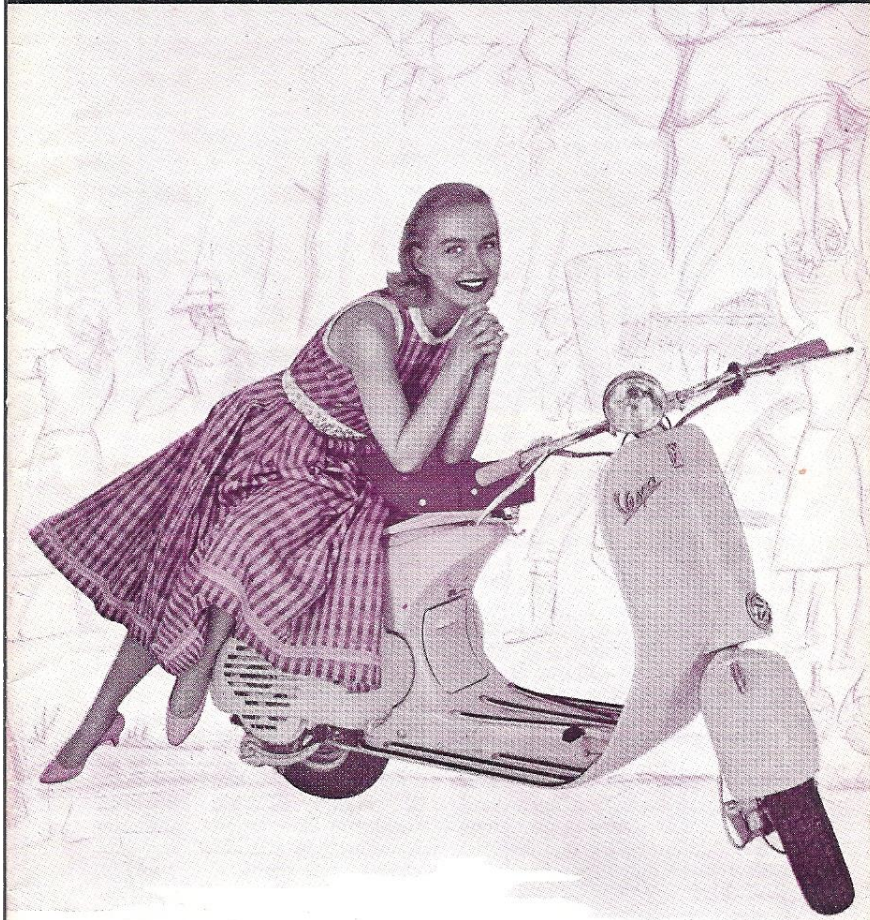
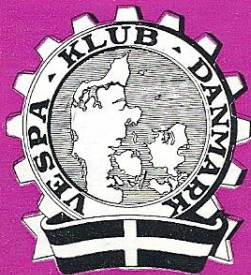


VESPA-JOURNALEN



september

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. 9

SEPTEMBER 1957

4. Aarg.

Dagbog: Køge - Barcelona

Dejlige dage i det gæstfrie **SPANIEN**



20. juli: Det har været en herlig dag. Alt er planlagt i de mindste enkeltheder, alt klapper, og alt gaar af stablen til rette tider. I aftes dryssede vi rundt i Barcelona, prøvede kaffen og cognacen, nød det lune vejr og gik i butikker til kl. 3,30 om morgenen. Men kl. 10 var alle mødt paa startstedet for dagens udflugt, der gik til klosteret Montserrat, der ligger 60 km inde i landet, 2000 meter oppe i bjergene.

Vi fik idag opklaret, at her er 2000 Vespaer med 2600 deltagere. Gennem Barcelona kørte vi 3 og 3, men udenfor byen formerede vi enkeltkolonne, og den har vel fyldt 10—15 km i længden.

Vi blev hele dagen oppe ved klosteret, hyggede os med portugisere og andre, spiste en herlig madpakke med ½ liter vino tinto. Herligt!

Vi spiser først middag kl. 21, og før vi er kommet igennem de traditionelle 4—5 retter, er klokken 23.

21. juli: Sikken en dag! Parade med messe foran slottet, reception hos borgmesteren, til badestranden 20 km syd for Barcelona. Selvom vandet i Middelhavet næsten var for varmt, svaledet det

dog. Senere til tyrefægtning. Det var en oplevelse. 45000 mennesker hujede som til en Svenskerlandskamp, men selvom vi nok var optagne af det, fandt vi det modbydeligt. De 44 gule englændere udvandrede samlet efter 3. tyr.

Kl. 22 var der dækket op til middag for 2600 deltagere; 10 ved hvert bord pyntet med lys og blomster; en tjener i kjole og hvidt til hver to borde. 5 retter mad og 4 slags vine. Middagen foregik i slotsgaarden i den spanske landsby Pueblo Espagnol. Middagen var garneret med taler og underholdning. Der var dans og forfriskninger til kl. 3 morgen.

22. juli: Saa er jeg paa vej hjemad, 160 km nord for Barcelona. Stævnet er slut — nu er det nat i Barcelona. Vi var 7 danske, der fulgtes ad og tog ind paa en campingplads nær den franske grænse.

23. juli: Efter en streng kørsel camperede vi endnu en nat sammen. Vi havde ikke regnet med Mistralen, den varme nordvestvind, som gik os haardt imod; vi avancerede næppe mere end 45 km i timen.

24. juli: Jeg kørte over Nice, en 300 km dejlig tur langs den franske Riviera. Vi var kørt hver sin vej i Nimes, hvor vi havde set paa de mange romerske bygningsværker, der endnu staar forbavsende velbevarede. Den romerske arena bruges endnu — der skulle om aftenen være „Holiday on Ice“!

25. juli: Kørte ad route Napoleon. Til Grenoble er der 358 km med 2600 sving igennem de franske alper. Der er meget mere bjergvej

MINDRE
MOTORSLID
MED
Mobiloil



Det samlede danske hold, der kørte til det internationale stævne i Barcelona. Det er Rasch, der fotografere.

end i de schweiziske alper. Her fik min G. S. vise, hvad den duer til, og den er faktisk bedre, end jeg troede. Jeg kan roligt sige, at fraset sportsvognene er der ingen biler, der kan følge den i bjergkørsel.

27. juli: Saa er jeg hjemme i Køge igen. I Hamburg besøgte jeg Deta-Falck-folkene, der i sommer har hjulpet talrige danskere hjem,

bl. a. to fra Vespa Klub Danmark.

Jeg var hjemme kl. 20. Da havde jeg gjort turen fra Nice paa een overnatning — 2150 km. Turen kunne ikke være gennemført i det tempo med passager bagpaa; at køre i over 30 timer staar en passager ikke for. Men jeg er ikke et øjeblik ked af køreturen, og jeg er parat til at gøre turen om igen naar som helst. P. Rasch.



To repræsentanter fra det farverige Spanien. Naturligvis vandt de præmie som det smukkeste udklædte par.

Reparationer udføres paa bestilt tid...

Ring i forvejen og bestil tid for
Deres reparationer eller efter-
syn; saa behøver De ikke und-
være Deres Vespa længere
end absolut nødvendig. Den vil
nemlig være færdig til den tid,
vi opgiver Dem paa forhaand.

