

VESPA-JOURNALEN



november

S	M	T	W	T	F	S
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30



Officielt organ for Vespa klub Danmark
Nr. 11 NOVEMBER 1957 4. Aarg.



- saa ...

"Jena"

EFTERSYN bør foretages udenfor »sæsonen«, når De bedst kan undvære Deres Vespa et par dage, når mekanikeren har bedst tid. **NU** er det rigtige tidspunkt. Samtidig ses Deres dæk efter, og hvis det af kørselssikkerhedsgrunde vil være bedst at skifte til nye dæk — ikke mindst med henblik på efterårs- og vinterførets farlighed — gør vi opmærksom herpå. Gå trygt til »JENA«.

SALG . SERVICE . EFTERSYN

Frederikssundsvej 82 . Kbh. NV.

Tlf. Taga 6893

Skovlunde Byvej 36

Tlf. 94 33 93

Ved Torsten Christensen
V. K. Aarhus



Et eksempel paa *Vespa - kammeratskab*

I foråret 1956 laa jeg som marinesoldat i Amsterdam og kom en aften tilfældigt i snak med en vespist fra V.K. Haarlem. Vi syntes om hinanden og mødtes næste dag for at uddybe bekendtskabet og diskutere forholdene i danske og hollandske Vespa-klubber.

Men mødet begyndte med en overraskelse! Da jeg om morgenen kom til mødestedet holdt de fleste af V.K. Haarlems medlemmer dér, og de havde taget en ledig Vespa med til mig. Fem minutter senere var vi paa vej til Haarlem, hvor der var arrangeret frokost paa en skovrestaurant, hvor klubben holder sine klubmøder.

Der var lagt et større program for mig: biltur ud til kysten, sightseeing i store og smaa byer, eftermiddagskaffe paa hyggelig kro o.s.v.

Vespa-forhandleren J. de Graaf var vært ved aftensmaden. Han er aktivt medlem af V.K. Haarlem. Dagen sluttede med en festlig aften i Amsterdam, og ved denne lejlighed fik jeg overrakt den hollandske plakette.

Siden har jeg jævnligt korresponderet med J. de Graaf, og da jeg i aar kørte til Paris i min ferie, fulgte jeg de mange invitationer og besøgte ham og hans familie igen. Efter den 500 km lange tur Hamburg-Haarlem ankom jeg en sen og regnfuld aften til Kleverparkweg, ringede paa, og døren blev aabnet. Aldrig har jeg oplevet magen til gæstfrihed! Der blev hurtigt organiseret et gæsteværelse og serveret varm mad — og saa gik snakken lystigt.

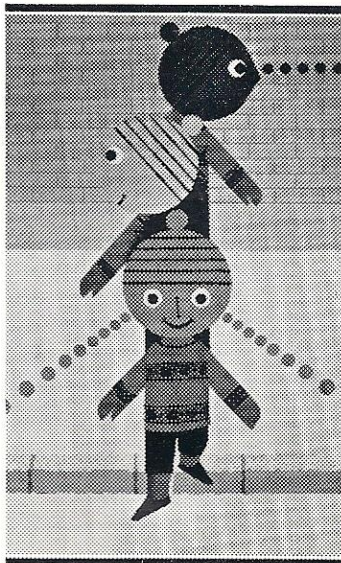
Tre herlige dage tilbragte jeg i Haarlem. De Graaf tog fri fra sin virksomhed og viste mig Marken og Voolendam. Paa disse par dage fik jeg set, hvad der er værd at se i Holland.

Men jeg maatte videre. Mod Paris. Da jeg hentede min Vespa, fandt jeg den pudset og poleret, fyldt op med benzin og hovedefterset! Dertil kom, at den var blevet forsynet med funkende nye hjulkapsler med underlagsskiver. Det var svært at faa „takket af“, men omsider fortsatte jeg til Paris, en herlig tur gennem pragtfulde landskaber og uden eet eneste uheld.

Jeg glæder mig til at byde J. de Graaf og hans frue velkommen her i Aarhus til næste aar. Jeg vil gøre, hvad jeg kan, for at de skal faa samme gode indtryk af danskerne, som jeg har faaet af hollænderne.

Og hvad var det saa, der førte til dette venskab? Den lille fyr, som enhver af os kender: Vespa.

Pas paa børnene ...



Det gælder Deres scooter!

Undgå motorstop og ujævn gang - forlang ny



Deres scooter kræver — som enhver anden to-takts motor en speciel olie, hvis De vil undgå sod- og koksaflejringer i motoren og deraf følgende ulemper som uregelmæssig gang, hyppige motorstop, unø-

dig slitage og for stort benzinforbrug. Forlang den nye SHELL To-Takts olie — mærk hvordan motoren arbejder perfekt, hvordan alle dens kræfter udnyttes, og hvor meget længere De kan køre på literen!

