bronze:

Werner Pretsch, VC Augsburg
Walter Bauer, VC Augsburg
Hans Müller, VC Augsburg
Heinz Husel, VC Augsburg
Norbert Heidecker, VC Darmstadt

Ehrennadel des VCVD in Gold:

Hans Stuck, Präsident des VCVD
Ludwig Kunz, ehem. Präsident des VC Saar

Ehrennadel des VCVD in Silber:

Horst Fehlings, VC Duisburg-Hamborn
Helmut Egner, VC Erbach
Werner Fischer, VC Pforzheim
Jörg Kraus, VC Göppingen
Karl Bäuerle, VC Schwäbisch Gmünd
Willi Piecha, VC Schwäbisch Gmünd
Wolfgang Herrmann, VC Stuttgart
Willi Schaal, VC Berlin
Jürgen Schnepfer, VC Herford
Herbert Schulz, VC Kiel

Ehrennadel des VCVD in Bronze:

Arthur Eichner, VC Nürnberg
Hermann Böckl, VC Ingolstadt
Johann Greisl, VC Dachau
Josef Spengler, VC Regensburg
Erwin Pabst, VC Würzburg
Ellen Sevar, VC Aachen
Karl Peinemann, VC Aachen
Günther Lux, VC Recklinghausen
Horst Dierig, VC Münster
Horst Hürter, VC Münster
Manfred Averbeck, VC Münster
Gerhard Strang, VF Mönchen-Gladbach
Gerhard Goesser, VC Krefeld 56
Wilhelm Honne, VC Düsseldorf
Ferdinand Otten, VC Osnabrück
Hermann Broxtermann, VC Osnabrück
Käthe Wieland, VF Köln
Wilhelm Schreiner, VC Backnang
Ingo Koblichek, VC Friedrichshafen
Helmut Hauschke, VC Kornwestheim
Heinz Armbruster, VC Kornwestheim
Gerhard Vogel, VC Stuttgart
Rolf Schilling, VC Stuttgart
Horst Heynemann, VC Stuttgart
Walter Stollsteiner, VC Stuttgart
Helmut Kober, VC Stuttgart
Gerhard Schmiedt, VC Ludwigsburg
Werner Weidmann, VC Mainz
H. Eberhard Hoffmann, VC Gießen
Willi Kessler, VC Erbach
Fräulein Wagner, VC Heidelberg
Heinz Degenhart, VC Heidelberg
Bruno Vogt, VC Heidelberg
Helmut Braun, VC Heidelberg
Herrmann Dürr, VC Heidelberg
Helmut Gumprecht, VC Bremen
Josef Marziniak, VC Bremen
Jens Koken, VC Bremen
H. Georg Zentawer, VC Berlin
Horst Wirth, VC Berlin
Philipp Duna, VC Delmenhorst
Josef Russ, VC Delmenhorst
Gerd Weder, VC Herford
Uwe Jürgens, VC Neumünster
Kurt Schröder, VC Bad Salzuflen

Mitteilungen unserer Mitglieder



Wir gratulieren Ernst Geuder

Mit 75 Jahren noch aktiver Vespa-Fahrer

Am 4. September feierte Ernst Geuder, einst ein bekannter und berühmter Motorradrennfahrer und Mitglied des VC Recklinghausen, bei einmaliger Frische und Gesundheit seinen 75. Geburtstag. Wir haben aus diesem Anlaß Ernst Geuder gebeten, unseren Lesern einen kurzen Abriss seines ereignisreichen Lebens zu geben. Hier seine kurze Selbstbiographie:



