

# VESPA-JOURNALEN



february

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		



*Aaret gaar sin gang, og her har vi februar Vespa-pige, der sandelig er helt forårsagtig. Benyt kalenderen som huskeseddel; kryds Deres klubs arrangementer af med det samme.*

**Officielt organ for Vespa klub Danmark**

Nr. 2

FEBRUAR 1957

4. Aarg.

# Reparationer

Naturligvis kan der være en vis charme ved selv at ligge og rode med problemerne; men er man ikke tilhænger af denne charme, sender man Vespa'en til »JENA«, saa bliver den 100 % i orden igen.

Større eftersyn og reparationer efter tilbud.



**SALG . TILBEHØR  
SERVICE**

Skovlunde Byvej 36  
Tlf. 94 33 93

**TILBEHØR  
OG SERVICE**

Frederikssundsvej 82  
Taga 6893

**saa ...**

**»Jena«**



»JENA« fører alle tre Vespa-modeller – De Luxe 125, Super 150 og G.S., saa uanset Deres behov for motorkraft kan vi efterkomme Deres ønsker. Vi tager gerne Deres brugte køretøj i bytte, hvis De vil have udskiftet den, De har.

## Salg - Service

Vore vogne henter og bringer reparationer  
overalt i Storkøbenhavn

# OLIEN



Noget, De maaske ikke ved om olie

Omkring 90 millioner tons olie, eller ca. 80 % af den totale danske olieimport, kom i 1955 fra det Mellemste Østen, d.v.s. staterne fra Middelhavet til den persiske havbugt: Libanon, Syrien, Israel, Ægypten, Jordan, Iraq, Saudi-Arabien, Bahrein, Qatar, Kuwait og Iran.

De Forenede Stater fører stadig i produktionsmæssig henseende, men Mellemøsten er blevet det største olieeksporterende omraade i verden. I 1955 eksporteredes derfra ca. 150 mill. tons af en totalproduktion paa 162,5 mill. tons.

Omkring 67 mill. tons kom gennem Suez-kanalen i 1955, resten gennem to store rørledningssystemer til udskibningshavne i det østlige Middelhav. Det ene af disse systemer er de 800 km lange rørledninger fra Iraq til henholdsvis Baniyas i Syrien og Tripoli i Libanon, det andet den 1600 km lange tapline fra Saudi-Arabien til Sidon i Libanon.

I øjeblikket udskibes der ikke olie fra disse havne. Rørledningerne fra Syrien er sprængt i luften, og det vil tage maaneder at reparere dem, fra det øjeblik Syrien tillader adgang til at udføre dette arbejde. Olien gennem tapline flyder dog stadig i et tempo, der svarer til 15 mill. tons aarligt. Imidlertid har Saudi-Arabien forbudt, at denne olie udskibes til England, saa kun den del, der kan raffineres paa europæiske raffinaderier udenfor England, kan komme Europa til gode. Størstedelen af den mellemøstlige olie

maa derfor nu sejles syd om Kap det gode Haab.

Denne sejltur er omtrent dobbelt saa lang som turen igennem Suez — 20.750 km mod 12.250 km. Rejsen tur-retur tager et standard tankskib 71 dage rundt om Kap mod 44 dage gennem kanalen. Ved at sende alle tankskibe der før transporterede 67 mill. tons gennem kanalen, rundt om Kap, faar man kun 40 mill. tons frem aarligt. Og selvom man ser bort fra de højere fragtomkostninger ved den længere rejse, saa er der simpelthen ikke tilstrækkeligt mange tankskibe i verden til at klare denne opgave.

Iøvrigt kan vi faa olie fra U.S.A. og det karibiske omraade (navnlig Venezuela), men nøjagtig hvor meget kan endnu ikke siges. Europa har hidtil faaet ca. 25 mill. tons fra den vestlige halvkugle, heraf størstedelen fra Venezuela. Sejlturen derover er ca. 35 dages tankskibsrejse (9.250 km) til den mexikanske gulf og 30 dage (7.800 km) til det karibiske omraade. Men vanskelighederne er her af valutarisk art, idet forsyningerne herfra helt eller delvis kræver betaling i dollars, hvilket vil betyde en yderligere stramning af vor anspændte betalingsbalance.