SHELL 2T TO-TAKTS OLIE giver Dem alle disse fordele:

- ☆ Beskytter mod kortslutning af tændrørene
- ☆ Forhindrer kold tæring og rust i lejerne.
- ☆ Blød og ensartet gang.
- ☆ Nedsætter slid på stempel og cylinder.
- ☆ Færre reparationsomkostninger.
- ☆ Flere km på literen.

Vespatriotisme

Lad os tale lidt om en stor kærlighed til en smuk scooter med temperament og aandrigthed — og med en anelse af eventyrblod i aarerne, uden hvilken en motorcykel nok kan blive en god tjener, men aldrig en saa charmerende rejsefælle. Lad os sludre lidt om Vespa'en. — —

Hvilket mageløst køretøj — formfuldendt og bedaarende som Gina Lollobrigida, besnærende og enestaaende som Marlene Dietrich, himmelsk som Garbo. „Men kan man nu osse naa noget paa den?“ spørger den entusiastiske motorcyklist og svinger sig paa sin 500 cc gang. Men lad ham blot køre, — han vil aldrig naa det, vil næppe kunne forstaa den dybe følelse af sympati, denne scooter er genstand for, — den, der i et belejligt øjeblik fløj fra tegnebrættet som en sommerfugl fra puppen, og som siden i en dunkel efterkrigstid første gang saa dagens lys under sydens sol, har udviklet sig til et enestaaende stykke teknik.

Lad saa blot mange mennesker rynke paa næsen af vor Vespa, ligesom de gode borgerfruer ad den første letpaaklædte foraarspige. „Hun vil hurtigt forkøle sig...“ siger de og slaar med nakken. Men denne pigelil har ædelt blod i aarerne og ikke rød sodavand, — er sundheden selv. Og hun blæser de kloge hoveder et stykke. Hun har skam ikke forkolet sig...

Lad haarene rejse sig paa hovedet af en motorcyklist, der første gang han sidder paa en Vespa forsøger at tage et sving for fuld gas. Han maa først og fremmest

forstaa, at han endnu ikke har været ude for en saa medgørlig og lidet selvraadig lille dame, og der gaar da heller ikke lang tid, før den spinder muntert. Og er han en kører med blot en smule tilpasningsevne i kroppen, glemmer han snart den tørre teori om motoren i den ene side o.s.v., o.s.v. — og suser afsted med Vespa'ens typiske „turbinehyl“, saa alle og enhver maa forbavses.

Og damerne — ja, de har med det samme fundet en god veninde i Vespa'en. De elsker kort sagt dens ukomplicerede væsen, dens ringe vægt og dens elegante linier. Ja, selv den erfarne tekniker indrømmer i sit stille sind, at konstruktionsprincippet i Vespaen med det selvbærende chassis og den kompakte udveksling maa beundres som en genial ide.

Hvad har folk ikke budt deres Vespa. Den har troskyldigt klatret over alpepas med to personer og bagage (ja, og hund ikke at forglemme); i aarevis har den maattet slide og slæbe dag efter dag, uden at det tekniske vidunder af en motor blev helliget den mindste pleje; man har monteret sidevogn paa den, og anbragt zentnertunge tanter i dem. Selv paa væddeløbsbanen har den haft succes — forspændt en travsulky. Man har sat rekord med Vespaen, og ligeledes er der idealister, som har kørt egentlige terrænløb — og sikke noget terræn de har fundet sig til det brug —

Men der er noget endnu mere anstrengende: den lader sig taalmodigt behænge med alverdens tilbehør. Næppe nogen scooter bærer sin udsmykning med saa me-

SPECIALFORRETNINGEN

kom og prøv

**G. S.
G. T.
SUPER 150**



Deres brugte Vespa som udbetaling — restsummen uden veksler

N. J. STRANDBERG & SØNNER

Peter Bangsvej 76 . Go. 2915 || Godthaabsvej 109A . Go. 2991

Udenfor forretningsstiden: telf. 70 49 53

gen ynde som netop Vespaen. — Lige fra traadhjulskapsler til kæmpehvepse, propeller og vimpler, tre-etages kofangere, kvaster paa styret, 24 plaketter spredt over hele maskinen, flagstænger for- og bagpaa, adskillige forchromede bøjler, fodstøtter o.l. og en taske med skønne amerikanske cowboy-sølv søm.

Saadan er det med Vespaen. Den er blevet en slags naturfænomen. Man kan rynke paa næsen eller have noget at udsætte paa den — den er der dog alligevel. Og den paa sin side har drejet pessimisterne en knap med et syvcifret oplagstal, der siger mere end mangen klog snak. Tja, og naar vi saa sidder her og sludrer, Vespa-folk imellem, saa kunne vi jo nok ønske os et og andet, bl.a. en lidt større tank paa normal Vespaen. G.S.en er iøvrigt et saa usædvanligt køretøj, der i den grad begejstrer køreren, at man ogsaa har gjort disse egenskaber tilgængelige for dem, der ikke ønsker og ikke har brug for den helt store hastighed. Nemlig i G.T. Og saa med en dejlig blød og bred sadel, — G.S. sadler har hidtil været tiltænkt mere sportsligt betonede bagfjerdinger.

