



*Afdelingsleder John Messerschmidt,  
der tog initiativet til dannelsen af  
VESPA KLUB KØBENHAVN, lyn-  
skudt paa talerstolen ved mødet i  
Borgernes Hus d. 25. januar 1954.*

# VESPA-JOURNALEN

Officielt organ for Dansk Vespa Union

Nr. 1 - 1. aargang

Marts 1954

BEMÆRK: 16/3: BP olieaften i Pejsesalen — 21/3: Vespa-tur

## Elegant VESPA-UNION plakette

Paa bestyrelsens første møde tog man straks spørgsmaalet om en plakette til vore smaa fikse køretøjer op, og man enedes om det. De ser gengivet herunder. Det bliver nu fremstillet i en meget smuk udførelse med emaille og forchromet metal. Fastgørelsen til skjoldet sker med møtrikker paa dettes bagside.

Plaketterne er nummererede og sælges kun til unionens medlemmer. Ved eventuel udmeldelse af unionen er man pligtig til at aflevere plaketten til unionen mod en godtgørelse paa kr. 5,00, saafremt plaketten er ubeskadiget. Prisen for plaketterne bliver kr. 10,00.

Naar der fastsættes afleveringspligt for plaketten ved udmeldelse af unionen skyldes dette, at der fremover maaske vil blive knyttet visse fordele til besiddelsen af DANSK VESPA UNION's plakette, som naturligvis kun bør komme vore medlemmer til gode. Det vil derfor være praktisk, at plaketten er legitimation nok til at opnaa disse fordele.

Salget af plaketter sker gennem unionens kasserer, Skjold S. Jensen, Engelsborgvej 10, Lyngby 5939.

... der er ogsaa  
et autoriseret



værksted paa  
C. F. RICHSVEJ 109

### SCOOTY

Fasan 3781

#### Vespa-sidevogn

En splinterny sidevogn, kørt ca. 25 km, mærke: »Skandia«, med hvidt luksudæk og forchromet hjulkapsel, er til salg for min regning. Kan seses hos firma *Strandberg & Sønner*, 76, Peter Bangsvej, Kbh. F.

*John Messerschmidt.*



### HUMOR



— Næ, hov, frk. Petersen, vi er ikke på kontoret.

(© Il Traverso « Genova »)

*Bilow*

## Saa blev VESPA KLUB KØBENHAVN en kendsgerning

400 Vespister — det er en hel spiritusprøve at udtale — mødte op og 130 tegnede sig straks som medlemmer af afdelingsleder John Messerschmidts nye Vespa klub ved mødet i Borgernes Hus den 25. januar i aar. Hr. Messerschmidt bød

Thrane, som, lige hjemvendt fra en 27.000 km lang Vespa-tur til Indien, paa sin friske og fornøjelige maade gav et pust fra eventyrets verden. Vi glæder os til at se „Thranernes“ film og høre mere om den begivenhedsrige tur.



*Et udsnit af de mange Vespaer, der var parkeret i kvarteret omkring Borgernes Hus den 25. januar.*

velkommen og redegjorde for sin ide, og derefter gik programmet slag i slag med gennemgang af de nødvendige punkter: formaalsparagraf, kontingent, bestyrelse o.s.v.

Ind imellem det traditionelle generalforsamlingsprogram havde hr. Messerschmidt sørget for lidt ekstra kolorit, idet han havde indbudt forskellige gæster til mødet. Direktør Rothe fra F. Bülow & Co. fortalte scooterens historie, propagandacheffen for større færdselssikkerhed, hr. Duurloo, appellerede til forsamlingen om at bruge styrthjelm, og direktør Nielsen fra Zonen demonstrerede det effektive skottelys, som mange Vespister allerede kører med.

Efter at forskellige fremtidige medlemmer havde haft ordet for indlæg om kontingent m. v. kom, som aftenens clou, fru Elizabeth

### HVORDAN BLIVER MAN MEDLEM AF V.K.K.?

Vespister, der ønsker at blive medlem af den nye Vespa klub, hvis hovedformaal er nævnt nedenfor, kan indsende indskudet, kr. 5,00, og kontingent for første halv-aar, kr. 10,00 til postgirokonto nr. 94888 ledsaget af oplysninger om navn, stilling, adresse, evt. telefonnummer samt Vepa'ens politinum-mer. De vil da i løbet af kort tid modtage medlemskort og emblem og naturligvis klubbens publikationer iøvrigt.