Gennem O.E.E.C. haaber man paa en fordelingsordning, hvorefter man søger at faa den mest mulige olie frem via Kap og fra den vestlige halvkugle, og man mener, at 75 % af de normale forsyninger kan klares paa denne maade. (Shell).

## FREDERIKSBERG

*Scooter-Service*

ved brødrene Høj Rasmussen

*klarer enhver  
opgave*

SMALLEGADE 20 . GO. 977

## BENYT

vintertiden til at lade  
Deres Vespa faa et  
grundigt eftersyn hos

## RUD PEDERSEN

ERICHSSENSVEJ 2

(ved Gentofte Torv)

GENTOFTE 177

# tips

## OM BELGIEN

I Belgien er møntenheden „Belgiske francs“ og ultimo april 1956 var kursen: b.fr. 100 = d.kr. 13,89½ eller d.kr. 100 = b.fr. 720.—. Man maa medbringe rejsechecks og kontanter, der er anvendelige overalt i Belgien og Luxembourg.

Rejsechecks findes i følgende størrelser:

b.fr.	500 =	ca. d.kr.	69,50
”	1000 =	”	138,95
”	2000 =	”	277,90
”	3000 =	”	416,85
”	5000 =	”	694,75

Checkene indløses i Belgien uden fradrag af provision, medens der ved indløsning i Luxembourg beregnes et gebyr paa b.fr. 15.— pr. check.

Sedler findes i følgende størrelser: b.fr. 20.—, 50.—, 100.—, 500.— og 1000.—. Mønter forefindes saaledes: centimes 20, 25 og 50. B.fr. 1, 5, 20, 50 og 100. Og der er ingen restriktioner for ind- og udførsel af pengesedler.

Bankerne i Bruxelles er aabne kl. 9—13, lørdage kl. 9—12. I Antwerpen kl. 9—12 og 14—16, lørdage kl. 9—12. I Liège kl. 9—12,30, mandage kl. 9—15. Stormagasiner og større forretninger holdes aabne kl. 9—18, medens mindre forretninger ikke har fast begrænset aabningstid. I stærkt besøgte turistbyer har forretningerne i sæsonen aabent til kl. 20 eller senere. Specielt i visse badsteder holdes forretningerne ogsaa aabne om søndagen.

Ordinær benzin koster i Belgien ca. b.fr. 6,35 pr. ltr., superbenzin 6,70 pr. liter.

Paa centralbanegaarden i Bruxelles findes et kontor, der hedder „Commissariat Général du Tourisme“, hvor man kan faa alle oplysninger om hoteller, værelser, priser m.m. Paa restauranter paaføres regningen 15 % i drikkepenge, alle andre steder betaler man efter behag.



Paa

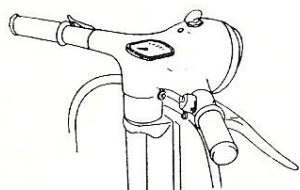
## NØDDETUR

V.K.Randers har været paa en nøddetur og sender os dette billede, der viser, hvordan man skal fordele arbejdet: damerne sættes til at plukke nødderne, medens det stærke køn tilsyneladende ogsaa skal prøve styrken af sine tænder paa høsten!

### Der er plads til 3-4 personer med en BENDER sidevogn paa Vespa'en!



Desuden bør De tænke paa den større sikkerhed, De opnaar, baade i trafikken og i vinterens glatte og farlige føre. Se paa en Bender hos Deres forhandler. Passageren sidder lunt bag vippevindspejlet. Bender kan leveres med kaleche.



## Den nye model G.S.

Selvom vi endnu knapt har kørt 1000 km med vor Vespa G.S. skal jeg fortælle lidt om den. Den første model af G.S., som kom i forsommeren 1955 bibeholdtes uforandret til eftersommeren 1956, hvor den forbedrede model først kom paa markedet i Danmark.

Hvilke forandringer findes der da paa den nye model?

Umiddelbart kan man se, at styret er helt „rent“; der findes ikke eet eneste udvendigt kabel. Det ser godt ud, og det er et stort teknisk fremskridt, idet gear- og gaskabel først begynder inde i lygten, og bevægelsen fra de drejelige haandtag er ført herind som rør. Den første model af G.S. havde vanskeligheder med at faa koblingskablet til at holde; dette er nu overvundet, og alle 2-hjulede motorkøretøjs plage: „at de indvendige wirer i kablerner ruster fast i styrenden i fugtigt vejr“, er her helt udelukket, da lygtehuset er vandtæt.