Ernst Geuder, mit 75 Jahren noch Vespa-Fahrer

„Ich bin am 4. September 1884 in Berlin geboren und machte am 1. April 1901 meine erste Motorradfahrt mit einer $\frac{3}{4}$ -PS-Versuchsmaschine der FN-Werke von Lüttich in Belgien nach Visé, ca. 14 km. Die Rückfahrt nach Lüttich machte ich mit der defekten Maschine auf einem Pferdefuhrwerk. 1902 fuhr ich mehrere Versuchsmaschinen von FN und bekam 1903 die erste FN-Serienmaschine mit einem 2-PS-FN-Motor, der späterhin noch viele weitere FN-Maschinen folgten. Ursprünglich Amateur-Radrennfahrer, wurde ich 1906 Motorradrennfahrer und gehörte bald zur internationalen Spitzenklasse. Auf meinen schnellen FN-Vierzylindern gewann ich in Deutschland, Belgien, Frankreich, England, Dänemark, Schweden und Österreich viele internationale Rennen und Meisterschaften. Am 5. Mai 1907 gewann ich auf der Treptower Radrennbahn den „Großen Preis von Berlin“, im Januar 1912 durch Eis und Schnee erstmalig bei Stockholm das große und sehr gefährliche Winterrennen „Rund um den Mälarsee“. Im 1. Weltkrieg war ich Offizier der Kraftfahrtruppe und Motorradspezialist. 1928 legte ich als Erster in 22 Std. 44 Min. ohne Autobahnen, die es noch nicht gab, mit Umwegen die 964 km lange Strecke Werneuchen—Berlin—Lüttich, und 1929 — gleichfalls als Nonstopfahrt — die 1238 km lange Strecke Prenzlau—Neustrelitz—Berlin—Amsterdam—Lüttich auf der gleichen 350er FN in 22 Std. 42 Min. zurück. Dann war ich als OMK-Kommissar tätig und wendete mich — immer noch aktiv fahrend — als Mitarbeiter an mehreren führenden Motorsportzeitungen tätig — der Journalistik in vermehrtem Maße zu. Ich dürfte heute der einzige Journalist sein, der noch aus eigenem Erlebnis über die Entwicklungsjahre des Motorsportes berichten kann.

Vor einiger Zeit mußte ich eine Blitzreise nach Nieste (hinter Kassel) machen, fuhr mit der Vespa früh hier weg, war 10.15 Uhr schon in Kassel bei meinem schwererkrankten Schwiegersohn im Krankenhaus und um 12.50 Uhr in Nieste. Die Rückfahrt am Donnerstag — wiederum über Kassel — Paderborn — war scheußlich. Nicht weniger als 170 km fuhr ich durch Wolkenbrüche und strömenden Regen, bis ich nach 240 km Fahrt Recklinghausen erreichte. Gesamtleistung in $1\frac{1}{2}$ Tagen 485 km. Ich gehöre also auch heute noch nicht zu den Sonntagsfahrern, die nur bei schönem Wetter unterwegs sind, und 300 km in einem Zuge können mir nichts anhaben. Sie sehen, ich erreiche auch trotz Unwetter mein Ziel sicher.

Den Vespa-Club Recklinghausen, dem ich als Mitglied angehöre, fördere ich durch eine gute Berichterstattung, soviel ich kann und fühle mich im Kreise der Vespisten wohl.“

Wir freuen uns, Ernst Geuder als wohl ältestes aktives Mitglied des VCVD in unserer Mitte zu haben. Wir wünschen Ernst Geuder noch viele Jahre bei bester Gesundheit und hoffen, ihn beim kommenden Deutschen Internationalen Vespa-Treffen als Ehrengast in unserer Mitte zu sehen.

(Die Redaktion)

Städtetreffen des VC Stuttgart

Die Landeshauptstadt von Baden-Württemberg hatte auf viele Vespa-Freunde wie ein Magnet gewirkt. So kam es, daß ca. 300 Vespas aus dem Norden, Süden und Westen der Bundesrepublik und aus den Nachbarländern der Einladung des VC Stuttgart gefolgt waren, und zum Städtetreffen am 4. Juli nach Stuttgart gerollt kamen. Es war wirklich ein Freundschaftstreffen der vielen Freunde des Vespa-Clubs Stuttgart aus dem In- und Ausland. Die Saarländer trafen als erste bei der Zielkontrolle ein und berichteten zugleich freudig über ihre erste zollfreie Ausfahrt aus dem Saargebiet in die Bundesrepublik. Der Hochbetrieb an der Zielkontrolle wurde wie so oft bei anderen Vespa-Treffen durch das technische Hilfswerk mit UKW-Sprechfunkgeräten sinnvoll gesteuert. Um 18.30 Uhr stellten sich alle teilnehmenden Vespa-Fahrer zur Korso-Fahrt auf, die sicher jedem Besucher des Städtetreffens in schönster Erinnerung bleiben wird. Der Korso wurde durch Lotsen in weißen Kombinationen angeführt, wobei auf den Sozius-Plätzen der Lotsenmaschinen je ein Mitglied des Fanfarenzuges der Stuttgarter Karnevalsgesellschaft „Zigeunerinsel“ saß. Dieser Spitzengruppe schloß sich eine Abordnung auf Vespas mit den Fahnen aller teilnehmenden Länder an. Der Vespa-Club Zürich und der Vespa-Club Dijon waren in der Gruppe der Ausländer am stärksten vertreten. Bei den Freunden des Vespa-Clubs Stuttgart aus der Bundesrepublik erregte der Vespa-Club Mainz, der in bestechender Aufmachung und Fahrweise an dem Korso teilnahm, die meiste Aufmerksamkeit der Stuttgarter Zuschauer.

