



Audax Vespistico 1000km Brescia 1954 een Belgische deelnemer rijdt zojuist weg bij de start.



Belgische deelnemer aan de start bij de Brescia 1954.

die hem in actie zagen tijdens verschillende edities van de Audax Vespistico dei Mille Chilometri.”

Maar de wedstrijden in België waren zeker niet minder zwaar, zo had Dhr. Rousselle zelfs een soort van sneeuwkettingen gemaakt voor over zijn wielen om met zijn Vespa grip te krijgen op de Belgische zandpaden en modderpoelen.

Zijn beste resultaat behaalde hij, volgens zichzelf, overigens tijdens de 24 uur van Warsage in 1951. Een overwinning in de 125 cc klasse met een gemiddelde van bijna 70 km/u. Tijdens bepaalde wedstrijden voerde hij ook nog tests uit voor de befaamde Englebert-banden.

Georges Schreuer heeft met de Vespa ook nog verscheidene races gereden zoals in: Circuit des Cretes 1949, 1951 de Ronde van België en de Dison MC Rally 1951.

Een van deze wedstrijden moet zeker genoemd worden, Circuit des Cretes. Het is de benaming van een van de zwaarste, zo niet aller zwaarste, betrouwbaarheidswedstrijd van België welke plaatsvond in het heuvel en bergland ten zuiden van Luik, een rit van ongeveer 350 km en veelal off road. Samen met de “Trophée L’Armistice” te Luik behoorde Circuit des Cretes tot de zwaarste race in zijn soort.

De garage verhuisde in de loop der jaren van de rue Renkin naar de rue Xhavée en vervolgens de rue de Jehanster in Verviers. Waarbij men zich na de teruglopende verkopen halverwege de jaren 60 zich alleen nog maar richtte op de verkoop van automobielen.

Freddy Rousselle werd later een bekend coureur en heeft meegedaan aan vele wedstrijden met Rumi motoren maar ook met Adler en Salira. Tevens heeft hij driemaal meegedaan aan de 24-uursrace van Le Mans om maar ‘iets’ te noemen.



M.I.S.A. had een rechtstreekse aansluiting op het spoornet om de goederenstroom te optimaliseren.

*De Vespa frames kwamen binnen op speciaal daarvoor bestemde kratten om de kans op beschadigingen tijdens het transport te minimaliseren. Deze kratten werden nadat de Vespa was geassembleerd ook weer gebruikt om de Vespa te vervoeren naar de dealers.*



Na ontvangst werden alle goederen uitvoerig gecontroleerd gelabeld en op voorraad gelegd in het zeer ruime magazijn. Grote aantallen lagen op voorraad om de continuïteit van de assemblage lijn te kunnen waarborgen.

*Type VGLB*

VGLB1T	1961-1962
Cellulose-lak Goodbruin, Mordore bronze	
M.I.S.A. Nr.	400319
Note	Dit is een zeer zeldzame kleur waar tot op heden geen informatie meer van terug te vinden is.

*Type VGLB*

VGLB1T	1961-1962
Cellulose-lak Grijsgroen m., Gris/Vert metal, Verde Metallizzato	
M.I.S.A. Nr.	400343
Piaggio code	6000M
Glasurit - Glasso	5315

*Type VGLB*

VGLB1T	1961-1962
Cellulose-lak Atlantisch blauw, Bleu atlantique	
M.I.S.A. Nr.	400321
Ditzler (PPG) code	10993
Note	Ditzler had rond 1960 een een Bleu atlantique DQE 10993 DAL lak in haar pakket voor de Mercury/ Lincoln. Let op het betreft een niet metallic blauwe kleur.

*Type VGLB*

VGLB1T	1961-1962
Cellulose-lak Ivoor, Ivoire, elfenbein, Avorio	
M.I.S.A. Nr.	400344
Ditzler (PPG) code	909
Max Meyer code (oud nr.)	15241
Max Meyer code	1.298.3909
Piaggio code	PIA909
Note	Er zijn ook enkele wit/beige M.I.S.A. VGLB's bekend als overgang naar de VLA en de VSB vandaar ook vermeld bij Type VGLB.