Den største fordel ved den nye model ligger sikkert i, at den har batteritænding i modsætning til alle andre Vespa'er, der har magnetænding. Strømmen til tændspolen tages fra det store akkumulatorbatteri 12 amperetimers, der gennem en ensretter stadig oplades af svinghjuls magneten. Fordelene er: en aldeles øjeblikkelig start med et ganske ringe spark paa kickstarteren, og platinen og tændrør holder ligesaa godt som i en bil; det er det

samme tændingssystem, som alle biler kører med.

Ja, men hvad saa, hvis der ingen strøm er paa batteriet? Saa kan man starte og køre paa lade-strømmen, om ledningen til akkumulatoren fjernes,

Desuden er twinsadlen forbedret og er en ganske dejlig sadel at sidde paa. En del mindre væsentlige ting, saasom lyd-pottens tilslutning til cylinderen, ledningstilslutninger, „kølerfiguren“ m.m. er ændrede.

Hvordan er det at have en G.S. i stedet for den almindelige Vespa? Faar man valuta for de 650 kr., den koster mere end en Super?

Ja, absolut. G.S.'s acceleration er uovertruffen; selv store motorcykler virker, som om de staar stille, naar en G.S. faar „hele koksspanden“. Dens kurvestabilitet er helt utrolig; i fedtet føre kan man roligt krænge i svingene, og sidevind er helt uden betydning. Hvis man er interesseret i at køre hurtigt, kan G.S. til enhver tid køre 100 km i timen, og i heldige tilfælde indtil 120 km i timen. Det vil uvægerligt være dejligt paa langtur med den store benzintank og den større march-hastighed; man kan let avancere 400 km paa 5 timer.

Jeg synes, lygten i mørke er fantastisk god. Jeg kører ogsaa meget i Folkevogn, men vor G.S. har bedre lys paa. Det nedefra oplyste speedometer kendes fra Super 1956; det er godt. Den

**Vi giver en god pris for Deres brugte maskine**



i bytte paa en ny

**GRAND SPORT  
SUPER 150  
DE LUXE 125**

**Børge Asnov**

Strandvej 143  
Hell. 7515 . Hell. 7847

nye lydpotte og det store luftfilter gør faktisk motoren lydløs, saa man næsten mere har indtryk af at flyve end af at køre.

Ikke over 70 km pr. time de første 1000 km, næste 2000 km ikke over 80 km — bør overholdes, saaledes at disse maximalhastigheder kun maa naas ganske kort tid og ikke være den konstante fart. Personlig vil jeg ikke gaa med til at udnytte den fulde hastighed over 100 km/t før efter 5000 km; vi vil have vor G.S. til at holde lige saa længe som vor gamle Vespa. P. Rasch.



Vi fremhæver to punkter:  
 — der bliver orienteringsløb igen i aar, og  
 — der maa køres med observatør

V.K. Randers' nytårshilsen indbød til orienteringsløb — med observatør! Der er sikkert en del, der ikke har været saa opmærksom som Randers, paa de muligheder orienteringssporten byder sine udøvere!

## Fødselsdagsgave



John Messerschmidt holdt som klubbens fader hovedtalen ved V.K. Københavns fødselsdagsfest og overrakte herunder ovenstaaende foto af sin lille Marianne i kæmpeforstørrelse til hædersgæsten gross. C. A. v. Bülow.

## Lærebog i færdselsundervisning

Politibetjent Viggo Kirk har i mange aar været en af de mest aktive indenfor politiets færdselsundervisning, og det er derfor naturligt, at det er ham, der er forfatter til den nye vejledning for lærere i „Færdselsundervisning“, en lille publikation, som ogsaa ville kunne gøre nytte rundt om i Vespaklubberne.

Bogen er fremkommet i forbindelse med de nye faste linier i færdselsundervisningen paa skolerne.

Den elegante VESPA CLUB EUROPA plakette kan købes for kr. 10.— Restoplaget af den gamle smukke DVU plakette sælges nu — kr. 10.—.