Alt til Deres Vespa
Alt for Deres Vespa
Vespa saa »Jena«



SALG
SERVICE

Autoriseret
Vespa - forhandler

saa

"Jena"

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

Vurderingen af de slangeløse dæk

I augustnummeret af Vespa-Journalen lovede vi at give en vurdering af de slangeløse dæk, som vor tekniske medarbejder fik paamonteret sin Vespa til Barcelona-turen.

Ved hjemkomsten havde dækkene kørt 5800 km uden nogen form for vanskeligheder. Det var kun ved et meget nøje studium muligt at se paa dækkene, at de overhovedet havde været brugt; der var stadig fine dybe slidbaner.

Dækkene holdt trykket fint; det blev kontrolleret dagligt. Efter

110 km's forceret kørsel paa solstegt asfaltvej blev temperaturen prøvet paa baghjulets dæk og paa asfalten. Dækket var det koldeste. Her ligger sikkert hemmeligheden ved de slangeløse dæks større holdbarhed. I konventionelle dæk med slange arbejder slangen imod dækkets inderside og frembringer en temmelig høj temperatur — saa høj, at man ligefrem brænder sig paa gummiet. Det varme gummi er mindre slidstærkt end koldt gummi.

Som i gummiet forekom ikke, men der var henimod 2000 km's kørsel paa bjergveje.

Teknisk specifikation: Dækfa-



BARCELONA: Fra kortegekørslen gennem storstaden Barcelona. Forrest kører præsidenten for V. C. Europa, Dr. Renato Tassinari. Som nr. 3 kommer præsidenten for Dansk Vespa Union, der har fruén som passager. Ella Larsen sidder med det store Dannebrog, der gjorde vældig lykke overalt, hvor de kom frem.

• HJØRNET

VESPA

Kig ind og lad os demonstrere de forskellige Vespa-modeller for Dem. Vi tager gerne Deres gamle maskine i bytte ved køb af ny. Alle tilbehørsdele og alt Vespa-udstyr føres.

FREDERIKSBERG MOTOR CO.

Vodroffsvej 2 - Telefon Hilda 2050
(Hj. af Gl. Kongevej og Vodroffsvej)

brikat, engelske Dunlop, størrelse 10" x 3,50, monteret paa Vespa G.S. 1956, kørt 5863 km med sædvanlig marchhastighed paa 75 km i timen. Lufttryk: forhjulet 17, baghjulet 30.

Prøvedækkene var leveret af „Jena“, i hvis vinduer paa Frederikssundsvej 82 baghjulsdækket kan ses udstillet sammen med et almindeligt dæk, der har gennemgaaet samme prøve.

Det er sagt før, men...

Fra denne sommers langtursfarter har vi indtil nu hørt om tre tilfælde af knækket fodbremskabel ved opbremsninger. I det ene tilfælde var det en De Luxe, de to andre gange var det en Super 150.

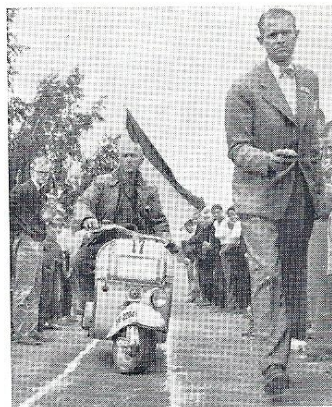
Hvordan gik det? Den ene, der ellers er en besindig og fornuftig Vespakører, fik knust sin Vespa — og resten af sommerferien ødelagt! Heldigvis slap baade fører og passager fra uheldet uden en skramme.

De to andre, der ogsaa kørte med passager, naaede at bremse i rette tid med forhjulsbremsen. Og der skete ingen skade.

Bemærk forskellen! De to heldige Vespakørere havde fulgt Vespa-Journalens gode og stadig gentagne raad: Ved hver eneste opbremsning skal begge bremsere bruges! Som paavist i flere tidligere Vespa-Journaler, bremses forhjulsbremsen mere end dobbelt saa effektivt som baghjulsbremsen. Man sparer sine bremsere, og man er garanteret imod uheld, hvis fodbremskablet skulle springe.

Lad være med at sige: „Ja, det er ogsaa rigtigt; det vil jeg lægge

SVENSK RALLY 1957



Den populære spanske deltager i V.C. Sveriges rally er her lynskudt paa langsomhedsbanen med den svenske Vespa-chef, Clas Bjerke som tidtager. Spanieren kørte hele vejen fra Sevilla til Stockholm, hvorfra han tog til stævnet i Barcelona.

mig efter“. Gaa straks ud og øv Dem et kvarters tid i at bremse rigtigt. Og bliv ved med det. Kan De ikke lave et „panik-stop“, naar der ikke er brug for det, saa kan De givetvis heller ikke, naar situationen kræver det. Gør det til en vane: Brug begge bremsere ved hver eneste opbremsning.

Af de ovennævnte uheld kan vi lære, at fodbremsewiren bør udskiftes for hver 5000 km, selvom den gamle tilsyneladende er fejlfri. Brug iøvrigt sværest mulig wire; G.S. har 3 mm tyk wire; den holder.



Deres brugte Vespa som udbetaling, restsummen uden veksler.

SPECIALFORRETNING

Vi præsenterer de nye 1957 modeller

**GRAN SPORT
GRAN TURISMO
SUPER 150**

Kom og prøv dem

N. J. STRANDBERG & SØNNER

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

Udenfor forretningsiden: telf. 70 49 53

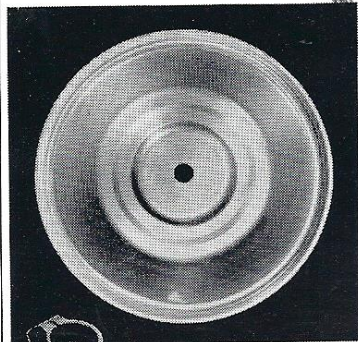
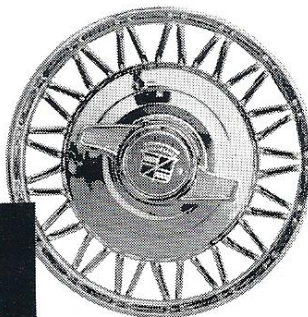
- NYT



TILBEHØR...

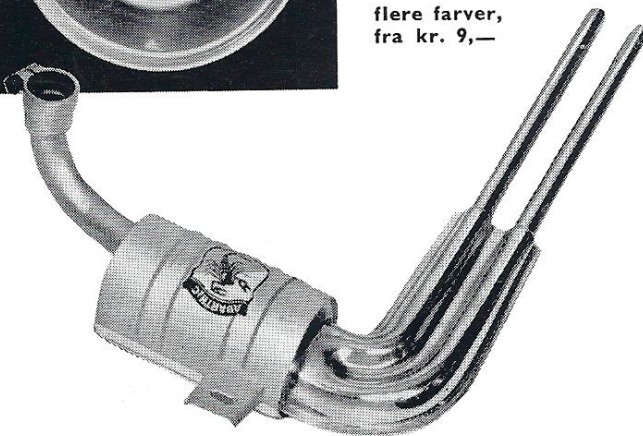
— Elegant
trådhjul

for alle modeller
fra kr. 33,—



Underlagsskiver
for trådhjul

flere farver,
fra kr. 9,—



Italiensk luksuslydpotte.

m. dobbelte rør.

