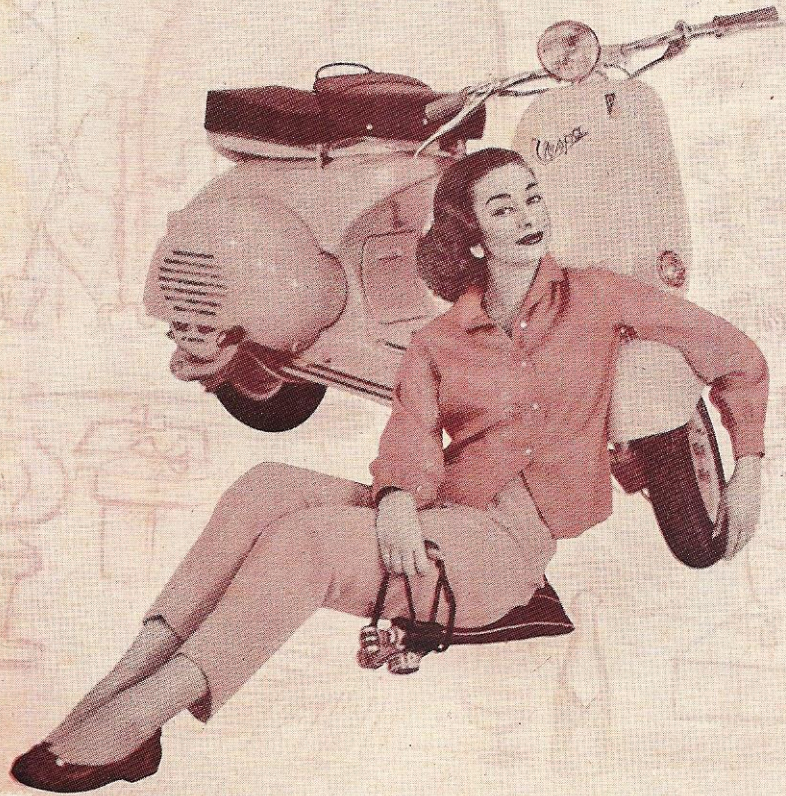


VESPA-JOURNALEN



december

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	31				



Glædelig jul

Officielt organ for Vespa klub Danmark

Nr. 12

DECEMBER 1957

4. Aarg.

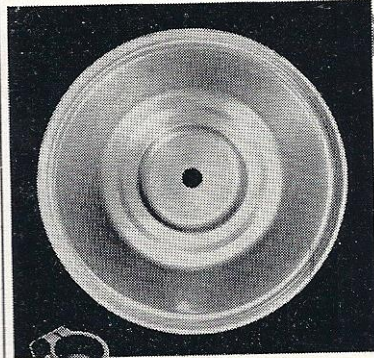
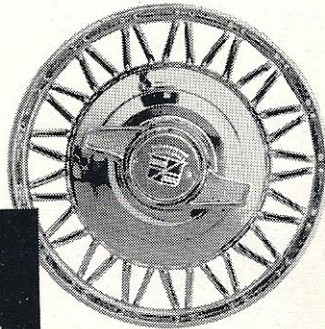
- NYT



TILBEHØR...

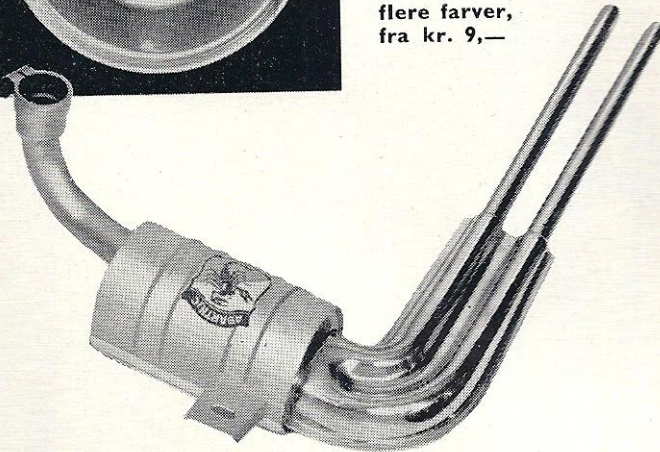
— Elegant
trådhjul

for alle modeller
fra kr. 33,—



Underlagsskiver
for trådhjul

flere farver,
fra kr. 9,—

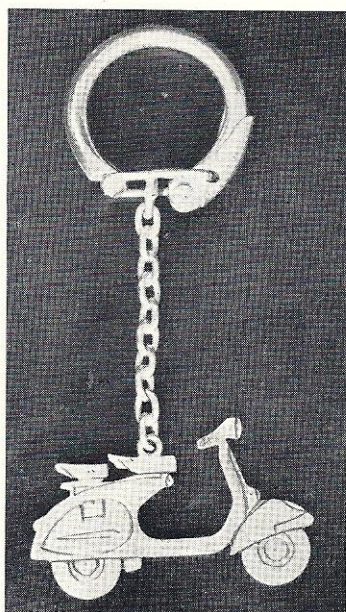


Italiensk luksuslydpotte.
m. dobbelte rør.