## SPECIALFORRETNING

VI BYTTER gerne Deres brugte Vespa (uanset klausulen) til en ny model. Restsummen kan De afdrage efter nærmere afrale. Lad os give Dem et byttetilbud selvfølgelig uden forbindelse for Dem.

Vi aabner Dem gerne en tilbehørskonto

## N. J. STRANDBERG & SØNNER

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

## VIL DE VINDE 1000 DOLLARS?

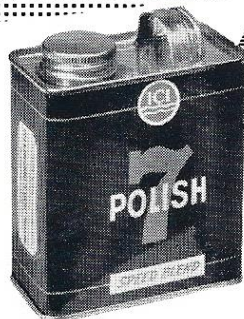
Den Nordiske Trafiksikkerheds-komité har udskrevet en offentlig plakatkonkurrence over emnet „Børnenes Sikkerhed i Trafikken“. De nærmere betingelser for deltagelse i konkurrencen kan rekvireres fra Raadet for Større Færdselsikkerhed. Den sidste frist for indsendelse af forslag er den 15. marts 1957. Foruden den nordiske præmie paa de 1000 dollars, er der i den danske del af konkurrencen udsat yderligere 3 præmier paa henholdsvis 2,000, 1,000 og 500 kr.

MINDRE  
MOTORSLID  
MED  
**Mobiloil**

## Hilsen fra de stærke mænds by: Randers



V.K. Randers ekselerer aabenbart i stærke mænd. Denne gang er det klubbens formand, der viser sine kræfter. Det var Erh. Kirks julehilsen til venner og bekendte.



## POLISH 7

Beskytter Deres Vespa  
- og gør det med glans



REPARATIONS  
LAK

- faas hos Deres VESPA forhandler

BÜLOW TRADING CO.

København  Vanløse

# ”Ulykkesfugle”

## kører ikke paa Vespa

I en kronik i Berlingske Tidende den 12. januar skriver overlæge dr. med. Mogens Andreassen, Rigshospitalet, om „trafikens ulykkesfugle“. Overlægen fortæller bl. a., at der i Danmark i 1955 indtraf ialt 33,275 færdselsuheld med 17,765 kvæstede og 691 dræbte. Ulykker af denne kategori synes tilmed at være i stadig stigning. Man behøver blot sammenholde tallene fra aarene 1952, 53, 54 og 55, der er henholdsvis 480, 488, 638 og 691 trafikdræbte.

Det er en kendsgerning, skriver overlægen, at mange trafikulykker foraarsages af unge, motorglade, „fandenivoldske“ personer, som ikke synes at udvise udpræget kendskab til færdselskultur eller tage særlig tungt paa ansvaret ved et trafikuheld. Paa en kirurgisk hospitalsafdeling, hvor der næsten daglig indlægges trafikskadede personer, er denne kendsgerning særlig iøjnefaldende.

Ved en løselig opgørelse af et aars hospitalsindlagte mandlige patienter, der er kommet til skade ved trafikulykker, har man paa een enkelt kirurgisk hospitalsafdeling fundet, at 12 % af disse patienter tidligere har været implicerede i trafikulykker paa en saadan maade, at de har været den skadevoldende part. I langt de fleste tilfælde drejer det sig om mænd i alderen 20—25 aar.

Der findes, læser man videre, mange forhold, der influerer paa trafikulykkerne. Blandt disse skal nævnes, at de fleste ulykker sker om sommeren, paa helligdage og

i week-enden. I løbet af døgnet sker ulykkerne efter en kurve, der har sit højdepunkt ved 17-tiden, svarende til myldretiden.

En trafikulykke vil højst sandsynligt indtræde, hvis en ung 21-aarig mand paa en varm, fugtig helligdag i juli kører motorcykle sent paa eftermiddagen, hedder det. Der er særlig stor risiko, hvis han har drukket alkohol og haft vrøvl med sine paarørende eller paa sin arbejdsplads. Risikoen forøges i uhyggelig grad, hvis han



**ULYKKE SANDSYNLIG:** Ung mand paa motorcykel en søndag eftermiddag i juli.

**Vinter-  
opbevaring**

af Deres  
Vespa Scooter  
med klargøring  
til foråret  
— tal med

**FREDERIKSBERG MOTOR CO.**

Vodroffsvej 2 . Telefon Hilda 2050

*Scooterdøre paa lager til omgaaende levering*



kommer fra et daarligt milieu, hvis hans forældre er skilt, eller hvis han eller hans nærmeste har været ude for et eller andet uheld.