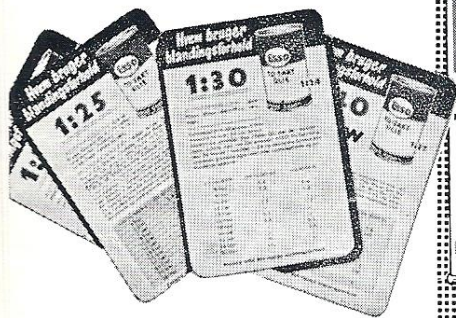
Nr. V. 1230 for mod. De Luxe 125

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

SPØRG HOS DERES LEVERANDØR

**Kører De
to-takter -
så er der
kun een vej**

**Ind
til**



**Forlang også de specielle
TO-TAKT smørekort hos Deres
ESSO-forhandler.**



**ESSO To-Takt olie
og ESSO Motor Oil
for to-takt motorer
sikrer Dem:**

Korrekt smøring selv
ved de højeste
motortemperaturer.
Tilsætning af additiver,
der øger smørefilmens
styrke og reducerer
motorsliddet
samt korrosions- og
rustangreb.
Minimale aflejringer i
cylindre og porte
Bevægelige stempelringe
og fuld kompression.

**Deres Esso-forhand-
ler udleverer gerne
brochuren om
TO-TAKT motorer.**



JØRGEN RASMUSSEN, V. K. SVENDBORG blev danmarksmester

Mesterskabs-plaketten gik ligeledes til
V. K. Svendborg



Den nybagte Danmarksmester paa Vespa fotograferet paa sin maskine, stolt og lykkelig over den flotte sølvpokal og den ærefulde titel.

Ind imellem kraftige, tropeagtige byger afvikledes konkurrencerne om Danmarksmesterskabet paa Vespa i Aarhus i week-enden den 10.—11. august. Omkring 100 scootere og 170 personer trodsede byger og blæst og indfandt sig i smilets by for at deltage i stævnet, der afvikledes paa forbilledlig maade.

I stævnets hovedkvarter hos Vespa-reparatørerne Skaaning og Lehrmann kom lørdag eftermiddag de fleste af de tilmeldte deltagere, der repræsenterede næsten alle klubber under Dansk Vespa Union. Præcist og planmæssigt blev deltagerne indkvarteret og fik forplejning.

Vespa-festen om aftenen i „Frieden“ var meget vellykket og dansen gik lystigt i de hyggelige lokaler ind imellem optræden og sang. Man fejrede nemlig samtidig V.K. Aarhus' 4 aars fødselsdag, og klubben blev hyldet i blomster og taler. Som et særligt festligt islæt var den svenske Vespa-kører Lindgren og frue mødt frem ogsaa til dette danske stævne. Flere gange i aarenes løb har Lindgren deltaget i danske stævner, og man benyttede nu lejligheden til at paaskønne denne interesse ved at udnævne ham til ekstraordinært kontingentfrit medlem af Dansk Vespa Union.

Medens rallyet afvikledes søndag formiddag, skinnede solen over det skønne jydsk landskab, som kørerne passerede igennem. Efter frokosten paa „Frederikshøj“ kørte man til Riisvangens Stadion, hvor gymkhana-koncurrencerne blev afviklet, og ved 16-tiden kunne dommerkomiteen fremlægge de endelige resultater.

Det blev den meget dygtige Vespakører Jørgen Rasmussen, V.K. Svendborg, der opnaede titlen som Danmarksmester paa Vespa. Allerede under stævnet i Svendborg fornylig gjorde han sig bemærket som en særdeles dygtig kører, og da man saa hans anmeldelse til Danmarksmesterskabet, var man klar over, at her var en aspirant til mesterskabstitlen. Desværre mødte sidste aars Danmarksmester ikke frem og forsvarede sin titel. Den nye Danmarksmester blev haardt trængt af Jørgen Palner Christensen, V.K. Vejle, der placerede sig paa 2. pladsen. Som nr. 3, med kun eet points forskel, kom Per Løwenstein fra V.K. Horsens.

Konkurrencen om Dansk Vespa Unions elegante sølvplakette blev ogsaa vundet af V.K. Svendborg. Klubben deltog med tre deltagere i konkurrencerne, og alle tre blev placeret og endda saa fint, at de nu kan præsentere den flotte vandpremie paa Fyn.



Præsidenten inspicerer to rallyposter under løbet.

Den 4-hjulede Vespa fremstilles i Frankrig

Udstilles paa næste automobiludstilling i Paris . Kan næppe foreløbig leveres her.

Saa er den 4-hjulede Vespa ved at være paa trapperne! I Frankrig, hvor Vespa er solidt indarbejdet, sælges hver maaned 4.500 maskiner til et klientel af unge mennesker. Men med aarene stiller disse unge mennesker større krav; de stifter hjem, søger komfort og ønsker sig lidt efter lidt mod automobil. Vespa er derfor ganske naturligt kommet til at spørge sig selv, om den ikke kunne forsyne dette publikum med den vogn, de søger. Firmaet i Fourchambault er i stadig udvikling, og det vil nu tage denne nye produktion op: den 4-hjulede Vespa.

2 CV Vespa'en, som er dens officielle franske betegnelse, er et to-personers køretøj med et lille ekstra sæde bagved, der kan benyttes til to børn. Den indvendige bredde er den samme som på uphine's, og benpladsen viser

sig at være tilstrækkelig, idet føreren og passagereren kan anbringe benene i selve forpartiet af køretøjet. Vespa'en drives af en motor bagi, to-takts, med to parallelle, lodrette cylindre, luftkølede ved hjælp af en turbine. Cylindervolumen er nær ved 400 cm³.

2 CV Vespa afviger paa to væsentlige punkter fuldstændigt fra alt, hvad man hidtil har set i Frankrig.

For det første drejer det sig om en to-personers vogn, og man paastår ofte, at et to-personers køretøj er vanskeligt at sælge paa det franske marked.

For det andet er 2 CV Vespa totakts. Efter sigende er denne motor meget nøje gennemarbejdet især i Fourchambault, og den skal frembyde en vis overlegenhed over for scooter motoren. Det er en

kendsgerning, at dens forbrug — i lighed med ydeevne — vedbliver at være større end 4-takts motoren. I den henseende er det en betydelig fordel, at 2 CV Vespa'en er ret let; den vejer ca. 360 kg. Man maa regne med 5 liter til ca. 100 km. Firmaet vil vanskeligt kunne angive lavere forbrug, og man skal snarere regne med 5—6 liter, hvis man vil have mest muligt ud af vognen, hvis tophastighed lader til at være 90 km i timen.