Vi har lært at holde af Vespa'en, som den nu engang er. Vi holder af dens sirlighed, smidighed og fordringsløshed. Vi beundrer dens geniale opbygning og elegance — og saa maa andre mennesker kunne tilgive os; i kærligheden overdriever man immer-væk en lille smule.

„Vespatrioten“.



Vespa-kører i Amerika

— Normalt er jeg lige saa glad og tilfreds søm en bedemand, der lige har gjort en god forretning, men efter at den lokale Vespa-forhandler laante mig en af de italiensk byggede tohjulede til gennemprøvning i en week-end, følte jeg mig som født paany.

Det var meget fornøjeligt at høre tilskuernes spørgsmaal om pris, benzinforgbrug og maksimumfart. Men der er en hage ved at køre paa scooter: det er mere sporty, og tager derfor noget at glæden ved at køre bil; der er dog ogsaa fordele som f. eks. bedre parkeringsmuligheder.

Saa ny som den er her i staterne, er Vespaen automatisk skydeskive for alle slags bemærkninger, som kan faa en mand til at gaa ud af sit gode skind; men maaske er det den smittende uforskamethed, der breder sig fra disse smaa sekshestes køretøjer, naar de smutter lige forbi en række af store skinnende dollargrin, som er blevet indviklet i en trafikprop.

Da jeg efter en kort instruktion startede ad Manhattans First Ave. lod der mange muntre tilraab. Der var lidt lavvande i benzintanken, og da jeg drejede ind paa en station og sagde „Fyld den op!“, spurgte tankpasseren om jeg havde en teske paa mig!

— Bevar mig vel, sagde min vognmekaniker; jeg haaber ikke, du byttede lige over med vognen!

Og saadan fortsatte det hele vejen: „Hvor er nøglen, den trækkes op med?“ „Den er go' nok til at smutte til stationen med,“ „Hvor skal man putte monten i?“ Kun min lille 3½ aars datter var anderledes reagerende: „Den er meget køn, sagde hun. Har du en is med hjem, far?“

Vil De ha' en god pris for Deres brugte Vespa —

- saa byt den til en ny Super 150, Gran Turismo eller Gran Sport hos os. Vi giver højeste pris i bytte - enten Deres gamle maskine er klausuleret eller klausulfri.

Børge Asnov

Strandvej 143 . Hell. 7515 - Hell. 7847
Værksted: Callisensvej 10 A . Hell. 6908.



„Pilot to crew“

„Pilot to crew“ er betegnelsen for et samtaleanlæg, der anvendes i militærflyvemaskiner. Det består af en mikrofon og et hørerør til hver mand i maskinen, og det sætter dem i stand til at tale sammen trods støj.

Fra Motophone i Odense har vi modtaget et tilsvarende anlæg for scooterkørere til gennemprøvelse hos vor tekniske medarbejder. Det er en nykonstruktion, som sætter fører og passager i stand til at føre normal samtale under kørslen.

Det virker forbløffende godt. Paa en læderrem foret med velouriseret stof er anlægget monteret, saa det nemt kan skydes op paa styrthjelmens højre rem. Et stik sættes i en stikdaase, der er forbundet med et 6 volt batteri. Mikrofonen er dækket af en tynd plastichinde, som udelukker vindstøj. Tale gaar rent og tydeligt igennem, og det er en stor behagelighed, at man paa en længere tur ubesværet kan tale sammen. Specielt for sidevognspassagerer er dette anlæg ideelt; dér er man ellers udelukket fra at kunne tale sammen.

Prisen for et anlæg i den nye konstruktion vil blive omkring 85 kr. komplet.

V. K. Københavns nye klublokale

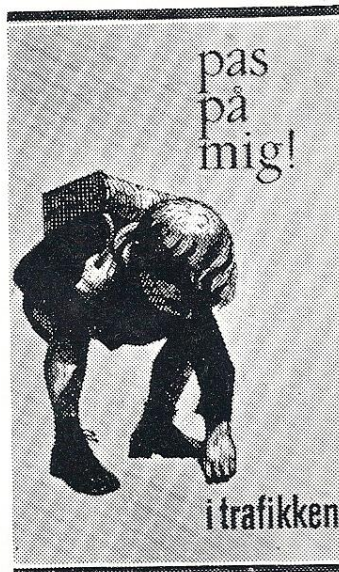
- hyggeligt
- centralt
- rimelige priser

Sct. Andreasordenens
selskabslokaler

FREDERIKSBERG ALLE 11

- kom til
klubaftenerne

Pas paa børnene...