In der Liederkranzhalle in Stuttgart-Botnang verbreitete sich am Abend noch vor Beginn des offiziellen Programms eine Bombenstimmung. Eine Nonstop-Schau brachte in 60 Minuten eine spritzige Vespa-Revue auf die Bühne. Schon der Einmarsch der Fahnenträger und des Musikzuges war von brau-



Korsofahrt durch Stuttgart: Stadtzentrum

sendem Jubel der Festteilnehmer begleitet. Als der unermüdete Clubvorsitzende des VC Stuttgart noch das „Moulin-Rouge-Ballett“ mit einem tollen Chan-Chan auf die Bühne schickte, saßen die meisten Vespisten nicht mehr auf ihren Plätzen, sondern standen Beifall klatschend auf Tischen und Stühlen. Eine Zauberschau, ausgezeichnete Akrobatikvorführungen und das Auftreten von Zarah Leander (es war ein Vorstandsmitglied des VC Stuttgart) rundeten die Vespa-Revue des Stuttgarter Städtetreffens schwingvoll ab.

Am Sonntagmorgen zeigte der Vespa-Club Stuttgart seinen Gästen das Schloß Solitude und den bekannten Fernsehturm. Die Spezialisten der verschiedenen Clubmannschaften schoben anschließend in heftigem Wettstreit die große Holzkegel, um den Sieger für den Kegelpokal des VC Stuttgart zu ermitteln. Den Ehrenpreis der Stadt Stuttgart in der Zielfahrtwertung Ausland errang der Vespa-Club Zürich. Bei der Inlandwertung nahmen der Vespa-Club Mannheim und der Vespa-Club Mainz die ersten Preise mit nach Hause. Die besten Kegelbrüder stellte der Vespa-Club Erbach (Odenwald).

VC Würzburg

Endlich hat es auch bei den Würzburgern geklappt, denn als einziger Club holten sie sich zwei Preise beim Internationalen Städtetreffen in Stuttgart. Es sind zwar jeweils die dritten Plätze in der Zielfahrt und im Preiskegeln belegt worden, aber das tat der Freude keinen Abbruch, da es überhaupt die ersten Preise sind, und das ist wichtig. Mit 14 Maschinen und ebenso vielen Beifahrern war der VC Würzburg der zweitstärkste inländische Club und wohl auch nicht zu übersehen. Ebenfalls beim Korso war der Erfolg bei der Bevölkerung durch die einheitliche Kleidung und durch geschlossenes Auftreten gesichert.

Ansonsten regt sich allerhand im Club. In Aschaffenburg wurde ein neuer Club gegründet, der sich von 5 Gründungsmitgliedern innerhalb zweier Clubabende auf 13 erhöhte und somit aussichtsreicher Clubnachbar für den VC Würzburg wurde. Bei der ersten Clubausfahrt des neuen VC Aschaffenburg wurde der Patenclub Würzburg mit 9 Mann hoch besucht.