Den nye to-cylindrede motor hører ikke til de mest støjende to-takts motorer, men Vespa har stadig fremskridt at gøre, hvis den vil levere en anstændig lydafdæmpet vogn. Til gengæld synes denne motor, som lader til at være smidig, at raade over tilstrækkelig kraft ved en rimelig hastighed. Dette er grunden til, at konstruk-

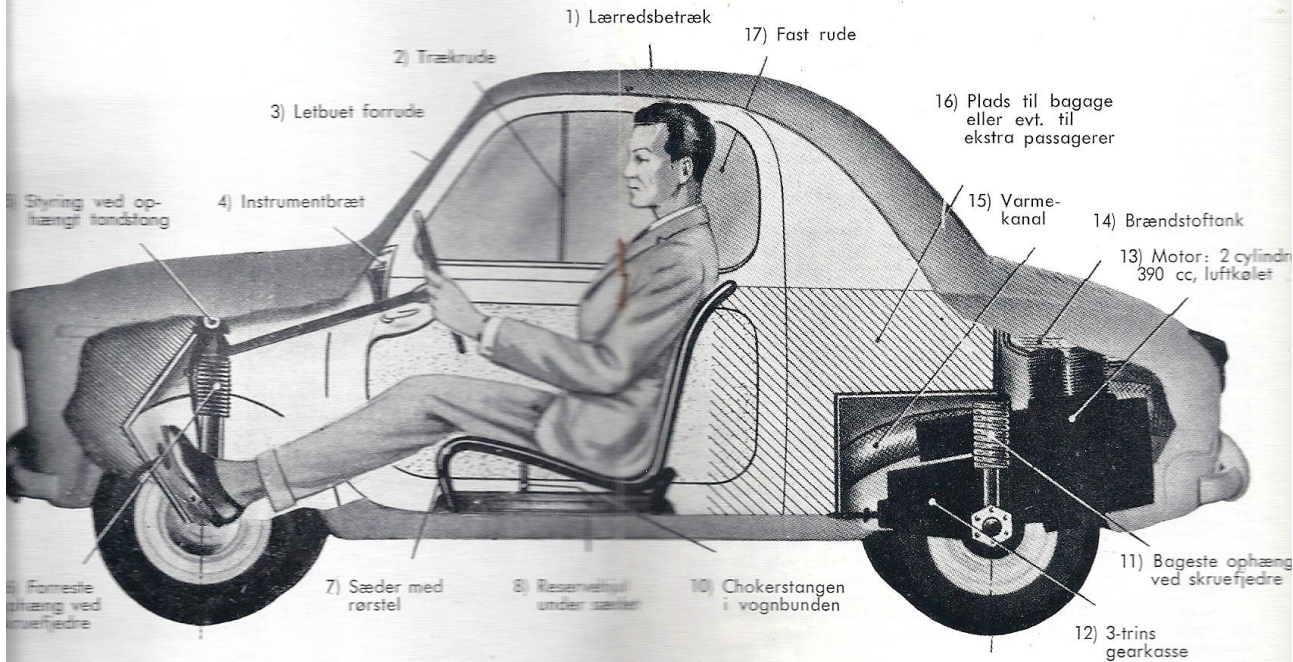
tøren har nøjedes med en 3-trins gearkasse (2. og 3. synkroniseret) og ikke 4.

Vespa-bilen har fire uafhængige hjul ophængt ved spiralfjedre, et reservehjul under passagerstolen, en 25 liters benzintank bagi og varmluftsventilationsopvarmning.

Vognens prototyper er næsten færdige, og man fremskynder installationen af fabrikkationsværktøjet. I sommer har man lagt sidste haand paa indretningen af den nye fabrik, som skulle begynde at producere i begrænset tempo i denne maaned.

Prisen? Den er ikke definitivt fastsat, men den skulle ikke naa op paa 350.000 francs, et tal, der dog kun er anslaaet.

(Uddrag af artikel i „L'Auto-Journal“).



Den 4-hjulede Vespa

Udstilles paa næste automobiludstilling i

Saa er den 4-hjulede Vespa ved at være paa trapperne! I Frankrig, hvor Vespa er solidt indarbejdet, sælges hver maaned 4.500 maskiner til et klientel af unge mennesker. Men med aarene stiller disse unge mennesker større krav; de stifter hjem, søger komfort og vender sig lidt efter lidt mod automobilet. Vespa er derfor ganske naturligt kommet til at spørge sig selv, om den ikke kunne forsyne dette publikum med den vogn, de søger. Firmaet i Fourchambault er i stadig udvikling, og det vil nu tage denne nye produktion op: Den 4-hjulede Vespa.

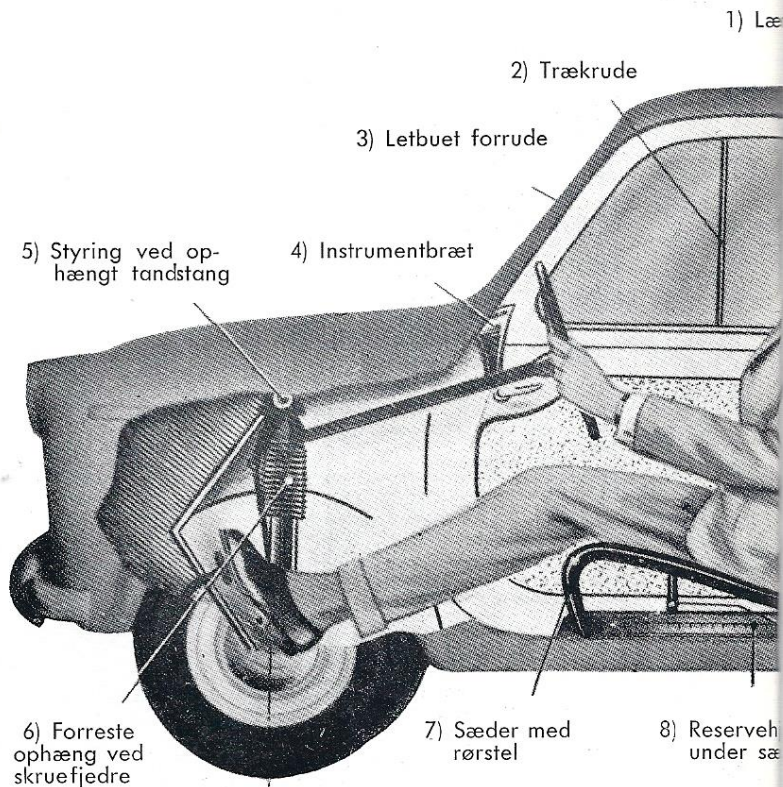
2 CV Vespa'en, som er dens officielle franske betegnelse, er et to-personers køretøj med et lille ekstra sæde bagved, der kan benyttes til to børn. Den indvendige bredde er den samme som Dauphine's, og benpladsen viser

sig at være tilstrækkelig, idet føreren og passagereren kan anbringe benene i selve forpartiet af køretøjet. Vespa'en drives af en motor bagi, to-takts, med to parallelle, lodrette cylindre, luftkølede ved hjælp af en turbine. Cylindervolumen er nær ved 400 cm³.

2 CV Vespa afviger paa to væsentlige punkter fuldstændigt fra alt, hvad man hidtil har set i Frankrig.

For det første drejer det sig om en to-personers vogn, og man paa- staar ofte, at et to-personers køretøj er vanskeligt at sælge paa det franske marked.

For det andet er 2 CV Vespa totakts. Efter sigende er denne motor meget nøje gennemarbejdet især i Fourchambault, og den skal frembyde en vis overlegenhed over for scootermotoren. Det er en



fremstilles i Frankrig

Paris . Kan næppe foreløbig leveres her.

kendsgerning, at dens forbrug — i lighed med ydeevne — vedbliver at være større end 4-takts motoren. I den henseende er det en betydelig fordel, at 2 CV Vespa'en er ret let; den vejer ca. 360 kg. Man maa regne med 5 liter til ca. 100 km. Firmaet vil vanskeligt kunne angive lavere forbrug, og man skal snarere regne med 5—6 liter, hvis man vil have mest muligt ud af vognen, hvis tophastighed lader til at være 90 km i timen.