• HJØRNET

VESPA

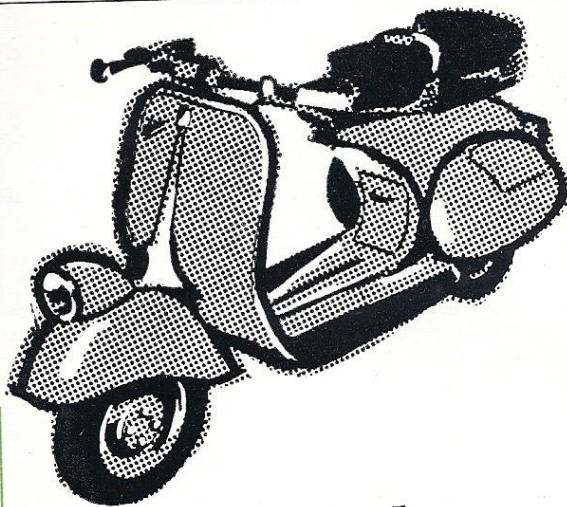
Hver dag VESPA-demonstration.
Vi tager gerne Deres brugte Vespa som hel eller delvis udbetaling.
Vil De sælge Deres Vespa, er vi kontant køber.
Alt i tilbehør og udstyr.



FREDERIKSBERG MOTOR CO

v/ F. Bjerregaard . Vodroffsvej 2
(Hj. af Gl. Kongevej og Vodroffsvej)
Telefon Hilda 2050

FULDA AUTOGUMMI · JÆGERGAARDSGADE 100 · AARHUS · TELF. AARHUS 35920



Vespa med

Fulda

- en kombination
der giver
økonomisk og
driftsikker kørsel



KILOMETERNES DÆK

Man har ikke set sig *for* før man har set sig *tilbage!*

En af de alvorligste anker, der her i landet kan rettes mod de kørende — heraf ogsaa utallige Vespakørere — er utvivlsomt, at de alt for ofte forlader deres bane uden at have sikret sig, at det sker uden fare eller ulempe for andre.

Ikke mindst Vespa'ens utrolige manøvreedygtighed frister føreren til at foretage ganske uventede og uberegnelige manøvrer f. eks. paa stærkt befærdede hovedgader i storbyer. Det er fristende at „vespe“ sig frem gennem færdslen, og det skal indrømmes, at man kan gøre det paa en Vespa. Men svingningsmanøvrer og ændring af kørebane giver ofte anledning

til mange og alvorlige færdselsuheld.

Særlig grelt er det, at selvom de fleste kørende før en svingningsmanøvre har været opmærksom paa den modgaaende eller foran kørende trafik, saa glemmer de at orientere sig bagud og skærer derfor pludselig ind foran bagved kørende.

Bilisterne har bagspejlet at ty til, naar de skal orientere sig bagud. Mange Vespister har ogsaa faaet monteret bagspejle, som er ganske udmærkede; men færdselsloven kræver, at scooterføreren ser sig tilbage ved at dreje sig. Deltager man f. eks. i en duellighedsprøve, kan det, at man ikke ser sig tilbage paa korrekt maade, medføre, at man dumper!

Kører De i stærk trafik paa gader, hvor der køres i flere kolonner, saa hold Deres bane. De sekunder, De vinder ved forceret kørsel, er ikke den risiko værd, som forceret kørsel indebærer. Men kan De ikke dy Dem, saa er det Deres absolutte pligt at orientere Dem bagud, inden De „vesper“ Dem frem, og gør det kun, naar det kan ske uden at genere den øvrige trafik.

Som kommentar til disse linier har en kendt motormand sagt: „Tag den med ro! Hellere 10 minutter for sent i dette liv end 10 aar for tidligt i det næste!“

Kan De klare Dem hjem, *hvis det kniber?*

små tips i en snæver vending

Deres Vespa har selvfølgelig altid opført sig perfekt — lige til den dag, De skal skynde Dem paa arbejde, fordi vækkeuret gik i staa; og saa vil Deres kobling ikke koble ud!

Det er næsten sikkert, at det er wiren til koblingen, der er slidt over. Det kan klares med lidt behændighed, takket være Vespaens specielle gearkassekonstruktion. De starter motoren paa sædvanlig vis og sætter Dem op. Med det ene ben sparker De lidt af som paa et løbehjul, og naar Vespaen ruller fremad, giver De lidt gas — ikke for meget — og lister ind i 1. gear. Det vil nok de første gange, De prøver det, ruske lidt haardt

i maskinen, men det kan gøres vældigt fikst, saa det næsten ikke mærkes. Paa sædvanlig maade kan De nu bruge gearne; bare der er lukket for gassen, kan De lige saa stille skifte op og ned i gearene under kørsel. Naar De skal standse, maa De selvfølgelig vippe gearet i frigeare.