Auch lief noch eine vom 1. Vorsitzenden selbst ausgesuchte Bildersuchfahrt mit viel Erfolg über die Würzburger Vespa-Bühne. Es galt in sieben bekannten Weindörfern am Main gelegen, die markantesten Bauwerke zu finden, die ein Würzburger Vespa-Fahrer allgemein von seiner Heimat kennen sollte. Die Fahrtroute war landschaftlich schön und ging über ca. 100 km. Daß einige Teilnehmer über 150 km fuhren und auch nur die Hälfte der Bilder fanden, kommt wohl in den besten Clubs vor. Ausgerechnet sind es dann die ständigen Italienfahrer. Die einzige Vespa-Fahrerin im Club mußte den Herren der Schöpfung zeigen, wie man Siegerin wird. Wenn sie weiter so eifrig ist, dann hat sie die besten Aussichten auf einen Pokal, der am Jahresende vom VC Würzburg an den erfolgreichsten und aktivsten Vespa-Fahrer verliehen wird.

Der Dornröschenschlaf des VC Würzburg ist also überwunden und man kann in der nächsten Zeit noch mehr mit den Würzburgern rechnen.



Auch in Würzburg gibt es nette Mädchen

Vier Mannheimer Vespen in Toulon

Anläßlich einer Handelsmesse in der südfranzösischen Hafenstadt Toulon fand am 6. und 7. Juni 1959 ein nationales Treffen des Vespa-Clubs von Frankreich statt.

Da wenige Wochen zuvor die Städte Mannheim und Toulon eine Partnerschaft eingegangen waren, nahm der VC von Frankreich die Gelegenheit wahr, eine Abordnung des VC Mannheim als seine Gäste zu diesem Treffen einzuladen um

so die ersten freundschaftlichen Bande zwischen den Partnerstädten zu knüpfen.

Am Donnerstag, dem 4. Juni, starteten bei Sonnenaufgang die vier Mannheimer Fahrer: Udo Altmann, Siegfried Hohmann, Willi Köhler mit Frau Gisela und Helmut Vetter. Der erste Tag führte sie bis Lyon. Durchs herrliche Rhonetal ging es dann am Freitag weiter bis kurz vor Toulon, um am Samstagvormittag pünktlich zum Aperitif an Ort und Stelle zu sein.

Beim Eintreffen an der Zielkontrolle gab es für die Mannheimer einen überaus herzlichen Empfang. Die Unterbringung im Hotel „Europe“, die alle Erwartungen übertraf, war nur einer von vielen Beweisen der kaum noch zu überbietenden Gastfreundschaft, die der VC Toulon seinen neuen Freunden aus „Mannheim“ zuteil werden ließ.

Ein reichhaltiges Programm, das u. a. einen Besuch der Insel Bendor, eine Lampionfahrt mit anschließendem Ball im Casino von Hyeres, eine Hafenrundfahrt und ein vierstündiges Ban-



Mannheimer Vespen als Gäste in Toulon

kett umfaßte, ließ die zwei Tage nur allzu rasch vergehen. Besonders zu erwähnen wäre noch ein Empfang seitens der Stadtverwaltung von Toulon, bei dem der Bürgermeister den „Vorreitern“ des Mannheimer Stadtoberhauptes seine Anerkennung zollte und dem VC Mannheim eine schöne Bronze-Statue zum Geschenk machte.

Große Freude herrschte bei den Mannheimern, als während des Banketts die Sieger der Zielfahrt geehrt wurden und sie für ihre rund 1000 km Anfahrt als zweiten Preis einen riesigen Pokal aus italienischem Flußglas in Empfang nehmen konnten. Der Pokal mußte seiner Größe und seines Gewichtes wegen nachgeschickt werden.

Nach Beendigung des offiziellen Treffens am Sonntagmittag ließen es sich die Freunde vom VC Toulon nicht nehmen, ihren Gästen noch einige Sehenswürdigkeiten der Stadt und ihrer Umgebung zu zeigen. Der Besuch des Privat-Clubs „Amiral“ in der Nacht zum Montag war gerade der richtige Abschluß für den Aufenthalt in Toulon.

Nachdem auch die Rückfahrt ohne Zwischenfall verlief, haben die Mannheimer Vespisten allen Grund, die wunderschönen Tage in Toulon als eines der ganz großen Vespa-Erlebnisse in Erinnerung zu behalten.