Den nye to-cylindrede motor hører ikke til de mest støjende to-takts motorer, men Vespa har stadig fremskridt at gøre, hvis den vil levere en anstændig lydafdæmpet vogn. Til gengæld synes denne motor, som lader til at være smidig, at raade over tilstrækkelig kraft ved en rimelig hastighed. Dette er grunden til, at konstruk-

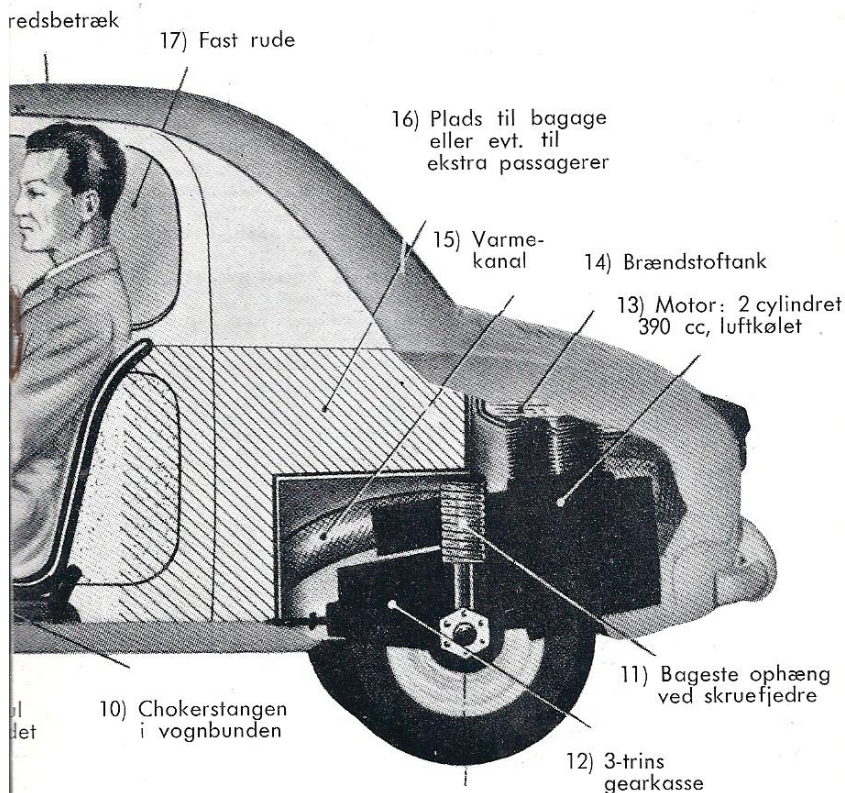
tøren har nøjedes med en 3-trins gearkasse (2. og 3. synkroniseret) og ikke 4.

Vespa-bilen har fire uafhængige hjul ophængt ved spiralfjedre, et reservehjul under passagerstolen, en 25 liters benzintank bagi og varmluftsventilationsopvarmning.

Vognens prototyper er næsten færdige, og man fremskynder installationen af fabrikkationsværktøjet. I sommer har man lagt sidste haand paa indretningen af den nye fabrik, som skulle begynde at producere i begrænset tempo i denne maaned.

Prisen? Den er ikke definitivt fastsat, men den skulle ikke naa op paa 350,000 francs, et tal, der dog kun er anslaaet.

(Uddrag af artikel i „L'Auto-Journal“).



KØBENHAVN . NEAPEL . KØBENHAVN

- for 5 øre pr. km.

Ved planlægning af en billig udenlandsrejse er transportproblemet det, der først melder sig. Det forvante legeme foretrækker en rejse pr. tog og hotel, men et enkelt blik i tegnebogen drejer hurtigt tanken hen paa billigere rejsemaader, som f.eks. kørsel paa eget motorkøretøj og camping paa Europas internationale campingpladser. Under denne form har det været mig muligt at gøre en 33-dages tur til Neapel uden afsavn eller hæmmende økonomiske overvejelser — for 1100 kr.

Vespa Gran Sport

Køretøjet er en Vespa Gran Sport 1956, der ved turens begyndelse havde kørt 8000 km. I fin stand til langtur blev den belæsset med 30 kg paa bageste baggebærer og 8 kg foran paa skjoldet, saaledes at totalvægten var ca. 230 kg ved afrejsen. (Det havde været bedre, om vægten havde været fordelt med noget mere fortil. Red.). Det var straks tydeligt, at scooteren følte sig bedst tilpas ved hastigheder lidt under speedometer-tallet 70 km, og endog over denne fart var der rigelige kraftreserver til hurtig acceleration ved overhalinger (indtil 90 km). Paa ideelle vejoverflader føles en høj fart behagelig og sikker, men ujævnheder og løse sten paa kørebanen er stadig en langt større fare for scooterkøreren end for andre motortrafikanter med større hjul. Paa udlandet ukendte veje bør man have respekt for løse genstande i vejsiden.

Bjergkørsel

Ved kørsel i bjergenes kraftige fald og stigninger viste maskinen en forbavsende overlegenhed i trækraft, ligesom motorbremsen gav jævn og behagelig nedfart. 4. gear tog længere stigninger indtil 6 %, og først ved over 10—11 % stigning maatte 2. gear i brug. Selv meget varm motor gav intet mærkbart energitab.

Komfort

Spørgsmaalet komfort er uløseligt knyttet til ryggen og navnlig dennes nederste del. Den ustøttede ryg og de hjemløse knæ bliver hurtigt trætte, og twinsattel-kon-

struktionen i forbindelse med en scooter er sikkert ikke hensigtsmæssig. (Først da jeg opfandt „scootergymnastikken“, kunne jeg køre over 60 km ad gangen uden hvil. Men mine højst ejendommelige positioner og bevægelser under kørslen forårsagede mange uforstaaelige og forargelige blikke fra forbipasserende bilister.)

Smøring.

En 5 % brændstofblanding med tilsætning af et maal Bardahl var almindelig. Forsøgsvis lod jeg tændrøret sidde urørt, og motoren forblive urensset paa strækningen Milano—København (via Neapel: 4000 km!). Ved hjemkomsten udtalte mekanikeren, at „topstykket ikke var særligt snavset og Bosch-tændrøret ganske uskadt“, samt at han „ikke kunne se noget bemærkelsesværdigt slid i motoren.“ — Der er for mig ingen tvivl om, at Bardahl-olien har været kraftigt medvirkende til disse forhold.

— og saa regnskabet ...

Kilometre paa kortet	5249
Kilometre iflg. maaler ...	6083
Kørt udover kortet	834
eller ca. 14 %.	
Ialt paafyldt 219 l brændstof.	
27,7 km pr. liter brændstof.	
Udgift til brændstof... kr.	262,80
Bardahl-olie	10,50
Gearolie	7,10
Tændror	5,00
Service u/kørslen	19,00
Totalomkostninger ... kr.	304,40
eller 5 øre pr. kørt kilometer.	

Vespa-aand er god aand!

Det er opløftende — til tider rørende — at opleve den hjælpsomhed og velvilje, man er genstand for overalt paa Europas landeveje. Dette gælder i almindelighed, men i særdeleshed, hvor folk med køretøjer af samme fabrikat mødes, ofte for med hjælpsomme fagter og gebrokkne fraser at prise deres fælles valg. De smaa smil og kvækkende hornsignaler, der udveksles over vejbanen mellem Vespa-kørere, gør godt under scooterrejsens strabadser.

Det danske smil er verdenskendt. En langtur paa scooter er

kun en fornøjelse for den, der aaben og positiv begiver sig paa farten, rede til at afvise alle ubekvemmeligheder og al modgang med et varmt dansk smil — et Vespa-smil!