Og til denne mundfuld har Saldin tegnet hosstaaende tegning, som i mistænkelig grad minder om en Vespa. Alle de kloge og rigtige ord anerkender vi, men at det netop er en Vespa-scooter, der illustrerer „den sandsynlige ulykke“, maa vi protestere imod. For det første fordi Vespa'en er et gentlemans-køretøj, og man sjældent eller aldrig ser hasarderet kørsel paa Vespa. For det andet fordi Vespa'ens kraftudfoldelse er begrænset, og hele køretøjets charme indvirker saaledes paa føreren, at hans kørsel altid er korrekt og behersket. For det tredje fordi Vespa'en er et let og manøvredugtigt køretøj med effektive funktioner og udpræget driftssikkerhed. Og endelig er det ligevægtige og besindige mennesker, der vælger sig en Vespa som transportmiddel. Det er absolut ikke „ulykkesfugle“, der kører paa Vespa.

## SEX & SCOOTER



Her er et billede fra den nye italienske film „Sex og Scooter“, der netop har haft Danmarkspremiere i København, hvor den fik en noget blandet modtagelse af kritikken. Billedet viser tre af hovedpersonerne i filmen: Sergio Raimondi, Vespa'en og Valeria Moriconi.

### AFRIKANSK SCOOTER-KLUB

Fra vor Afrika-korrespondent, Skjold S. Jensen, har vi faaet meddelelse om, at der er oprettet en klub for scootere i en af de store byer, Bulawayo, i North Rhodesia. Klubben tæller medlemmer af mange forskellige scootermærker — ogsaa Vespa. Lambretta er stærkest repræsenteret.



FEBRUAR 1957

## aktivitet

**V.K. Als-Sundeved:** 13. febr. kl. 20: Filmaften paa „Colosseum“. Der vises 3 film (spilletid 1 time), derefter fælles kaffebord.

**V.K. Aalborg:** 6. febr. kl. 20: klubaften paa Odd Fellow med film fra München- og Odense-stævnerne 1956, Mols rundt m.v. / 20. febr. kl. 20: klubaften paa Odd Fellow.

**V.K. Aarhus:** 3. febr.: Sidste frist for indtegning til vinterfe-

sten. Lindhard er ved telefon 4 14 45 hele dagen. / 9. febr. kl. 18: vinterfest i Salling Tagrestaurant. / 21. febr. kl. 20: Ordinær generalforsamling i Sallings tagrestaurant; dagsorden udsendt. Før GF vises film fra München- og Odense-stævnerne 1956.

**V.K. Haderslev:** 2. marts kl. 20: Fastelavnsfest paa hotel Norden. Aabenraa, Sønderborg og Tønder indbydes. Reserver denne aften — program bliver tilsendt.

**V.K. Helsingør:** 14. febr. kl. 19,30: Filmaften med film fra München og Odense-stævnet 1956 i Teatercafeen.

**V.K. Hjørring:** 6. febr. kl. 20: hyggeaften paa hotel Marthin med dans og kaffe.

**V.K. Horsens:** 21. febr. kl. 20: Kørelærer Bundgaard holder foredrag om den ny færdselslov i Teorilokalet paa Aaboulevarden. Efterfølgende spørgetime.

**V.K. København:** 10. febr. kl. 10,11: fra Vesterport station, køb returbillet til Jægersborg. Travetur m. medbr. frokost. / 14. febr.: Teknisk instruktionsaften. Tilmeld. Flemming Johansen, tlf. 87 10 23. / 19. febr. kl. 20: Rejseforedrag m. farvelysbilleder v/ Axel Madsen; „Østrig i sommer og sol“. 1860-selskabslokalerne, lille sal. / 27. febr. kl. 19,15 pr.: besøg paa telefonhuset, mødestedet telefonhuset, Aagade 154.

**V.K. Nakskov:** I febr. holdes stille, men lørdag d. 2. marts: Fastelavnsfest. Nærmere følger.

**V.K. Sorø:** 12. febr. kl. 19,30: filmaften i Bechs restauration, Østervej, Frb. / 21. febr. kl. 20: Hyggeaften, samme sted.