Nr. V. 1230 for mod. De Luxe 125

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

SPØRG HOS DERES LEVERANDØR



Julegavide fra Aarhus

Mangler De en ide til julegaven til Deres Vespa-ven — saa er der én her. Den er udskåret i 1 mm ægte sølvplade, og nøglering saavel som kæde er ligeledes gedigent sølv. Selve Vespaen maaler 33 mm fra forreste til bageste punkt, og maalet fra øverste punkt til nederste er 66 mm. Den leveres med gravering paa den ene side for kr. 20,—. Med gravering paa begge sider, kr. 22,—. Bestillinger kan sendes direkte til V.K.Aarhus. Eventuelt indregistreringsnummer og navn til indgravering bedes medsendt.

Klubberne faar iøvrigt her en kærkommen variation af de gængse sølvplader, der plejer at være præmier i konkurrencerne.

Alle klubberne
ønsker medlem-
mer og familie

**Glædelig
jul**

Meddelelse fra **D.V.U.s** præsident

Præsidenten for Dansk Vespa Union har bedt om optagelse af følgende:

Den 1. januar 1958 starter Vespa-Journalens redaktør, John Jensen, sit eget blad „SCOOTER“, som i sine spalter vil behandle stof vedrørende alle scootermærker i Danmark.

Med den særlige økonomiske og foreningsorganisatoriske virksomhed, der dannede baggrunden for Dansk Vespa Unions start og fortsatte bestaaen, — og naar henses til de retningslinier, Vespa Club Europa's 14 medlemslande bygger virksomheden paa, maa det være forstaaeligt, at Dansk Vespa Unions hovedstyrelse stadig har ment det rigtigst, at vor organisation bevarede eget medlemsblad.

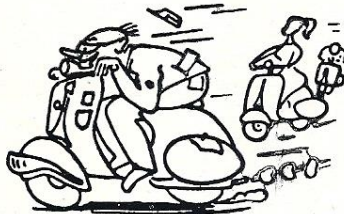
Man har imidlertid ikke ment det foreneligt med Vespa-klubbernes tarv at lade begge blade lede af samme redaktion, og John Jensen fratræder derfor — i fuld forstaaelse med unionsstyrelsen — Vespa-Journalens ledelse.

John Jensens arbejde har aftunget respekt langt ud over Vespa-abonnenternes rækker, ikke alene her i landet, men ogsaa i udlandet. Konstruktiv i sin evne til at give emnerne liv paa papiret, opfindsom ved løsningen af billedstoffets placering og ikke mindst ved at kontakte annonceforbindelser, vil John Jensens arbejdskraft blive savnet i bestræbelserne for en befæstelse og udbygning af Vespa-ideen i Danmark.

Det er mit håb, at hans ekspansionstrang maa faa held til at løse den nye opgave, han selv har ønsket at gaa i gang med. Jeg bringer ham her en varm tak for den indsats, han saa ubestrideligt har ydet for Vespa-Journalen.

Hans Larsen.

Af Claus F. Clausen . Vespa klub Aabenraa.



- en ferietur...

En lørdag startede vi, min kone og jeg, paa en ferietur fra Aabenraa sydpaa. De første dage skete der ikke noget; ned gennem Tyskland ad autobahn til Strassbourg og saa videre til Marseille, som vi naaede 4½ dag efter afrejsen. Efter at have forladt Marseille mod Monaco holdt regnen op, og et pragtfuldt vejr aabenbarede sig.

Vi boede fast paa camping „Paradiso“ udenfor San Remo, og herfra tog vi paa ture til Monaco og mange andre dejlige steder.

Efter et par dages ophold i San Remo gik turen til Domodossola, hvor det sidste tog over Simplon til Spiz i Schweiz gaar kl. 20 om aftenen. Vi naaede det, og turen forløb godt og uden uheld som hidtil.

Vi morede os dejligt, — og endnu mere de, der sad rundt om os, da vi fik spaghetti til middag. Sikken en fiasko med at faa det op i munden, og gæsterne i restauranten morede sig over os; men det overgaar vist alle, der første gang prøver at spise spaghetti.

Vespaen blev anbragt i toget, og vi rullede igennem Simplon til Brig, hvor vi skulle stige om. Her var imidlertid ingen videre forbindelse før om morgenen kl. 4,30, saa vi slog os ned i ventesalen i fire timer. Her traf vi en dame fra Zagreb i Jugoslaven. Hun talte tysk, og fortalte, at hun skulle paa ferie i Schweiz og allerede havde været 48 timer undervejs i eet stræk. Vi underholdt hinanden i ventesalen, saa tiden gik godt.

Næste morgen naaede vi Schweiz og kørte over Bern til Solothurn, hvor jeg tidligere har

arbejdet i to aar og var medlem af den lokale Vespa-klub. Hele dagen gik med at besøge gamle Vespa kammerater og undervejs fik vi indbydelse til at møde i klubbens lokale „Rebstock“. Her var dækket op til det helt store, og formanden for V.C. Solothurn udnævnte mig til æresmedlem af klubben, som tak for god indsats og virke for denne. Det var en vældig overraskelse, som blev fejret med et par flasker vin, og det blev sent, før vi var færdige med at opfriske gode minder fra internationale stævner og klubbens egne ture.

Vi blev hos vore venner i Schweiz i to dage, men saa gik turen atter hjemad. Tre dage igennem Tyskland, heraf to med regn, og vi var velbeholdne over den danske grænse efter 14 dages god ferie paa Europas landeveje. Vi havde tilbagelagt 4007 km, og Vespaen var en tro og tilforladelig rejsekammerat, der aldrig snød én tiltrods for sine kun 125 ccm. Den klarede sine 400 km daglig paa 10 timer uden uheld eller hosten. Det er et køretøj, man kan stole paa, selvom den har 30,000 km paa bagen.