Bent Kallehave,
V.K. København.

teknisk brevkasse

Spørgsmaal til den tekniske brevkasse besvares direkte til spørgeren. Frankeret svarkuvert bedes vedlagt, og svaret indløber i løbet af 4-5 dage.

Der har været spørgsmaal om, hvorledes man renser lyd-potten og udstødsrøret.

Man kan enten gløde hele lyd-potten over en koksild, f. eks. i et centralfyr, og kaste den glødende i en balje med vand. Herefter vil størstedelen af koks kunne rystes ud af rørene; dog er det nødvendigt med en traad at skrabe udstødsrøret indvendigt.

Mere effektivt er det at skære lyd-pottens bund af, skrabe indvendigt og derefter svejse lyd-dæmperen sammen igen.

I det engelske Vespa News giver man følgende raad: Lav 5 liter varmt vand med 1,5 kg caustic soda, natronlud, og fyld lyd-potten op hermed, efter at udstødsrøret er lukket med en prop. Naar luden har staaet i potten natten over, kan koks og sod skylles ud. Vask efter med sulfosæbevand.

Vær meget forsigtig med den stærke natronlud. Den ødelægger tøj, hud og i særdeleshed slimhinder og kan fremkalde forfærdelige, uhelbredelige saar. Det kan hældes væk i en kloak, idet det ikke angriber jern. Men aluminium tæres væk omgaaende, saa hold det langt væk fra mennesker og Vespaer.

Vi har ikke prøvet raadet, men det skal nok være effektivt.

Benzinforbrug paa G. S. og De Luxe

Tilrods for sin dobbelt saa store motorkraft, bruger en G. S. mindre benzin paa en langtur end

en De Luxe. Her er forklaringen herpaa.

Alle totaktsmotorer har et bestemt omdrejningstal (omkring 75 pct. af deres maximale omdrejningstal), hvor de er mest økonomiske. Ved fuldt omdrejningstal gaar der mere end dobbelt saa meget benzin til hver kilometer.

Naar en G.S. og en De Luxe f. eks. kører 75 km/t.; gaar De Luxe næsten med sit max. omdrejningstal, d.v.s. den bruger uforholdsmæssigt meget benzin — skal vi sige 1 liter til 25 km. G.S.'en gaar derimod med sit mest økonomiske omdrejningstal, og bruger 1 liter til 36 km.

Her har vi faktisk et tilfælde, hvor den „store“ maskine er mere økonomisk end den mindre. Selvfølgelig ville G.S. blive endnu dyrere i benzinformbrug ved max. omdrejningstal; ved 110 km/t. kan man næppe vente at faa mere end 18 km pr. liter benzin.

Paa turen til Barcelona kørte en G.S. 34,2 km pr. liter i gennemsnit paa 5800 km. Heraf er i ca. 12 timer kørt med omkring 100 km/t. Kun i Tyskland kørtes paa almindelig benzin ellers paa superbenzin (benzin og kilometre i Spanien ikke medregnet).

Nyt blandingsforhold for G. S. og G.T.

Fra Piaggio-fabrikkerne har vi modtaget meddelelse om, at man ved fortsatte forsøg i fabrikkernes prøveafdeling er naaet frem til, at Gran Sport og Gran Turismo kan køres paa en magrere brændstofblanding, samt at det ikke er nødvendigt at anvende en særlig fed blanding benzin/olie under tilkørslen.

Fabrikkerne foreskriver nu følgende brændstofblanding for Gran Turismo 1957: Benzin/olie i forholdet 20:1, svarende til $\frac{1}{4}$ l olie til 5 l benzin. For Gran Sport 1957 er blandingsforholdet nu 1:16, svarende til $\frac{1}{4}$ l olie til 4 l benzin. Disse blandingsforhold gælder altsaa fremover saavel under tilkørslen som for den videre kørsel.

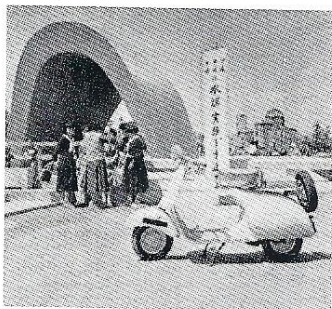
Blandingsforholdet for De Luxe 125 og Super 150 er under tilkørslen (de første 2000 km) 1:12, $\frac{3}{4}$ l olie til 3 l benzin og derefter 1:20, $\frac{1}{4}$ l olie til 5 l benzin. Olien skal som hidtil være SAE 30, og der skal anvendes alm. benzin — ikke Super benzin.

INTERNATIONALT

Vespa nyt

Som den første Vespakører udenfor V.C. Saar er præsident Hans Larsen blevet udnævnt til æresmedlem af denne klub.

✧



Denne Vespa er fotograferet foran det ejendommelige mindesmærke, som er rejst i Hiroshima til minde om den tragedie, der fandt sted her.

✧

Ogsaa vore drengesaars cowboy-favorit, John Wayne, har opholdt sig i Italien, hvor han har aflagt seksløberne og de vrinskende galopture over den øde prærie. Han

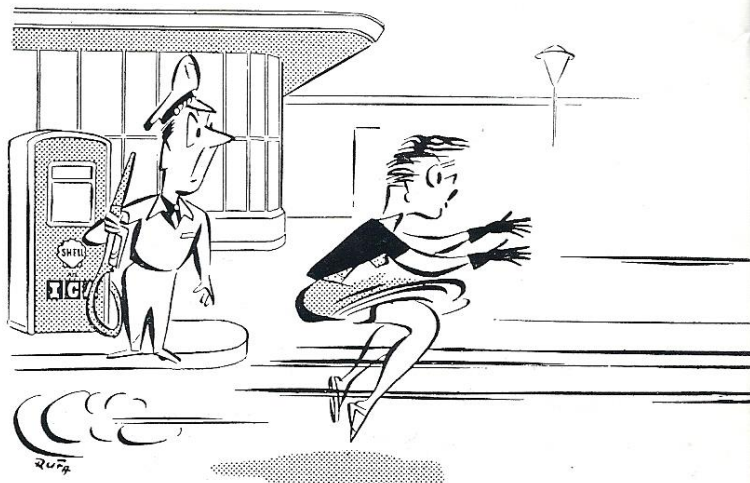


er simpelthen gaaet over til Vespa, som billedet i denne spalte viser.

✧

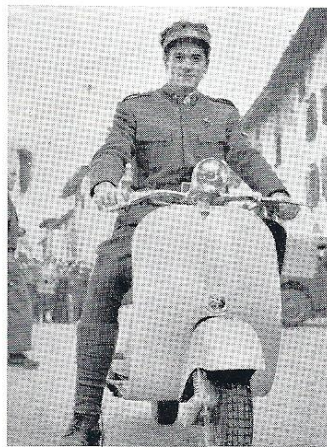


Ape rickshaw'en bliver mere og mere populær i Somaliland. Her



PSSST..

er et dusin, som for nylig blev leveret til Mogdishu. Nu maa det faktisk være et rart job at være rickshaw-kuli!