**V.K. Vejle:** 5. febr. kl. 19,30: Klubaften med film hos Didde. / 17. febr. kl. 13,30: Travetur med afslutning paa det ny motel ved Vinding.

## FROSNE KABLER

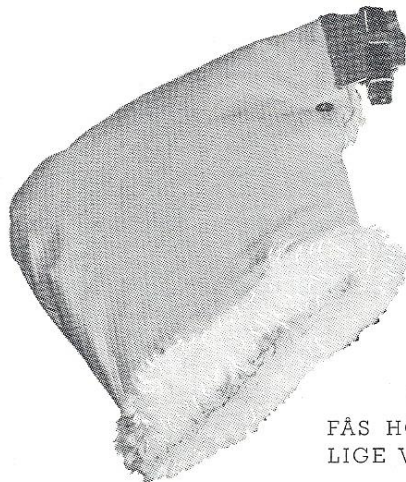
I stærk frost fryser kablerne gerne fast. Der kommer nemt lidt vand ind i kablerne i regnvejr, og da det kun meget vanskeligt kommer ud igen, ligger der gerne vand nok til at fryse det indvendige kabel fast, naar frosten sætter ind.

Sørg for, at der er godt med olie i kablet og „luk“ den aabne ende med lidt konsistensfedt, saa der ikke kommer vand ind mere. Det udvendige gearskifte bør ligeledes renses og smøres ekstra godt ind i fedt.

*Hold hovedet koldt...*

**- og hænderne varme**

De vil være lykkelig for et par varme - **rigtig varme** - VESPA-luffer til vinter



V. 1151 m. flonelsfoer  
**kr. 24.75**

V. 1152 m. lammeskind  
**kr. 33.00**

FÅS HOS DERES SÆDVANLIGE VESPA LEVERANDØR

Et samvittighedsspørgsmaal af de helt store -

## Har De striber paa samvittigheden ?

Rent umiddelbart er det et mærkeligt spørgsmaal, men den samvittighed vi her tænker paa, er Deres bremsetromle.

Kører man rundt med daarlige bremses, begaar man ikke blot en ulovlighed, men udsætter baade sig selv og andre for overmaade stor fare. Det kan ogsaa siges mere haardt: „De kører i biografen, men takket være daarlige bremses, ender De i stedet paa — kirkegaarden!“

Lad saa hellere være med at prøve at klare den lidt længere, før De ofrer et par nye belægninger paa Deres bremse.

Det er ikke hele bremsen paa Vespa, der slides, det er kun belægningerne, og resultatet er, at bremseevnen aftager ganske langsomt. Bevidst eller ubevidst vænner føreren sig til denne tilstand og regner med, at der sker saamænd ikke noget. Det gør der heller ikke, saa længe der ikke opstaar en eller anden uventet situation. Hvorledes og i hvilken tilstand De saa overlever denne situation er afhængig af den paa-kørte genstands haardhedsgrad!

Gaa derfor hellere ud og se paa Deres bremser nu. Skru hjul og bremsetromle af og se paa belægningerne og bremseskaalen. Er De ikke selv „paa talefod med Vespaens indre dele“, saa kø (for en sikkerheds skyld) roligt hen til Deres mekaniker og bed ham efterse og justere bremserne.

Man kan ikke angive en gennemsnitsholdbarhed for bremserne, da den er afhængig af maa-den, der køres paa — om der køres roligt og adstadigt eller paa grænsen af „lyd- og bødemuren“.

Bremserne virker paa følgende maade: bremsebakterne bliver presset ud mod bremseskaalen, naar der trædes paa bremsepedalen.

Da belægningerne er af ret blødt materiale og bremseskaalen af staal, siger det sig selv, at det er belægningerne, der først bliver slidte. Slides de saa langt ned, at nitterne, hvormed de er fastgjort til bakkerne, kommer frem,

saa gaar det direkte ud over bremseskaalen, idet nitterne trækker dybe furer i skaalene: striberne paa Deres samvittighed!

Er der saadanne striber i skaalen, vil der paa regningen fra mekanikeren figurere en post, der lyder paa en ny bremseskaal — foruden et par belægninger.