Redaktionen

ønsker

**Glædelig
jul**

Paa *min*
ønskeseddel
staar:

tilbehør fra „Jena“

Det betyder at, der er masser af muligheder for dem, der skal gi' mig julegaver. Der er fiskehaler, hjulkapsler, dæk, kørehandsker, Vespatasker, forchromede lister og beslag, saddebetræk, spotlights, luffer - og de er øverst, for de er aktuelle netop nu. Kom ind og faa et tilbehørs-katalog hos „Jena“ - saa faar De ogsaa nemt ved at skrive ønskeseddel i aar.

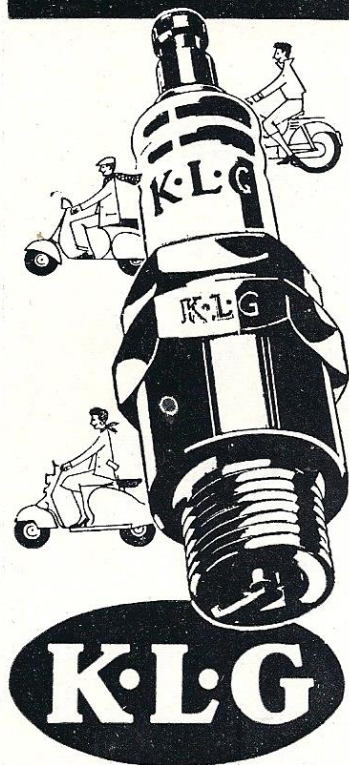


**SALG
SERVICE**

**Autoriseret
Vespa - forhandler**

saa
„Jena“

**FREDERIKSSUNDSVEJ 82 . TLF. TAGA 6893
SKOVLUNDE BYVEJ 36 . TELEFON 94 33 93**



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

Førstemontering i 94 %
af samtlige dansk frem-
stillede autocykler. —
Takket være det fan-
tastiske isolationsmate-
riale New Corundite tå-
ler K.L.G. den hårdeste
belastning — og hold-
barheden er meget større!

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

20

Pas paa!

Motorcyklister og scooterkørere

Der er et afsnit i den særud-
gave af „Pas paa“ som Større
Færdselssikkerhed“ har udsendt,
der specielt henvender sig til mo-
torcyklister og scooterkørere. Vi
synes, De skal have lejlighed til
at læse dette afsnit endnu engang,
saa derfor bringer vi det her.

Det er i virkeligheden en utrolig
tanke, at man har fundet paa
at give et tohjulet køretøj saa
mange hestekræfter, at det med et
fartglad og ubeskyttet menneske
i sadlen kan køre meget hurtigt.
Resultatet er da ogsaa, at motor-
cyklister ofte *selvforskyldt* kommer
ud for en ulykke.

Ganske vist kommer de fleste
motorcyklister og scooterkørere —
ligesom cyklister og knallertkøre-
re — til skade, fordi de ikke over-
holder vigepligtsreglerne, medens
uforsigtig overhaling og forbikør-
sel iøvrigt medfører det næststør-
ste antal kvæstede, men for hur-
tig kørsel efter forholdene er den
aarsag, der dræber de fleste mo-
torcyklister.

God sport

Selv om statistikken *ikke* paa-
viser, at de nu gældende hastig-
hedsbestemmelser bevirker, at kørsel
med høj fart kræver mange
ofre, saa er det ganske givet, at
en efter forholdene alt for stor
fart meget ofte er aarsagen til, at
ungdommelige og hensynsløse
motorcyklister bliver dræbt.

Dette sker næppe, fordi disse
motorcyklister ikke kender reglen
om, at farten altid skal afpasses



Aut. værksted

Rud Pedersen

ERICHSENSVEJ 2

Ved Gent. Torv . Gent. 177

efter forholdene og andres sikkerhed og heller ikke, fordi de ikke formaar at vurdere de omgivelser, de kører i, rigtigt, men fordi de har en helt gal opfattelse af, hvad det vil sige at køre godt. Ligesaa smart det er at køre med styrthjelm, ligesaa usmart er det at rase afsted til stor fare for sig selv og til rædsel for alle andre. Det er god sport at køre godt, men det gør man ikke, med mindre man, ligesom paa en motorbane, ogsaa paa gader og veje indordner sig under de betingelser, der er stillet for kørslen.

Lær at være passager

Passagereren paa bagsædet af en motorcykel og en scooter er ligesaa udsat som føreren. Dertil kommer, at medens man kan være passager i en bil uden at have det mindste kendskab til at køre, saa er det livsfarligt, baade for føreren og passageren paa en motorcykel, hvis passageren ikke har lært at følge førerens og dermed cyklens bevægelser, for det er umuligt at køre sikkert, hvis passageren stritter imod.

Baade føreren og passageren maa huske, at det er hul i hovedet at køre uden styrthjelm. Men tro dog ikke, at det er ufarligt at køre meget hurtigt, fordi De har styrthjelm paa.

Husk desuden

Der maa ikke være flere paa motorcyklen eller i sidevognen, end den er godkendt til. En 2-hjulet motorcykel uden sidevogn skal trækkes over fortov og cyklesti. Motorcykler maa ikke køre ved siden af hinanden. Passageren skal sidde med et ben paa hver side af maskinen.