Gisela Köhler

Meldung des „Hanauer Anzeigers“ vom 18.9.59

„Wie uns vom Deutschen Roten Kreuz mitgeteilt wurde, hat sich der Vespa-Club Hanau zu einer unentgeltlichen Blutspende bereit erklärt. Es ist besonders lobenswert, daß sich auch die motorisierten Verkehrsteilnehmer für diese gute Tat bereit erklären, um einmal durch die unentgeltliche Blutspende in den Besitz der Unfallhilfe und des Blutspenderpasses zu gelangen, andererseits das Gefühl haben, einem Schwerkranken oder Schwerverletzten durch die Blutspende das Leben zu retten. Möge dieses Beispiel des Vespa-Clubs auch andere Verkehrsteilnehmer dazu bewegen, sich am zum Blutspenden einzufinden. Blutspenden heißt Leben erhalten!“

Durch solche Aktionen gewinnt ein Vespa-Club Ansehen und Achtung in seiner Heimatstadt. Dieses bisher einmalige Beispiel des VC Hanau wird bestimmt Nachfolger finden.

(Die-Redaktion)

VC Pforzheim in enger Zusammenarbeit mit dem THW Pforzheim

Am 18. Juli rief das THW Pforzheim zu einer Großübung nach Mühlacker auf, bei welcher der VC Pforzheim aktiven Anteil nahm. Das Ziel dieser Übung war die Taufe des neuen Stützpunktes Mühlacker. Als Paten wirkten dabei der VC Pforzheim, das Rote Kreuz und die Lebensrettungsgesellschaft mit. Zu Beginn der Übung begrüßte Stadtbaurat Landauer die Gäste, unter anderem Landrat Dr. Kuhnle, Regierungsrat Wörth, den Landesbeauftragten des THW Dipl.-Ing. Lenz und vor allem die Beteiligten.



Das THW Pforzheim war mit einem Gerätewagen erschienen, der 5000 Einzelteile als Ausrüstungsstücke umfaßt. Die Übung stand unter dem Eindruck einer Wasserkatastrophe. Das Wiegenkind hatte die Aufgabe einen Tonnensteg über die Enz zu bauen, ein Tonnenfloß zu fertigen und eine Seilbahn von einem Ufer zum anderen zu spannen. Der VC Pforzheim beteiligte sich an allen Aufgaben und stellte Maschinen und Fahrer zum Überführen zur Verfügung. Mit einiger Skepsis wurde dabei der wacklige Tonnensteg befahren und auf dem schwankenden Floß bangte mancher um seine Maschine.

Nach der Fertigstellung der Aufgaben wurde die Pause zum Nachtessen benutzt, wobei allen Teilnehmern für ihre Mitarbeit gedankt wurde. Nach dem Essen erlebten die zahlreich anwesenden Zuschauer nun bei Scheinwerferlicht den Abbruch der so mühevoll erbauten Stege.

VC Pforzheim

Vespa-Freundschaftstreffen mit dem VC Hengelo

Als Freundschaftsclub war der VC Hengelo eingeladen.

Am 15. August um 18.30 Uhr trafen unsere Gäste in Frintrop auf dem Marktplatz ein. Da die Ankunft der Gäste einen Tag vorher in der Presse bekanntgegeben worden war, kamen natürlich auch Frintroper Bürger um der Ankunft beizuwohnen, denn so etwas hat es hier noch nicht gegeben. Ein Vespa-Fahrer kam sogar direkt aus Italien zu uns, wo er seinen Urlaub verbrachte.

Um 20 Uhr fand der gemütliche Abend statt. Es war in der Tat ein sehr lustiger Abend. Eine Combo sorgte für die musikalische Unterhaltung und für den Tanz. Eine Tombola brachte vor allen Dingen unseren Gästen schöne Gewinne.

Sonntagvormittags wurde Essens Gruga, einer der größten Blumenparks in Deutschland, besichtigt. Nach dem gemeinsamen Mittagessen im Clublokal führten wir unsere Gäste zu Essens Baldeneysee. Mit einem eigens für dieses Treffen gecharterten Boot unternahmen wir eine einstündige Bootsfahrt.

Unsere Gäste trennten sich sehr schwer von uns. Der VC Essen-Frintrop begleitete die holländischen Freunde noch bis zur Stadtgrenze von Essen.