Bremserne kan ogsaa vise sig at være fedtede. Der kan være trængt olie ind i dem gennem en utæt simmerring, og det kan ned-sætte bremseevnen til absolut 0-punkt. Det hjælper ikke at aftørre belægning og skaal med en eller anden vædske, for er der først olie i bremsen, maa der ogsaa være et sted, det kommer fra, og saa skal den skade omgaaende udbedres samtidig med at der isættes nye belægninger. Nye bremsebelægninger er en billig livsforsikring. Samtidig bør man maaske bemærke, at det er bedre at køre 40 og blive 90 — end omvendt!

A.M.

### HAR DE startvanskeligheder i denne tid?

Ved stærk kulde opstaar der fra tid til anden startvanskeligheder. Disse kan undgaaes, naar man sørger for rigtig og korrekt karburatorindstilling, et godt (evt: lidt varmere) tændrør, som man maaske laver en anelse mindre gnistgab paa end foreskrevet. Lidt rigeligere tomgang er heller ikke at foragte; at knikseren er i tip-top orden, og at svinghjulet er godt opmagnetiseret hører til selvfølgelighederne.

Apropos svinghjulet. Véd De, at De ikke maa tage svinghjulet af, uden at lægge magnetfelterne over en jernring, f. eks. paa en fælg? Ellers taber det sin magnetisme med 5—10 % pr. aftagning.

Det er en lille udgift at faa opmagnetiseret svinghjuls-magneten nu og da, og det giver mere lys og større gnist.

HR REPRÆSENTANT  
BØRGE LARSEN  
PALNATOKESVEJ 36  
129 ODENSE

## HVEPSE-

Vespa Club Portugal har faaet ny adresse, og her er den, hvis De skulle faa brug for den: Av. Almirante Reis 11—3°D, Lisboa.

Den 1. februar forlader Holger B. Madsen firmaet F. Bülow & Co., hvor han i en aarrække har været sekretær i Vespa-afdelingen. Lige fra starten af Vespa-klubberne har Holger Madsen vist en enestaaende interesse og entusiasme for disses trivsel. Han har med aldrig svigtende energi gjort et stort arbejde saavel for Dansk Vespa Union som for Vespa-Journalen, hvor han har været en uvurderlig medarbejder. Holger Madsen tiltræder som sekretær i eksportafdelingen paa „Løvens kemiske fabriker“, og vi ønsker ham held og lykke i hans nye virke og bringer ham samtidig vor hjerteligste tak for et utrætteligt arbejde for Vespa-sagen.

Bager Kaj Winther, V.K. Viborg er emigreret til Canada,

Til assistance for redaktionen søges kontakt med sprogkyndige medarbejdere, der dækker Hollandsk, Portugisisk og Italiensk. Henvendelse venligst til John Jensen.



Saa har Vespa Klub Vejle haft sit første Vespa-bryllup, der foregik fra Vor Frelses Kirke. Paa billedet forlader brudeparret, klubbens sekretær Erik Jørgensen og hans søde kone, Hanne, kirken.



## STIK

Den verdensberømte argentinske automobilkører, Juan-Manuel Fangio er holdt op med at køre billøb. Han er nu delvis gaaet over til Vespa, idet han er blevet generalagent og generaldirektør for den helt nye Vespa-fabrik i Argentina.

Et kendt og humorfyldt par i V.K. Horsens blev smedet i hymmens lænker 2. juledag. Det var den søde Bente Nørskov og Paul Rosdahl. Vi ønsker hjertelig til lykke.

Ved V.K. Odenses generalforsamling valgtes ny bestyrelse, der fik Hans Jørgen Schmidt til formand. Kassererposten varetages af to, nemlig Ib Kümler Rasmussen og frk. Lilli Jensen. De øvrige bestyrelsesmedlemmer blev Kai Barsøe og Mogens Juhlstrøm. Klubbens adresse er nu Dronningensgade 20 hos formanden.

I V.K. Als-Sundeved har bestyrelsen faaet ny formand og kasserer. Formand er nu Herbert Jensen, Lavbrinkevej 7, tlf. 1310. Kasserer er Preben Knudsen.

**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, St. Kongensgade 106, K. Tid bestilles paa C. 3306 eller 3307.

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