LRS. Holst-Christensen med sit campingudstyr

Foredrag paa klubaftenen

Paa en af V.K. Københavns klubaftener i november holdt Dansk Vespa Unions juridiske raadgiver, landsretssagfører Viggo Holst-Christensen et fornøjeligt causeri om camping paa Vespa. Han gav nogle klare og gode raad om, hvad man bør have med paa en campingtur, hvis man samtidig skal have lidt ferie ud af det. Efter instruktionen fortalte landsretssagføreren træk fra sine mange rejser udover landets grænser og ledsagede dem med en serie dejlige farvelysbillede. Der var ca. 75 medlemmer til stede.

Af de tidligere emner, som V.K. København har haft paa foredragslisten for klubaftenerne er ingeniør P. Rasch. I det nye aar kommer klubbens tidligere formand, Stinus Kirkeby, en af Københavns kendte assurancefolk, paa talerstolen og beretter om forsikringsmysterier.

Vespa-udstyr
er den bedste
julegave

Opbevaring
og vedligeholdelse i
vinter - hos

Børge Asnov

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

Prøv at køre med-

I de hidtil gældende regler for orienteringsløb (propositioner), der er udarbejdet af Dansk Vespa Union, staar der, at et orienteringsløb ikke er noget hastighedsløb, men en paalidelighedsøvelse, der har til formaal, at lade deltagerne vise deres færdighed i at finde frem ad en rute efter et antal nærmere opgivne punkter — og samtidig overholde de opgivne idealtider.

Saa starter man med disse ord i erindringen, besjælet af den rigtige Vespa-sportsaand og med ud-sigt til i begyndelsen kun at høste erfaring i, hvordan man løser denne form for „kryds og tværs“ i naturen. Ved siden af kan man saa være sikker paa i alt fald at faa en morsom dag ved kørsel ad veje, man aldrig har drømt om eksisterede.

Starttiderne bliver fordelt ved lodtrækning som oftest af deltagerne selv. Det udtrukne nummer er samtidig startnummer. Det kan ikke undgaas, at der for de senere startende bliver nogen ventetid. Selvom man straks ved ankomsten til løbets startsted har modtaget propositionerne til gennemlæsning, vil det være fornuftigt at bruge ventetiden til grundigt at sætte sig ind i dem, da der kan være anført særlige kørselsanvisninger. Et eksempel herpaa har vi fra et orienteringsløb i Københavns omegn, hvor det var nævnt, at kørsel paa den nærliggende hovedvej ikke maatte finde sted, selvom en af kontrolposterne var placeret ved denne og en udmundende bivej. Kørsel

til denne post kunne kun finde sted ad bivejen fra en bestemt retning; paa grund af en vejspærring, der var oprettet efter løbets tilrettelægning, blev posten imidlertid forskudt en kilometer ned ad bivejen bort fra hovedvejen. 5—6 af deltagerne havde overset denne særlige kørselsanvisning og brugte adskillig tid til at fare op og ned ad hovedvejen for at finde posten. Havde de fulgt anvisningen og holdt sig fra hovedvejen, ville de maaske straks have fundet posten.

Umiddelbart før starttid kaldes man frem til startbordet, hvor deltagerens ure plomberes med gennemsigtigt klæbebaand, saaledes at det ikke er muligt at stille paa det. Samtidig betaales startpenge — som regel kr. 3.— — og eventuelt købes kort. Det tilraades dog at have det rigtige kort med hjemmefra. Har man et kort fra tidligere løb i samme omraade, maa man sikre sig, at det stadig er det samme, som det nye løb køres efter. Ved startbordet modtager man sit kontrolkort, hvorpaa de bemandede kontrolposter opfører ankomsttider. Præcis naar starttiden indtræder udleveres køreordren — en skrivelse, hvorpaa er opgivet kontrolposternes beliggenhed; de skal passeres i den anførte nummerorden. Det kan ofte være vanskeligt for arrangørerne at bemande samtlige poster. Man benytter sig derfor af særlig mærkede smaa postkasser, hvori deltagerne skal nedlægge de brikker med startnumre, som er blevet udleveret