Informationsstand des Vespa-Clubs Berlin anlässlich der Campingausstellung am Berliner Funkturm

Durch einen tragischen Verkehrsunfall verloren wir unseren Clubkameraden

HELMUT WÄRTGES

Wir alle sind über den plötzlichen Tod von unserem Helmut tief erschüttert und werden ihm in unserem Kreis ein bleibendes Andenken bewahren.

VC Mühlheim-Ruhr e.V.

Neue Clubvorstände:

VC Wilhelmshaven: 1. Vors. Wolfdieter Stahl, 2. Vors. Werner Poelk, Kassenwart Herbert Lemm, Schriftf. Ilse Otten, Tourenwart Volkmar Ommen.

Clubanschrift: Wolfdiet. Stahl, Wilhelmshaven, Lubbeweg 34. Clubheim: Wilhelmshaven, Rheinstraße.

VC Fürstenfeldbruck: 1. Vors. Adolf Lerner, Schriftf. Elly Werner, Kassenwart Ludwig Himmler.

Clubanschrift: Fr. Elly Werner, Puchheim-Ort, Schulstr. 10.

VC Dormagen: 1. Vors. Hermann Büttgen, Schriftf. Christa Klingenberg, Kassierer Hermann Wimmer.

Clubanschrift: Christa Klingenberg, Dormagen, Neusserstr. 88. Clublokal: Gasthaus „Zur Flora“, Dormagen, Florastraße.

VC Nürnberg: 1. Vors. Arthur Eichner, Nürnberg, Alberichstraße 6, 2. Vors. und Schriftf. Christof Hohm, Sport- und Tourenwart Hans Lutz.

VC Karlsruhe: 1. Vors. Günter Sauer, Karlsruhe, Wehrastr. 13, 2. Vors. Heinz Schaller, Schatzmeister Alfred Stumpp, Schriftf. Gudrun Köhl, Sportwart Manfred Dörmann, Kulturwart Berthold Zeckel.

VC Rüsselsheim: 1. Vors. Franz Kolb, Rüsselsheim, Schönaerhofstr. 17, 2. Vors. und Tourenwart Edgar Rühl, Kassier Berndt Rüdiger.

VC Kleve: 1. Vors. Richard Pleines, Kellen-Kleve, Am Biesenkamp 9, 2. Vors. Peter Schless, Schriftf. Helene Pleines, Schatzmeister Heinz Schöning, Sportwart Klaus Raadts, Tourenwart Hermann Mayer.

VC Marl/Westf.: 1. Vors. Manfred Dunkel, Marl/Westf., Am Gr. Grunde 21, 2. Vors. Werner Meier, Kassier Dieter Orzani, Sport- und Tourenwart Klaus Krause. Clubabend jeden Donnerstag, 20 Uhr, Gaststätte Hans Lueg.

VC Saarbrücken e.V.: Präs. Heinz Adam, Saarbrücken, In den Bruchwiesen 7a, Vizepräs. Hans Werner Schaal, Sport- und Tourenwart Hermann Lorenz, Schriftf. Hans Metzger, Kassier Manfred Lans, Techn. Berater und Zeugwart Otfried Ledig. Clubabend: Jeden Mittwoch, 20 Uhr, „Waldhaus“, Meerwiesentalweg.

Neue Clubgründungen:

VC Emmendingen: 1. Vors. Gernot Wiebel, Schriftf. u. Kassenwart Helmut Oesterle.

Clubanschrift: Helmut Oesterle, Emmendingen, Bechererstr. 24. Clubabende: 14täglich in Teningen, Gasth. „Zur Krone“.

VC Bad Zwischenahn: 1. Vors. Karl Heinz Busse, 2. Vors. Jürgen Marthen, Schriftf. Heinz Schwengels, Bad Zwischenahn, Ohrwege.