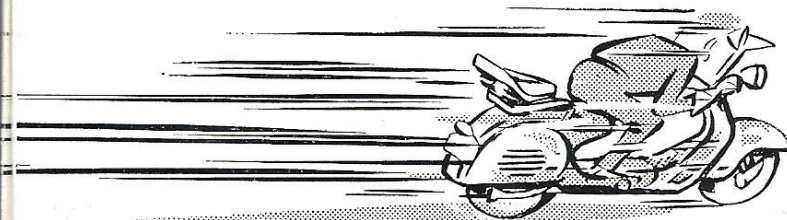


Rock Hudson er filmskuespiller og arbejder for tiden i Italien, hvor han sammen med Jennifer Jones indspiller anden del af Hemingway's „Farvel til Vaabnene“.

Denne statelige herre er borgmester i East London, hvor han foretog den officielle aabning af et Vespa rally. Normalt kører han i Cadillac, og dette var første gang, han kørte paa Vespa. Det er ikke sikkert, det bliver den sidste!



I tusindvis er Vespister gået over til SHELL med I.C.A. Alle kan mærke forskellen, såvel på kørslen som på økonomien, fordi SHELL med I.C.A. effektivt beskytter mod glødetænding og periodisk kortsluttede tændrør. Fordele som kun SHELL med I.C.A giver!



SHELL med ICA



Naturligvis maa man sidde sidelæns paa scooter — i New York. Og naar man tilmed kører paa

Fifth Avenue i regnvejr, maa man da have paraplyen slaaet op!

Bilfirmaet Dar es Salaam havde en usædvanlig kunde sidste maa- ned, da S.S. „Tai-An“, en fragt- baad fra Formosa, kom til byen.

Mr. Chein-Sen Seng, et af be- sætningsmedlemmerne, spildte in- gen tid men fandt straks frem til, hvor han kunne købe en Vespa. Han havde købt en i Holland i 1954, men ønskede nu en ny til sit lager af kostbare genstande ombord paa fragtbaaden. Foruden en Leica, en kinooptager og pro- jektor har mr. Chien-Sen Seng bl. a. en kano og en paahængs- motor med ombord.



Ubeskedne V. K. Randers

I juli havde V.K. Viborg ind- budt samme by's Lambretta-Klub og V.K. Randers til gymkhana- konkurrence. Paa vort billede er formanden for V.K. Viborg ved

at starte nogle af deltagerne. Fra V.K. Randers har vi modtaget melding om konkurrencens resul- tater. Den lød: „Vi var ubesked- ne nok til at tage de tre første pladser!“ Vinderne var Niels Alexandersen, Kaj Grosen og Mo- gens Lindved.

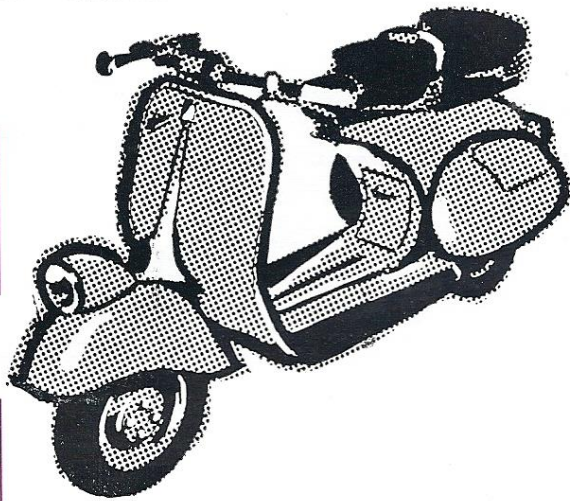
Vil De ha' en god pris for Deres brugte Vespa —

- 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.

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



Vespa med

Fulda

- en kombination
der giver
økonomisk og
driftsikker kørsel



KILOMETERNES DÆK

SVENSK RALLY 1957...



Der holdes hvil paa etappen Karlskrona-Kalmar i Smaaland. Paa billedet ses forrest i kolonnen formanden for V.K. København, Henning O. Paulsen, gaaende langs kolonnen ses Palner Kristensen fra V.K. Vejle. Længere nede i rækken skimtes Per Danielsen, V.K. Odense.

VESPA aktivitet

V.K. Aalborg: 7. sept. kl. 16: Skovtur uden Vespa. Madkurv medbr. V.K. Randers kører med i busen. * 15. sept. kl. 13,30: Tur med kaffe paa kro. * Startsted: Budolfi pl. * 23. sept. kl. 20: Generalforsamling paa „Kristine“.

V.K. Aarhus: 8. sept. kl. 9,30: Herregaardstur til Clausholm, Voldum kirke, Gl. Estrup og Rosenholm. Entre ca. kr. 1,50 pr. herregaard. Madpk. * 17. sept.: Aftentur, kaffe à kr. 2,35 + betjening. Dans. * 21.—22. sept.: Week-endtur til Rebild vandrehjem, „Cimbrergaarden“. Ikke samlet start. Tilm. senest 17. ds. Gebyr kr. 8,50, betales ved ankomst til vandrehjem og dækker følgende: Kaffe, lørdag aften. Søndag: morgenmad, middag, samt natlogiet. Quiz m.m. lørdag aften Eventuel aflysning vil blive rundsendt.

V.K. Esbjerg: 4. sept. kl. 19: Til Varde, evt. dans i Arnbjergshallen.

* 14.—15. sept. kl. 14: Week-endtur til Flensburg, med bus fra Krusaa. Tilm. paa aftenturen d. 4. ds. * 25. sept. kl. 19: Til Grimstrup krat. * 29. sept. kl. 14: Til Kammerslusen. Thermo. * Startsted: Carl Hansen.

V.K. Fredericia: 1. sept. kl. 13,30: Til Odense zoo. Aftensmad. * 15. sept. kl. 9: Lyngtur med V.K. Vejle og Horsens. Thermo og mad. * 23. sept. kl. 19: Kegletur, „Forsæde kontra bagsæde“. * 5. okt.: Aarlig week-endtur med gymkhana i Skanderborg mellem V.K. Vejle, Horsens og Fredericia. * Startsted: Havnepladsen.

V.K. Haderslev: 4. sept. kl. 19,15: Kegletur til Sverdrup. * 11. sept. kl. 18,45: Gymkhana. * 18. sept. kl. 19,15: Kegletur. * 5. okt.: Afslutningsfest med kegleturning, præmieuddeling. Se opslagstavlen.

V.K. Helsingør: 5. sept. kl. 19: Kaffetur til „Stubben“. * 7.—8. sept. kl. 14,45: Week-endtur til



Aut. værksted

Rud Pedersen

ERICHSENSVEJ 2

Ved Gent. Torv . Gent. 177

**Populære
priser på
reparationer
hos**

**VALBY MOTOR
VÆRKSTED**

aut. specialværksted
for Vespa

Sdr. Fasanvej 92, tlf. 30 33 53

Køge med aalegilde. Mad til søndag samt sovepose eller tæpper og lagner. * 15. sept. kl. 9,30: Til Munkholmbroen, mad og thermo med. Hjem over Rørvig-Hundested. * 22. sept. kl. 13,30: D.M. paa Selskov speedway. * Startsted: Axeltorvet.

V.K. Herning: 10. sept. kl. 19: Ud i det blaa. * 15. sept. kl. 9,30: Til Mols. Madp. * 26. sept. kl. 20: Hyggeaften paa Højskolehjemmet. Klubben giver kaffe.

V.K. Horsens: 7. sept. kl. 15: Til den gamle hærvej. Aftensmad. * 15. sept. kl. 9,30: Lyngtur med V.K. Vejle og Fredericia. Frokost og thermo. * 5.—6. okt.: Den aarlige weekendtur med gymkhana om pokal mellem V.K. Vejle, Fredericia og Horsens.