Hvis det en dag ikke er Dem muligt at flytte fra 3. til 2. gear, og hele haandtaget dingler om styret, saa er det ene gearkabel knækket. Men ogsaa da kan De slippe hjem. Inden De starter flytter De med fingrene sektoren paa gearkassen i frigeare. Frigearet finder De som det mindst dybe hak i sektoren imellem det ene hak til

1. gear og de to hak til 2. og 3. gear. De kan nu starte, men ikke faa Vespaen i 1. gear; men det gaar ogsaa — ved at bruge koblingen lidt rigeligt — at starte i 2. gear og herfra gaa op i 3. gear. Og saa er det bare at prøve paa at klare sig hjem i 3. gear. Det er faktisk forbløffende saa langt man kan klare sig med det ene gear. I tilfælde af stop, maa man gentage processen med at flytte sektoren til frigeare igen.

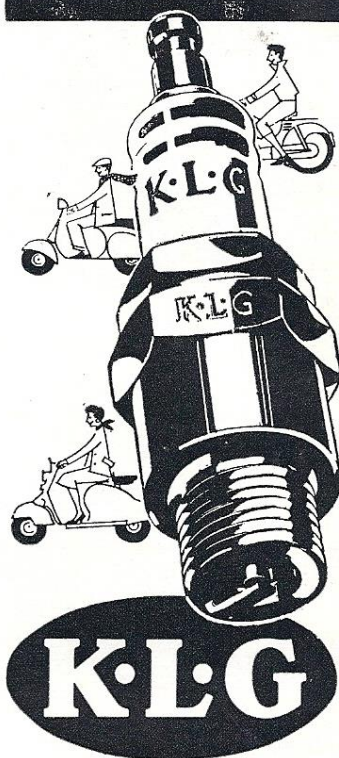
Er gearkablet, som flytter gearret til højere gear, knækket, maa man vælge, hvilket gear man vil køre hjem i. I byen vælges 2. gear, men paa landet kan man klare 3. gear. Sæt sektoren i det paagældende gear, og hvis Vespaen ikke er startet, saa løb den igang i gearret, der skal køres i. Er man meget fingernem, kan man holde koblingshaandtaget med venstre haand, bøje sig over Vespaen og med højre haand vælge gearhaket i sektoren, medens motoren gaar; saa slipper man for at løbe motoren igang.

Et bremsekabel til for- eller baghjulsbremse kan undværes, hvis man kører meget forsigtigt, og i hvert fald een af bremserne er i orden. Men kør ikke over 40 km/t.

Tilbage er saa gaskablet. Kan man ogsaa klare sig uden det? Det er faktisk det sværeste, men det kan gøres, — undtagen med en G.S.

Er kablet slidt op oppe ved gashaandtaget, trækkes wiren igennem til karburatoren; lad den gaa under denne og op i højre haand. Naar De nu trækker i kablet, vil gasspjældet aabnes, og naar De slipper, vil det atter lukke. Pas paa wiren ikke kommer i klemme under karburatoren.

En anden mulighed er at give saa meget tomgangsgas paa tomgangsskruen, at man kan liste hjem. Men der skal meget mere gas til, end man tror, og man kan kun regulere sin fart med bremserne. Det er derfor en besværlig maade og temmelig usundt for bremserne. Iøvrigt holder gaskablerne saa godt, og det er meget sjældent, de knækker.



**K.L.G. tændrør
anvendes hvor
belastningen er
hårdest!**

Førstemontering i 94 % af samtlige dansk fremstillede autocykler. — Takket være det fantastiske isolationsmateriale New Corundite fåler K.L.G. den hårdeste belastning — og holdbarheden er meget større!

Import:
Vilh. Nellemann A/S -
København - Randers



Bryllup i Hjørring

Sonja Andersen og Preben Asmussen, V.K. Hjørring er blevet viet i Sct Katrine Kirke og 15 scootere var modt frem for at hylde dem.

INDIANERNE kommer paa Vespa

Dansk Vespa Union har store planer for det kommende aar. Paa et styrelsesmøde fornylig drøftede man planerne for en række stævner rundt om i landet i 1958. Og ideoer og ideer er rigtig kommet til udfoldelse.

Aarets sensation bliver utvivlsomt indianerstævnet i Odense. Kun deltagere i fuld krigsmaling vil blive tilstedt adgang! Naturligvis er planerne endnu kun paa skitsernes stadium, men det forlyder, at præsidenten vil optræde som den berømte „Sitting Bull“, en opgave, der vil kræve et minimum af maskering! Sammen med sine høvdinger vil „Sitting Bull“

ved indianerlejrens baal ryge en fredspibe.

Fantasiaen faar frit spillerum ved dette stævne, hvor indkvartering naturligvis sker i medbragte telte. Indianerlejren vil formodentlig blive etableret paa en central plads i Odense. Det har ikke været muligt at faa nogle enkeltheder frem endnu, men det forlyder, at programmet ogsaa vil omfatte krigsdans og madlavning paa baal foran teltene.

Naar vi omtaler dette stævne allerede nu, er det for at give Dem god tid til at udtænke en passende udsmykning af Dem selv og Deres køretøj til dette eventyrstævne, som De maa med til!