VC Unterpfaffenhofen. Vor einigen Monaten wurde der Vespa-Club Unterpfaffenhofen gegründet und folgende Vorstandschaft gewählt:

1. Vorsitzender: Helmut Ertl; 2. Vorsitzender: Karl Tkatzik; Schriftführer: Horst Kimmel; Kassierer: Edwin Lux.

Clubanschrift: Helmut Ertl, Unterpfaffenhofen, Kreuzlingerstraße 31

Zielfahrt zum einjährigen Bestehen

Der Vespa-Club Herborn, am Fuße des Westerwaldes, veranstaltete am 20. September 1959 anlässlich des einjährigen Bestehens eine Zielfahrt. Um 14 Uhr trafen die Gäste aus Wetzlar, Weilburg und Gießen ein. Pünktlich um 14.30 Uhr starteten etwa 30 Vespa-Fahrer mit Sozias zu einer Korsofahrt. Nach Rückkehr von der Korsofahrt wurden die Sozias mit einem bereitstehenden Bus zur Schloßruinenbesichtigung nach Dillenburg gefahren. Zu gleicher Zeit begann für die aktiven Fahrer die Fuchsjagd.

Der Weg führte durch die Stadt. Am Stadtausgang hatten bereits einige hitzige Fahrer die markierte Fahrbahn verloren und brausten mit Vollgas in eine andere Richtung davon. Diesmal wurde jedoch noch durch Zeichen ein Hinweis gegeben! Abwechselnd ging es über Feld-, Wald- und Wiesenwege, wo gar mancher Fahrer zum Absteigen gezwungen wurde. Über eine Viehweide zum Heisterberger Weiher, über den Campingplatz, durch einen sumpfigen Wassergraben kamen die Fahrer dem Ziel näher.

Herwig, vom VC Weilburg (Westerwald), fuhr diese Strecke mit einigen Umwegen durch Fehlsuren in 1 Std. 45 Min. und kam als erster Fahrer ans Ziel.

Von den gestarteten ca. 30 Maschinen erreichten nur 8 das Ziel, alle anderen gaben auf.

Herwig bekam seinen Freiflug und konnte sich die zurückgelegte Strecke aus der Luft nochmals betrachten. Nachdem einige Runden über Herborn gedreht wurden, kam die Maschine (Klemm) wieder zum Flugplatz zurück und setzte zur Landung an. Hier waren inzwischen weitere Fahrer eingetroffen und gratulierten dem Sieger.

VC Herborn



Vespa-Club Herborn in vollzähliger Besetzung

VC Duisburg-Süd

In Zusammenarbeit mit dem südlichen Nachbarclub dem Vespa-Club Lintorf veranstaltete der VC Duisburg-Süd im Mai seine zweite Orientierungs- und Zuverlässigkeitsfahrt. Im Gegensatz zum vergangenen Jahr, wo eine vorgeschriebene Strecke befahren werden mußte, konnte diesmal jeder nach Belieben sein Pensum absolvieren. Gewertet wurden in einer bestimmten Zeit die laut Tacho gefahrenen Kilometer unter Einhaltung der 50-km-Grenze innerhalb geschlossener Ortschaften. Um der ganzen Angelegenheit den nötigen Reiz zu verleihen, erhielt jeder eine Startkarte, welche mit sechs Buchstaben versehen war. Diese Buchstaben mußten in Ortsnamen umgemünzt werden und galten gleichzeitig mit den erforderlichen Stempeln versehen als Kontrollpunkte. Um den bereits jubelnden GS-Fahrern einen Dämpfer zu geben, wurden ihnen von den gefahrenen Kilometern 10 Prozent in Abzug gebracht. Jeder konnte nun sein Denkvermögen strapazieren, denn es galt möglichst viel freien Raum zum Ausfahren der Maschinen zu finden und die benötigten Kontrollstempel auf der Startkarte zu verewigen. Daß ganz gerissene die Autobahn oder die weniger belebten Bundesstraßen des linken Niederrheins bis nach Holland benutzten, versteht sich von selbst. Und hier das Ergebnis:

1. Klaus Sprengel, VC Duisburg-Süd; 2. Lothar Merkisch, VC Lintorf; 3. Wolfgang Schnellling, VC Duisburg-Süd; 4. Heinz Grobusch, VC Lintorf; 5. Hermann Esser, VC Duisburg-Süd.