SPECIALFORRETNINGEN

Komplet lager
i tilbehør
og reservedele



alle modeller til
omg. levering.
Bedste byttepris

Køb . Salg . Bytte

N. J. STRANDBERG & SØNNER

Peter Bangsvej 76 . Go. 2915
Udenf. forr.: B. Løfberg, tlf. 70 49 53

Godthaabsvej 109 A . Go. 2991
Udenf. forr.: R. Kaan, tlf. 94 03 69

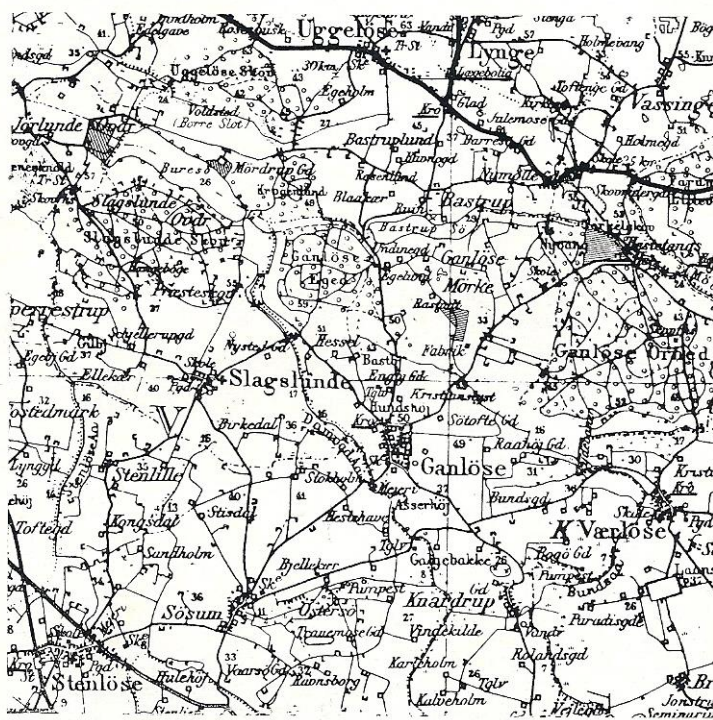
samtidig med lodtrækningen. Liger nummeret i de rigtig postpasser, er dette bevis for, at man har været ved kontrolposten.

Med koreordren i haanden gaar man straks igang med at finde den første kontrols beliggenhed. Pas paa ikke at bytte om paa øst og vest ved udsætningen paa kortet — det sker ofte i „kampens hede“. Vær nøjagtig ved brugen

af linjalens millimeterinddeling; naar kortet er i størrelse 1:100,000 gælder hver millimeterstreg for 100 meter.

I propositionerne oplyses, at der findes saavel „gode“ som „skæve“ døde poster (d.v.s. postkasser).

Gode poster staar paa de opgivne punkter. De „skæve“ poster kan være anbragt paa tilsynela-



Her er tre eksempler paa en koreordre til et orienteringsløb; prøv nu selv, om De kan finde posternes placering. 1. Boelssted 1100 m. vest, 4100 m. syd for G i Ganløse Orned. — 2. Bro over aa 400 m. syd for s i Asserhøj. — 3. Vej-Y 1400 m. syd for punkt 36 ved Birkedal.

VESPA • HJØRNET

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

dende „rigtige“ steder, som man maaske vil komme til, hvis man ikke har læst sit kort korrekt eller maaske været lidt sløset med udmaalingen. Da den „skæve“ post ikke protesterer, fordi man lægger sine brikker i den, gælder det om at være paapasselig; løbsledelsen honorerer letsindigheder som brikker i „skæve“ poster med strafpoints. Hvor intet andet er anført, er posterne altid anbragt ved vejens højre side ved rigtig ankomstretning.

De bemandede poster staar paa de opgivne punkter (de er altsaa aldrig „skæve“) og er markeret med et flag eller lignende. Disse poster er tidkontroller, der anfører ankomst- og evt. afgangstider (ved eventuel ophobning af deltagere).

Tidtagningen sker efter deltagernes egne ure, men gaar et ur i staa fortsættes efter kontrolposternes ure. Der aflæses kun hele minutter, idet der rundes op eller ned fra halve minutter. Har man ikke fundet en tidkontrol, bliver køretiden fra den foranliggende til den efterfølgende tidkontrol afgørende for pointsberegningen; men det siger sig selv, at man

faar strafpoints for ikke at have passeret en tidkontrol.

Strækningen mellem posterne skal gennemføres paa det antal minutter, som er opgivet paa køreordren. Minuttallet mellem flere „døde“ poster bliver lagt sammen, indtil man passerer en tidkontrol.

Den samlede tid mellem to tidkontroller gælder kun for netop denne strækning, og eventuelt tabt tid skal saaledes ikke indkøres mellem de næste tidkontroller. Det samme forhold gør sig gældende, hvis man kører for hurtigt.

Til slut bringer vi et eksempel paa pointsberegning, saaledes som den var fastlagt for orienteringsløbet i Randers den 1. september i aar:

For hvert minut for tidlig eller for sen ankomst til tidkontrollerne, baseret paa de i køreordren angivne idealtider: 1 strafpoint.

En „god“ post giver 0 strafpoint
En „skæv“ post 25 strafpoint
Hverken „god“ eller „skæv“ post fundet 50 strafpoints.

Manglende tidkontrol 50 strafpoints.

H O P



Bestyrelsen paa »pinebænken«

V.K. København har en spøg for paa sine klubaftener. To hold — henholdsvis medlemmer af bestyrelsen og menige medlemmer — kæmper en drøj dyst i en Hvem-ved-hvad-konkurrence. Her ses de taktsomme bestyrelsesmed-

lemmer; fra venstre Axel Madsen, Ib Johansen, Ejler Christensen, Povl Rasch og formanden Henning O. Poulsen. Da redaktionen sluttede førte bestyrelsen med 2 points. Afgørelse finder sted under klubbens flæskespil.

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 litren!



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.

Vi kørte hjem gennem Norge - fra syd til nord

Ing. P. Rasch

Kan man det? Ja, naar man bor i det nordlige Finland, kan det lade sig gøre. Men lad mig med det samme sige: Det er meget længere, end man tror!

Da vi købte vor først Vespa i 1951, boede vi i Finland, og i sommeren 1952, da vi havde været paa ferie i Paris, tog vi turen hjem gennem Norge — fra syd til nord.

Vi valgte den rute, fordi vi nu havde prøvet alle de andre veje imellem København og Finland: igennem hele Sverige nord om den botniske bugt, over Åbo-Stockholm og direkte Helsingfors-København.