VESTERBRO

SCOOTER

Det umulige ordner vi med det samme

Det haabløse tager lidt længere tid

Vespa udlejes uden fører

VÆRKSTED

H. DAHL . H. FISCHER

AMERIKAVEJ 12 . TELEFON HILDA 2093

Prøv at køre med -

Det ser ud til, at interessen for orienteringskørsel er stigende. I stedet for at benytte lørdag og søndag til at sidde indendørs og gætte kryds og tværs, har Vespa-kørerne faaet smag for den uden-dørs kryds og tværs, der kendes under betegnelsen: Orienteringsløb. For at opmuntre endnu flere til at lade handling følge tanken — og næste gang deltage aktivt i orienteringsløbet, skal vi give nogle oplysninger om denne form for sport.

Naar deltagelsen i klubbernes orienteringsløb ikke altid staaer maal med de anstrengelser, som arrangørerne har gjort sig, kan det skyldes forskellige aarsager. Mange har aldrig prøvet at køre orienteringsløb og viger tilbage herfor, fordi de gaar med en forestilling om, at den kære og dyrt-købte Vespa vil lide skade ved at komme ud i noget saadant! Flere tror nemlig at orienteringskørsel er identisk med terrainkørsel. Men det er langt fra tilfældet. Et orienteringsløb foregaar paa veje, der er kortlagte, som biveje og sogne-veje. Gennemsnitshastigheden bliver altid afpasset efter de ringeste vejstrækninger, som kan have karakter af en god, sjællandsk mark-vej, og kørerne behøver under ingen omstændigheder presse deres Vespa til haarde prøver.

Udrustningen.

Styrhjelm burde være obligatorisk. Paaklædningen afpasses ef-

ter aarstiden, og solidt fodtøj er altid af det gode, hvis man skulle komme ud for et skred, hvor det er nødvendigt at „klappe landings-stellet ud“.

Iøvrigt skal De have det kort, der køres efter, og det er som oftest i 1:100,000 og koster ca. kr. 3.—. Hertil kommer lineal i ca. 20 cm's længde og et par spidse blyanter. Lineal og blyant anbringes i en snor af passende længde og hænges omkring halsen. Kortet skal være anbragt, saa det er let tilgængeligt. For smaa omkostninger og ved hjælp af lidt fingerfærdighed kan man selv fremstille en kortholder. Lav den ca. 40×40 cm af svær plastic-folio over et stykke svært karton eller masonit. Med en fedtblyant kan man sætte mærker paa folio-en, naar man afmærker kontroller. Mærkerne lader sig let fjerne igen med et viskelæder, og det er rart, at man ikke behøver tage kortet ud under øvelsen.

To kraftige papirklemmer er praktiske til fastgørelse af kontrolkort og kørselsanvisning. De anbringes i et hjørne af kortholde-ren. Endelig skal man medbringe et ur, der gaar nogenlunde præcist. Et armbaandsur er naturligvis det mest praktiske.

Med fyldt benzintank og kilometertæller i orden er man nu klar til at faa sin starttid — og den faar vi i næste nummer af Vespa-Journalen.

H.O.P.

AUTORIS.



SERVICE

**Reparationer . Service . Opbevaring
Henter og bringer . Kommer overalt**

HOLMBLADSGADE 42
Sundby 3736

VESTERBROGADE 126
Eva 7241



akti-
vitet

Billedet øverst i midten er fra V.K. Aarhus' klubmesterskab, hvor deltagerne tilsyneladende maatte bide til bolle! Det ser i hvert tilfælde saadan ud efter billedet her. Det var imidlertid kun et lille, muntret islat i konkurrencerne, at kørerne skulle tage en vanillekrans med munden.

De tre andre billeder er fra den aarlige bykamp mellem V.K. Fredericia, Horsens og Vejle, hvor Jørgen Palner Kristensen, V.K. Vejle placerede sig paa første pladsen efterfulgt af Per Løvenstein, V.K. Horsens. I bykampen er desuden udsat en pokal, som for anden gang blev hjemført af V.K. Fredericia. Billedet viser,

hvorledes medlemmerne forsøger sig som artister.

BRUGTE SIDEVUGNE

til Vespa
med 8 & 10" hjul
sælges

F. Bülow & Co. A/S
RUGAARDSVEJ 20 . ODENSE
TLF. 3700

Vespa-værkstedet

HA-KA

Alle
reparationer
udføres

VIKTORIAGADE 24

Eva 8528
Vester 3973 V



Aut. værksted

Rud Pedersen

ERICHSENSVEJ 2
Ved Gent. Torv . Gent. 177



VESPA AKTIVITET

V.K. Aalborg: 6. nov. kl. 20: Kegleaften i Aalborghallen. * 28. nov. kl. 20: Filmaften paa Vandrørhjemmet, pejsestuen.

V.K. Aarhus: 5. nov. kl. 20: Gaa-se- og andespil hos Salling. * 14. nov. kl. 18,30: Til Henning Sørensen paa sygehuset i Skanderborg. Kaffe paa hjemturen. Startsted: Raadhusrampen.