V.K. København: 8. sept. kl. 9: I anledning af Ekstrabladets damescooterløb, tur for ikke deltagere i løbet. Tilm. til scooterløbet sker direkte til Ekstrabladet. * 11. sept. kl. 19,30: Onsdagsaftentur fra Femvejen til Lottenborg. * 15. sept. kl. 10,30: Nordsjællandstur, frokost paa Esrom kro. * 25. sept. kl. 19,30: Kegleaften paa Herlev kro. Kl. 20 konkurrencer for damer og herrer. Entre kr. 1,—. * 29. sept. kl. 10,30: Ny slags søndagstur med morsomme opgaver ogsaa for bagsædepassagererne. Startpenge kr. 0,50 pro persona. * Startsted, hvor andet ikke er nævnt: Hornblæsen.

V.K. Nykøbing F.: 8. sept. kl. 14: Til Marielyst. Besøg hos Alfred og „Bambi“. * 12. sept. kl. 19,30: Generalforsamling og fødselsdagsfest med overraskelser i „Naverhulen“. Tag bagsædepassagerer med. * 22. sept. kl. 13,15: Til

Knuthenborg. * Startsted: Auto-Compagniet.

V.K. Odense: 11. sept. kl. 19: Til aftenkaffe paa kro. * 15. sept. kl. 14: Fra Esso-stationen i Mageløs „Kender I byen paa kryds og tværs?“ * 29. sept. kl. 10: Nøddetur. Frokost og thermo. * Der er opsat endnu en opslagsstavle paa Esso-stationen i Mageløs.

V.K. Randers: 7. sept. kl. 16,30: Bustur til Hadsund med V.K. Aalborg. Madkurv. * 15. sept. kl. 10: Rebildtur. Madpk. * 26. sept. kl. 19: Mariager. * 29. sept. kl. 13,30: Nøddetur. * 3. okt. kl. 19: „Pøt mølle“. * Startsted: Vilh. Thomsens plads.

V.K. Sorø: 14. sept.: Til Surerup. Varm ret, ostepind, øl, kaffe med brød, kr. 6,90. Tilm. senest 11. ds. til tlf. 1440. * 23. sept.: Generalforsamling. Nærmere meddelelse tilsendes.

V.K. Sønderborg: 3. sept.: Ud i det blaa. Afsluttende besøg i Chr. X's kirke. * 8. sept. kl. 9: Rævejagt ved Kegnæs. Samling i Skovby. Afslutn. kl. 12. * 11. sept.: Ud i det blaa. * 14. sept. kl. 14,30: Frøslev plantage, besøg paa Carlsens savværk. * 18. sept.: Ud i det blaa. * 25. sept.: Vemmingbund. Afslutn. hos Sturm.

V.K. Thisted: 4. sept. kl. 19: Til Vandet sø. * 11. sept. kl. 19: Blaa tur. * 15. sept. kl. 13,30: Til Østerild plantage. * 28. sept. kl. 16: Gymkhanatræning paa dyrskuepladsen. * Startsted: Frederikstorv. Husk thermo og benzin.

V. K. Vejle 4. sept. kl. 19: Til „Jydekroen“. * 9. sept. kl. 19: Ud i det blaa. * 15. sept. kl. 10: Lyngtur med V. K. Horsens og Fredericia. Frokost og kaffe medbringes. * 22. sept. kl. 9,30: Heldagstur til Jels sø. Frokost og kaffe. * 5.—6. okt.: Week-endtur med V.K. Fredericia og Horsens.

V.K. Viborg: Aftenture hver tirsdag kl. 19. * 15. sept. kl. 10: Heldagstur. Madpk. * Startsted: Nytorv.

V.K. Østsjælland: 7.—8. sept. kl. 17: Week-endtur til Holtug. * 12. sept. kl. 19,30: Aftentur. * 21. sept. kl. 19,30: Dansetur. * 29. sept. kl. 13,30: Til Jyderup. Kaffe paa Bromølle kro. * Startsted: Torvet.

Har De Vespa-problemer
eller søger De nyt?

Vi er til tjeneste for enhver opgave.

ØRNEN

Salgsafd.: Amagerbrogade 221
Telf. Asta 1816-1817

Værksted: Holmbladsgade 47
Telefon Asta 4900

HR REPRÆSENTANT
BØRGE LARSEN
PALNATOKESVEJ 36
129 ODENSE

RESERVERET POSTVÆSENET

Ved et stævne i Holland lød menuen som følger: Concentration d'amitié Vespiste . Escalope à la Piaggio . Légumes Vespa Club d'Europe . Pommes de terre G.L. . Pudding goût Vespa Holland. — Det er vist næppe nødvendigt at oversætte.

HVEPSE.

Benzinen i Spanien havde et oktantal paa 63. Herhjemme har benzinen oktantal paa 86, superbenzin endda 93. De mindre maskiner klarede sig nogenlunde paa den svage benzin, men brugte lidt mere af den. G.S. kunne ikke lide kosten; maximumfarten var omkring 65 km/t. og opnaaedes med en skrækkelig tændingsbanken.

Der har været talt meget om — og navnlig averteret med — at Lambretta skulle være verdens mest solgte scooter. Herhjemme ved vi jo, at det ikke passer, og ifølge en statistik i den spanske Vespa Journal nr. 38 har Vespa 60,6 % af scootersalget i Italien. Naar man saa tager de andre scootermærker i betragtning, maa Lambrettas andel trods alt være ret beskedent ogsaa i Italien.

V.C. Hålsingborg afholder gymkhana-stævne i weekenden d. 7.—8. september. Anmeldelse skal ske til Börje Rosdahl, Öresundsgatan 19, Hålsingborg. Ifølge meddelelsen „bör“ anmeldelse ske senest 31. august. Det er jo muligt, De kan naa det endnu!

Husk, naar De skal svinge til venstre fra en trafikeret hovedvej i mørke, at det ikke er muligt for en bilist, der kører nedblændet, at se Deres arm, naar De rækker den ud. Hold derfor Deres kørebane, til der enten ingen biler er, eller til De er 100 pct. sikker paa, at Deres signal er observeret af bagfra kommende. I mørke ville blinklys være det ideelle, men det er jo desværre forbudt paa to-

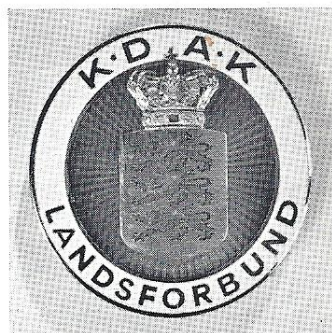
hjulede køretøjer. Skottelys paa handskekraverne er en ikke daarlign erstatning.

Landsforbundet har faaet sin egen plakette, et elegant udført emaille emblem, som vil tage sig smukt ud paa enhver Vespa. Den er udført i blaa og hvid emaille med et kronet skjold, hvori løverne springer. Plaketten kan er-



STIK

hveres af medlemmer foreløbig ved henvendelse til Dansk Vespa Unions sekretariat, hvortil bestillinger fremsendes. Prisen for plaketten er kr. 15.— plus opkrævningsporto. Ekspeditionen vil ske saa hurtigt som muligt og pr. postopkrævning. — Sekretariatets adresse er: Esplanaden 6, København K.



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

Præsident: Hans Larsen, Gustav Wieds Vej 29, Aarhus, telf. Aarhus 3 62 71.

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.**