Det er en dejlig tur gennem Norge, og hvis man har tre ugers ferie, kan man gøre en billig ferierejse ved at køre videre gennem Finland og hjem over D.F.D.S.s rute Helsingfors-København. Turen til grænsestedet, hvor Norge, Finland og Sverige mødes, er ca. 1600 km fra København og ca. 1300 km fra Helsingfors.

Vi tog over Helsingborg og kørte lige paa til grænsen ved Vassbotten. I Sarpsborg endte vi paa politistationen, men det var nu for at få deres hjælp til at finde et ledigt værelse for natten — og de hjalp os da ogsaa beredvilligt.

Da vi næste dag havde gjort Oslo, kørte vi til Lillehammer, hvor vi gjorde en 12 km's omvej for at se Bjørnsons hjem „Aulestad“. Guldbrandsdalen er sikkert det smukkeste i hele Norge, grønt og smilende, og overgangen til det barske, blæsende og nøgne Dovrefjeld er meget brat. Stigningerne op til Dovrefjeldsplateauet er store, men de generer ikke en Vespa. Saa snart man har forladt Oslos omegn, er alle veje grusveje, men indtil Trondhjem er de temmelig brede og overalt vel vedligeholdt. For os, som var vant til de finske grusveje, der gaar ud og ind og op og ned, som var det skovstier, trampet af køer, var de norske veje endda meget gode.

Nord for Trondhjem begynder den rigtige fjeldvejskørsel. Vejene er ikke saa brede, at to biler kan passere hinanden, hvorfor der med 200—300 meters mellemrum er

lavet vigepladser, hvortil den, som er paa vej nedad, skal bakke ved møde med modgaende trafik. En solo Vespa kan dog passere en bil. Hvis man ikke vil hele Norge igennem nordpaa, maa man vælge i Trondhjem, for ad vejen nordud er der 900 km til første sidevej.

Der er 400 km til den nordlige polarkreds, som vi naaede den 5. dag, den 16. juni om eftermiddagen. Nøgent og øde var hele fjeldplateauet. Sneen laa endnu overalt, og smeltevandet rislede nedover vejene. Endnu to dagsrejser maatte vi videre mod nord. Ud og ind langs fjordene gaar vejen; vi kørte langs med det Nordlige Ishav. Fem gange paa een dag maatte vi med færge over fjordene; landevejen erstattes simpelthen af en færge. Her skal man hænge i, for der gaar kun een færge i hver retning pr. dag, og afgangstiderne er appasset efter 45 km/t, og det kan godt knibe med at køre 130 km fjeldvej paa tre timer!

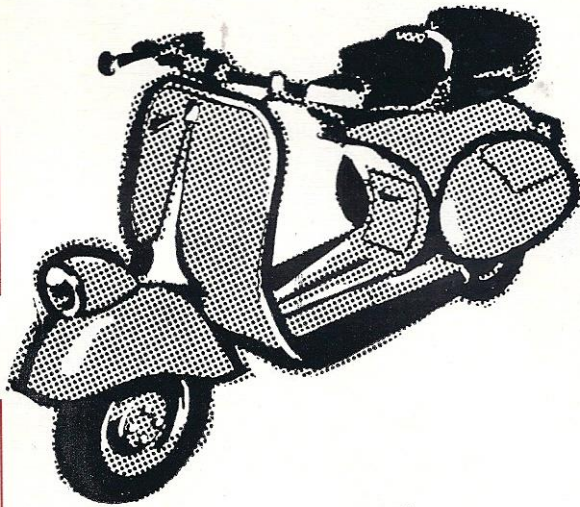
Nord for polarcirklen kørte vi i midnatssolens land; i fem døgn var det helt lyst alle 24 timer. Den 7. endes dags formiddag naaede vi Skibotn, vort nordligste maal paa turen hjem. Vi havde ventet at finde en by, men ak! En halv snes forblæste træhuse og en købmandshandel var alt, hvad der var. Vi blev til gengæld modtaget med jubel — som et pust fra den store verden, et pust der oven i købet kunne tale finsk; det kan nemlig alle i den del af Norge.

Hvor det norske Finnmarken, det svenske Lapmarken og det finske Lapland grænser op til hinanden, staar en varde, kaldet Treeriksrøset; men det er ogsaa alt, hvad der findes. Man kører ca. 30 km ind i Finland, før man kommer til den finske paskontrol; men da der dér kun findes fjelde og sne, spiller det jo ingen rolle.

Endnu havde vi 450 km hjem til Ulcåborg, hvor vi dengang boede, men dem naaede vi i løbet af 8. og 9. dagen. Turen kan næppe gøres hurtigere; vi kørte ca. 12 timer pr. dag uden andet uheld end en punktering i Oslo.

(fortsættes side 15)

FULDA AUTOGUMMI · JÆGERGAARDSGADE 100 · AARHUS · TELF. AARHUS 3 59 20



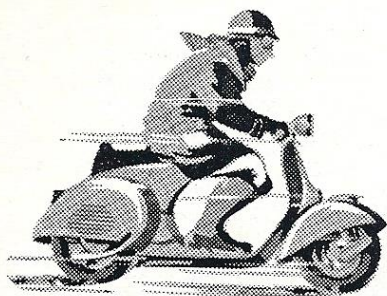
Vespa med

Fulda

- en kombination
der giver
økonomisk og
driftsikker kørsel



KILOMETERNES DÆK



Ved ingeniør P. Rasch



teknisk brevkasse

Brevkassen har været benyttet flittigt i den sidste måned. Beständig gaar spørgsmaal om tændrør igen, men dem har der været skrevet tilstrækkeligt om i Vespa-Journalen: normalt glødetal 225, til haard kørsel og sidevognskørsel dog glødetal 240.