V.K. Haderslev: 3. nov. kl. 8,30: Orienteringsløb fra Gravene. * 9. nov. kl. 19: Pr. bil til efteraarsfest i Sønderborg. Tilm. senest 4. ds. Oplysn. hos formanden.

V.K. Helsingør: 3. nov. kl. 13: Vespa-træf med V.K. Køge ved Frederikssund, Chr. 9.s bro ved restaurant „Bi-lidt“. Madpk. * 14. nov. kl. 19,30: Filmaften i Teatercafeen, rejsefilm i farver. * 17. nov.: Orienteringsøvelse. Se opslagstavlen. * Startsted: Torvet.

V.K. Hjørring: 6. nov. kl. 20: Generalforsamling paa restaurant Schmidt, Torvet.

V.K. Horsens: 14. nov. kl. 20: Klubaften paa Rytterkroen. Ole og Viggo viser farvelysbilleder fra ferie i Holland og Tyskland. Tag selv billeder med fra sommerens ture.

V.K. København: 6. nov. kl. 20: Klubaften i Sct. Andreasordenens lokaler, Fr.bergalle 11. LRS: Viggo Holst-Christensens rejse-lysbilledforedrag „Camping paa Vespa“. Konkurrencen fra forr. maa-ned fortsættes. * 13. nov. kl. 20: Hos Caltex, Bredgade 34. * 24. nov. kl. 9 prc.: Klubmesterskabet fra Hornblæseren. Kort 1:100.000 turistkort N.Ø.-Sjælland. Startpenge kr. 3,00. Kort kan købes

ved startstedet. * 30. nov. kl. 19,30: Flæskespil i klublokalerne. Plader: 2 kr. pr. stk., 3 stk. for kr. 5.—. 10 spil. Stort ekstraspil kr. 1.—. Tag venner og familie med.

V.K. Køge: 3. nov. kl. 13,30: Fællestur med V.K. Helsingør fra Torvet. * 6. nov. kl. 19,30: Klub-aften, orienteringsløb paa papiret. Blyant, lineal og kort 1:100.000 medbr. Entre 50 øre. * 17. nov. kl. 13,30: Travetur, paa Vespa til Gjorslev. * 26. nov. kl. 19,30: Klubaften med lysbilledforedrag om Europastævnet i Spanien ved ing. P. Rasch. Entre 50 øre. * Klubaftenerne holdes paa Odd Fellow Gaarden, Jernbanegade, Køge.

V.K. Nykøbing F.: 7. nov. kl. 19,30: Stort andespil i Naverhulen. Tag bagpassageren med. * 17. nov. kl. 13,15: Til Maribo. Startsted: Autocompagniet.

V.K. Odense: 10. nov. kl. 14: Tur. * Nærmere program fremkommer senere.

V.K. Randers: 7. nov. kl. 20: Lotterispil, fine gevinster til Mortensaften. * 21. nov. kl. 20: Med Lau og Jytte til Barcelona. * 7. dec. kl. 20: Pakke- og julefest. Pakke til mindsteværdi af kr. 1.— medbr. af hver deltager. * Alle arrangementer paa „Skydepavillonen“.

V.K. Roskilde: 9. nov. kl. 19,30: Andespil med efterflg. dans. Palæ-Cafeen. * 17. nov. kl. 13,30: Fototur. Dagens bedste foto belønnes. * 26. nov. kl. 19,15: Færdselsaften med fælles kaffebord. Palæ-Cafeen. * Se iøvrigt den ny opslagstavle, Hersegade 13.

V.K. Sønderborg: 9. nov. kl. 20: Efteraarsfest paa „Colosseum“ med V.K. Haderslev, Aabenraa og Tønder. * 20. nov.: Sidste kegleaften i turneringen i Augustenborg. * 4. dec. kl. 20: Adventsfest paa „Colosseum“. Præmieuddeling fra kegleturneringen, filmforevisning m.v. Hver deltager medbr. lille grangren og tællelys. Desuden lille julepakke til mindsteværdi af 1 kr.

V.K. Vejle: 10. nov. kl. 14: Travetur fra Kirketorvet. * 27. nov. kl. 20: Klubaften ved „Didde“ paa Raadhustorvet.

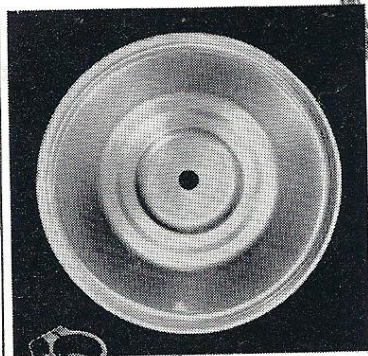
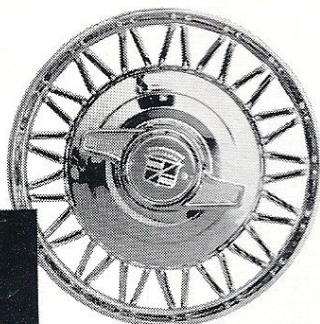
- NYT



TILBEHØR...