Biba



Ehepaar Karl Tkatzik und Frau Mathilde mit Clubkameraden

Vespa-Hochzeit beim VC Unterpfaffenhofen

Am 22. August 1959 konnten wir die erste Vespa-Hochzeit feiern. Am Morgen des Hochzeitstages staunten die Einwohner von Krailling und Umgebung nicht schlecht, als wir den 2. Vorsitzenden Tkatzik mit unseren geschmückten Vespen auf dem Hin- und Rückweg zur Trauung in der Wallfahrtskirche „Maria Eich“ geleiteten und Spalier standen. Am Abend fanden wir uns dann im neuen Heim des jungen Paares ein und verlebten noch einige feuchtfröhliche Stunden. H. E.

Mitteilungen des VCVD



Alle Schreiben an Sekretariat

Durch die Aufhebung der Landesclubs infolge der Annahme der neuen Satzung des VCVD durch die Delegiertenversammlung bitten wir alle Vorstände und Mitglieder sämtliche Schreiben, Anfragen, Anträge usw. nur mehr an das Sekretariat des Vespa-Clubs von Deutschland zu senden.

20. November letzter Antragstermin

Der Vorstand des VCVD tritt am 23. November zu seiner Sitzung zusammen. Alle Clubs, die sich für ein regionales, nationales (Bundestreffen), internationales Vespa-Treffen oder für einen Ausscheidungslauf zur Sportmeisterschaft des VCVD 1960 bewerben wollen, müssen ihre möglichst genauen und ausführlichen Anträge bis spätestens 20. November (Eingangsstempel) beim Sekretariat des VCVD eingereicht haben. Es können 1960 nur die Vespa-Treffen oder Sportveranstaltungen durchgeführt werden, die vom Vorstand des VCVD genehmigt worden sind. Darunter fallen nicht kleine Freundschaftstreffen, für die noch genaue Bekanntmachungen herausgegeben werden.

Neue Ausweise des VCVD

Anfang Januar bis spätestens 30. 1. 1960 muß jeder Vorstand für seinen Club die VCVD-Ausweise 1960 gesammelt beim VCVD beantragen. Näheres darüber wird im Dezember durch Rundschreiben bekanntgegeben. Ohne gültigen VCVD-Ausweis kann auch künftig niemand an Veranstaltungen des VCVD teilnehmen.

Clubbänder

Die Firma Siebdruck Carina, München, Leonrodstraße 48b, stellt seit Jahren aus hitze- und kältebeständigen Kunststoffen im Siebdruckverfahren Clubbänder in allen Farben und Ausführungen nach Ihren Angaben und Entwürfen her. Die haltbarsten Clubbänder die es je gab!

Beim VCVD zu haben

Jedes Mitglied kann über seinen Ortsclub beim VCVD die Plaketten des VC Europa, des VCVD, die Anstecknadeln des VCVD und VCE, Abziehbilder der Wappen des VCVD und VCE, Stoffwappen des VCVD zum Aufnähen, VCVD-Wimpel, große Abziehbilder mit Wappen des VCVD für das Clublokal, käuflich erwerben.

Schmunzel-Tip



Der Familienroller



Fürs Familienalbum



Verkehrshindernis in Afrika



Immer diese Umleitungen!

◀ Das Neueste

Herausgeber und Verlag: Vespa-Club von Deutschland e.V. (VCVD) Sekretariat, Augsburg-Haunstetten · Druck: Schön-Druck, München, Holzstraße 7 · Für den Inhalt und die Herausgabe verantwortlich: Wolfgang Schramm · Grafische Gestaltung: Ernst Strom, München
Für unverlangt eingesandte Manuskripte keine Gewähr · Der Vespa Tip erscheint sechsmal jährlich · Das Jahres-Abonnement 1959 kostet 1,80 DM · Einzelpreis 40 Pfennig · Alle Ausgaben des Jahres 1959 können über die Post nachbestellt werden · Bestellungen bei Ihrem Briefträger oder zuständigen Postamt · Zur Zeit gültig Anzeigenpreisliste Nr. 3.

Foto: rotofoto, publifoto, Fotobots, Keystone, Vialon, Bayer.-Bild-GmbH., Haase, Glässel, Foto Goyo, Jelinek, Schefer, Pfeil, Mertens, Duttonhofer, Clubfoto

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 Farbprospekserie B/O - VESPA GMBH AUGSBURG

Vespa

der meistgefahrenere Roller der Welt



Wir haben es geschafft, der neue Vespa 400 gehört uns!