Der har været spurgt om almindelig benzin kontra superbenzin. Svaret maa være, at kun Vespa G S kan benytte og udnytte superbenzinen økonomisk.

Et medlem fra V.K.København har spurgt, hvorfor Vespa-Journalen aldrig har skrevet om, paa hvilket hjul det bedste dæk bør sidde. Jeg tog det for en selvfølge, at enhver kunne se, at det bedste dæk bør sidde paa forhjulet. Det er helt rigtigt at bagdækket slides mest, og at en god slidbane paa baghjulet har størst betydning i efteraarsføre, men et eksploderet forhjul koster en flyvetur med paafølgende hospitalsophold — eller det, der er værre. Derimod sker der ikke noget, hvis bagringen eksploderer, naar man blot holder fast paa sit styr.

I denne forbindelse maa man haabe paa, at slangeløse dæk vil vinde hastigt frem. Der leveres idag ikke en eneste amerikansk vogn med slange og dæk. 13.000 km har mit slangeløse dæk nu gaet, og det er endnu som nyt.

Et medlem fortæller, at baade hans lygte og speedometer samler fugtighed under glassene, og han kan ingen utætheder se. Det er den fugtige efteraarsluft, der kondenserer indvendig i begge dele.

Fugtigheden kan holdes borte i længere tid, naar speedometeret fjernes og gennemtørres. Selvfølgelig forudsat speedometerglasset et tæt. Der sidder een eller to skruer — lidt forskelligt paa de forskellige modeller — under styret. Disse løsnes, og under for-

skærmen skubbes nu speedometertrækket saa meget op, at kablet kan løsnes fra speedometeret. Hvis dette hører til 56 eller 57 modellerne skal ogsaa speedometerlampeholderen fjernes. Speedometeret lægges nu indendørs til tørre, f. eks. paa en varm radiator natten over. Naar det atter er monteret, vil det holde sig dugfrit i måneder.

Lygten kan holdes fugtfri, hvis den forsegles. Adskil parabolen og lytteglasset. Tør glasset omhyggeligt af, men rør aldrig ved parabolen. Er den mat, kan en sølvsmed for næsten ingen penge polere den op. Saml parabol og glas uden pakninger med en 3—4 omgange polyetylen klæbestrimmel. Almindelig allofan scotshtape duer ikke; det skal være smidigt og vandfast. Brug f. eks. Coroplast (plastic-isolerbaand) eller Lassotene baand. Herved opnaas 100 pct. tæthed, og kalamiteten med at lytteglasset gerne vil dreje sig i lygtekransen undgaas.

Det er formodentlig sidste gang, jeg skriver i teknisk brevkasse i Vespa-Journalen — unionens ledelse mener ikke, at journalen skal være et „mekaniker-blad“ (NB: Stakkels mekanikere, om de ikke fik mere kvalificeret faglitteratur!) — og det er derfor naturligt, at jeg benytter lejligheden til at takke de mange interesserede læsere. Ogsaa i fremtiden er alle velkomne til at spørge mig om raad og hjælp enten gennem SCOOTER, det nye blad, hvor jeg bliver teknisk redaktør, eller direkte til min adresse, Skovparken 66, Køge.

En særlig tak til vore trofaste Vespa-mekanikere, der har hjulpet med svarene; der har været adskillige, der altid har øst af deres erfaringer og viden. I denne forbindelse maa især nævnes hr. Houmann fra Bülow; han har altid været meget hjælpsom.

P. Rasch.

(fortsat fra side 12)

Der er langt mellem benzintankene i Nordnorge. Fyld op hver gang der er en lejlighed dertil og hav et par liter i reserve. Vi havde ikke megen bagage med, vi overnattede og spiste paa

kroer, saa udover vort varme tøj, havde vi bare toiletgrejer, skifteundertøj og strømper. Det var en pragtfuld tur, men naar man har kørt ad fjeldveje i 8 dage, har man faaet nok af fjeld og vild natur.

P. Rasch.

Maanedens



aktivitet

V.K. Aalborg: 4. dec. kl. 20: Kegleaften i Aalborghallen. / 14. dec. kl. 20: Julestue i „Papegøjeburet“, Aalborghallen. Hver deltager medbringer en gave til 1 kr.

V.K. Aarhus: 5. dec.: Hvordan skal vor Vespa se ud ... og meget mere. Diskussionsaften paa Sallings tagrestaurant i tilknytning til den i august maaned udsendte spørgeseddel, hvis resultat nu foreligger. / 12. dec.: Stort gaase- og andespil hos Salling. Bagefter dans og div. „overraskelser“. Knud Rasmussen underholder og spiller. Gennemgaaende tavler á kr. 3.—.

V.K. Helsingør: Ingen arrangementer i december maaned.

V.K. Horsens: har sluttet sæsonen og holder juleferie. Ingen arrangementer i december.

V.K. København: 15. dec. kl. 11: Fra Hornblæseren til julefrokost paa Søllerød kro med svingom og div. underholdning. „Baltegn“, en lille pakke til værdi af kr. 2.—, medbringes. Medlemmer, der ikke kører paa Vespa, mødes i Holte-togets forreste vogn kl. 11,11 fra Vesterport station. / 24. dec. kl. 14: Ved Hornblæseren med festligt pyntede køretøjer; den traditionelle uddeling

af julecigarer til trafikkenes betjente. / Kontoret er lukket d. 24. og 30. december.