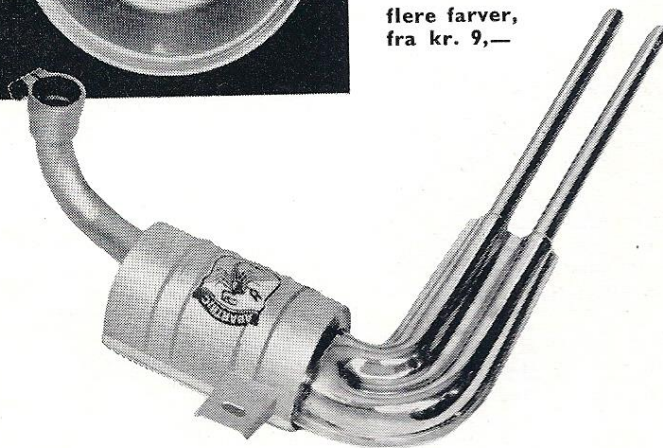
— Elegant
trådhjul

for alle modeller
fra kr. 33,—



Underlagsskiver
for trådhjul

flere farver,
fra kr. 9,—



Italiensk luksuslydpotte.

m. dobbelte rør.

Nr. V. 1230 for mod. De Luxe 125

Nr. V. 1231 for - Super 150 & Gran Turismo.

SPØRG HOS DERES LEVERANDØR

HR REPRÆSENTANT
BØRGE LARSEN
PALNATOKESVEJ 36
129 ODENSE

overfor en forchromet plade under nummerpladen!

RESERVERET POSTVÆSENET

V.K. Nykøbing F. havde god tilslutning til sit orienteringsløb i oktober, hvortil Lambrettaklubben medlemmer var indbudt. Løbet foregik i Orupgaard-Systofteegnen og strakte sig over 18 km. Kirsten Rasmussen fra V.K. Nykøbing F. besatte 1. pladsen med Johs. Rasmussen, Vespa, paa 2. pladsen. Herluf Rasmussen, Lambretta, blev nr. 3.

Biler maa gerne have to horn med forskellige toner, naar blot de betjenes med een hornknap. Ifølge loven skal motorcykler derimod være forsynet med et eentonigt horn med konstant tone. Som andet lovmæssigt udstyr staar for motorcyklers vedkommende: een forlygte til fjernlys, nærlys og positi-

HVEPSE-



STIK

Ved en ekstraordinær generalforsamling i V.K. Roskilde valgtes Bent Lykke Hansen til ny formand for klubben. Som sekretær indtraadte Volmer Hagemann og til bestyrelsen iøvrigt valgtes Chr. Christiansen, Hedehusene og Leif Hansen, Roskilde.

onslys, mindst een baglygte og nummerpladebelysning.

V.K. Aalborgs generalforsamling resulterede i lutter genvalg!

Hidtil har man ikke skullet have kørekort for at køre paa scooter i Frankrig. Det skal man imidlertid fra 1. april næste aar. Scootere har i Frankrig været indblandet i flere motorulykker end noget andet motorkøretøj, og nu haaber man at kunne dæmme op for de mange ulykker ved at paa- byde kørekort.

Lørdag d. 12. oktober havde V.K. Horsens Vespa-bryllup, idet Knud Nissen og Grethe Mortensen blev viet. Vi ønsker tillykke.

For sit arbejde for „Vespa Club de Espana“ i 1956 har præsidenten for klubben faaet tildelt aarets „guldhvæps“ — en slags vespisternes „Oscar“.

Ved V.K. Nakskovs generalforsamling blev der valgt ny bestyrelse. Formand blev Thrane, „Elmelund“, Branderslev. Til den øvrige bestyrelse valgtes Chr. Madsen, V. Karleby, Gunnar Olsen, Nina Jørgensen og Børge Rasmussen.

I den senere tid har politiet flere gange gjort opmærksom paa, at det ikke er tilladt at „dekorere en nummerplade. Skottelys maa ikke klæbes paa pladen, der heller ikke maa være skruet fast med reflekserende pynteskruer. Heller ej maa nummerpladen være indrammet af en forchromet ramme, der er spændt om eller over pladen. Derimod skrives der ikke ind

Udgiver: Dansk Vespa Union, Esplanaden 6, København K.

Præsident: Hans Larsen, Gustav Wieds Vej 29, Aarhus, telf. Aarhus 3 6271.

Ansvarsh. redaktør: John Jensen, M.D.F.

Redaktion og annoncer: Frederikssundsvej 382, st. Brh., telf. 94 15 32.

Juridisk konsulent: Lrs. Viggo Holst-Christensen, Amaliegade 36, K. Tid bestilles paa C. 3306 eller 3307.

**Medlem af
K.D.A.K.s Landsforbund.**