V.K. Køge: 3. dec. kl. 19,30: Instruktionsaften med rejseinspektør Houmann fra Bülów. / 14. dec. kl. 19,30: Pakke og julefest. Medbring pakke til mindst 2 kr. / Klubaftenerne afholdtes paa Odd Fellowgaarden, Jernbanegade.

V.K. Nykøbing F. 5. december kl. 19,15: Drøftelse om evt. juleoptog i Autocompagniet. Tag sommerens billeder med. Tilmeldelse til evt. juleoptog sker denne aften. Tag nissedragten frem af mølposen!

V.K. Randers: 5. dec. kl. 19: Pakke- og julefest paa „Skydepavillonen“. Medbragt mad. Pakke á min. værdi kr. 1.— medbr. af hver deltager. Auktion, præmiekonkurrence, dans.

V.K. Roskilde: 7. dec. kl. 19,30: Pakke- og julefest. Pakke til værdi af mindst kr. 2.— medbr.

V.K. Sønderborg: 4. dec. kl. 20: Adventsfest paa „Colosseum“. Præmieuddeling fra kegleturneringen. Film m.m. Pakke til mindsteværdi af kr. 1.— medbr. Desuden en lille grangren og tællelys.

V.K. Vejle: Ingen arrangementer i december maaned.

VESTERBRO

SCOOTER

Det umulige ordner vi med det samme

Det haabløse tager lidt længere tid

Vespa udlejes uden fører

VÆRKSTED

H. FISCHER

AMERIKAVEJ 12 . TELEFON HILDA 2093

HR REPRÆSENTANT
BØRGE LARSEN
PALNATOKESVEJ 36
129 ODENSE

RESERVERET POSTVÆSENET

HVEPSE-



STIK

Ideen med at udgive et scooterblad, hvori alle scootermærker faar adgang, opstod hos mig allerede i 1956. Efter opfordring af Dansk Vespa Unions præsident skrinlagde jeg imidlertid planerne.

Den 1. januar 1958 bliver ideen ført ud i livet, første nummer af maanedstidningen SCOOTER udkommer, med mig som ansvarshavende redaktør.

Da jeg for fire aar siden startede Vespa-Journalen blev jeg valgt som redaktør for en periode af fem aar. Det var naturligvis min hensigt, trods den nye opgave, at fortsætte redaktionen af Vespa-Journalen perioden ud. Men den 17. oktober 1957 modtog jeg fra Dansk Vespa Unions præsident et brev, der indeholdt følgende ultimatum: Enten maatte jeg opgive min plan om at redigere SCOOTER, eller ogsaa maatte jeg træde tilbage fra redaktørposten ved Vespa-Journalen. Visse kredse kunne ikke godkende, at de to blade havde samme redaktør.

Stillet overfor dette ultimatum traf jeg mit valg, og derfor er dette nummer af Vespa-Journalen det sidste, som fremkommer under min redaktion. Jeg vil ønske den nye Vespa-Journal og dens redaktør, hvem det nu bliver, held og lykke med opgaven.

Jeg har tilbudt Vespa-klubberne i lighed med andre scooterklubber at bringe programmer etc. i mit nye blad. Det har man af „organisatoriske“ aarsager ikke ønsket. Den dag disse aarsager ikke længere staar i vejen for mit tilbud om samarbejde, skal Vespa-klubberne og præsidenten for Dansk Vespa Union være velkommen til at benytte spalteplassen i SCOOTER.

*John Jensen,
redaktør.*

V.K. Esbjerg har haft generalforsamling, hvor formanden H.C. Grandt blev genvalgt. Den øvrige bestyrelse bestaar nu af Egon Jensen, Birgit Nor Andersen, Randi Nørgaard, Hans Fog Hansen og Henry Pedersen.

Kast aldrig med snavs, du kan ramme ved siden af, og du faar i hvert fald snavsede hænder.

V.K. Fredericia oplyser, at man ved indvarsling til orienteringsløb bør gøre opmærksom paa aars-tallet paa det generalstabskort, som løbet er lagt efter. Disse kort bliver med mellemrum redigerede, og man kan komme ud for ændringer, navnlig hvis man kører efter et for gammelt kort. Resultatet bliver ærgrelse for baade kørere og løbsledelse.

Det er altid morsomt at se, dagbladene hente stof fra Vespa-Journalen. B.T. havde den 9. november gengivet november-nummerets hvepse-stik angaaende pynt paa nummerpladerne. Desuden havde B.T. udbygget stoffet til ogsaa at omfatte DK-plader. Det kunne ogsaa være paa sin plads. Der staar i de internationale motoraftaler, at landets kendingsbogstaver skal staa hvidt paa en sort oval bund. Alt udstyr med Dannebrogflag, forcromede bogstaver paa sort bund etc. har intet med nationalitetsskiltet at gøre, og gælder ikke til at køre i udlandet med. Endvidere staar der, at nationalitetspladen skal være belyst i lygtetændingstiden. Det giver noget at spekulere paa; næppe 10 pct. opfylder dette krav.

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: Fra 1. decbr. 1957 bedes alle henvendelser rettet til D.V.U.

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

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