Vespa Klub København's formaal er at virke for gentleman agreement vespakørere imellem, at forestaa arrangementer af teknisk og kulturel karakter (herunder evt. studiekredse i behandlingen af maskinen), at bistaa med raad og oplysninger ved kørsel i udlandet, at formidle kontakt med andre Vespa klubber i ind- og udland, at virke for større færdselssikkerhed gennem hensynsfuld kørsel m. v.

# ENERGOL

**TOTAKT  
SPECIAL**

**er selvblandende**



## Den ideelle olie til enhver totaktsmotor

ENERGOL TOTAKT SPECIAL's evne til at blande sig med benzin er af overordentlig stor betydning for motorens gang og levetid. Hvis man hælder ENERGOL TOTAKT SPECIAL i et lille glas med benzin, vil man tydeligt se, hvor effektivt blandingen sker. Det anbefales dog ved påfyldning på tanken at hælde olien i først, da den så blander sig endnu hurtigere og mere effektivt ved at blive pisket rundt af benzinen.

**B P OLIE - KOMPAGNIET A/S**

Brev fra  
**DAMASKUS**



Damaskus, februar 1954

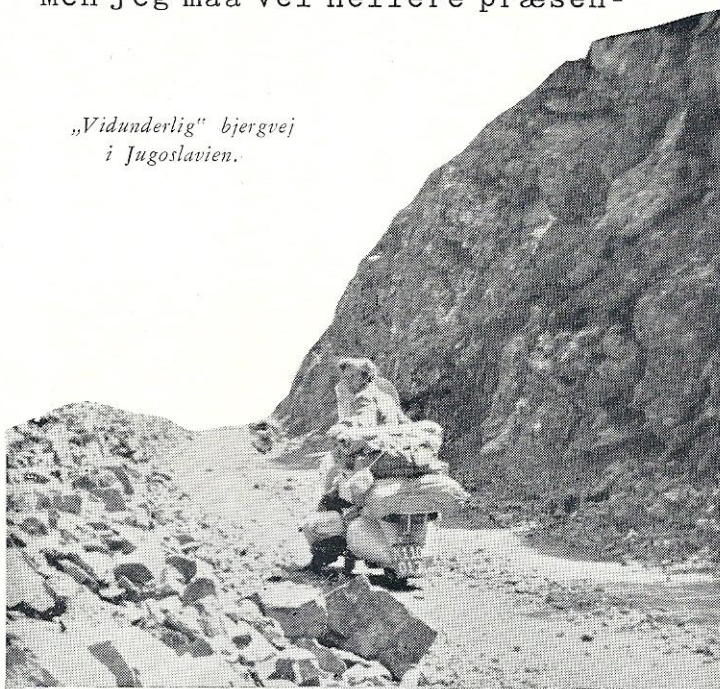
Kære medlemmer af Vespa Klubben!

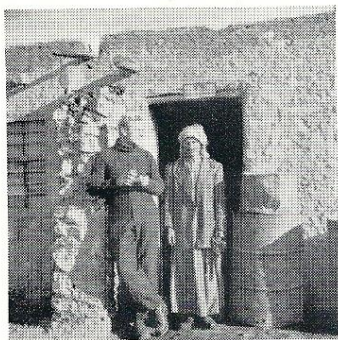
Lad være!

Dette er mit gode raad til alle, der tænker paa at tage paa en lignende tur som den, søskendeparret Erik og Elizabeth Thrane fik min broder og mig med paa sidste aar. Vi kørte fra København til Bombay med disse mennesker... jeg endog tilbage igen til Damaskus. Det var en tur paa ialt 27000 km, hvilket vel nok gør mig til den scooter i verden der har været paa den længste rejse.

Men jeg maa vel hellere præsen-

*„Vidunderlig“ bjergvej  
i Jugoslavien.*





*Paa ørkenrestauranten serveredes  
the af en mand i pyjamaskjole.*

tere mig. Jeg tilhører Vespa-familien og kaldes i daglig tale „Vespine“, medens min bror, der ogsaa var med paa rejsen, kaldes „Vespus“.

Som sagt: LAD VÆRE! Det er ikke fordi, vi ikke kan klare lignende ture igen — med lidt god pleje kan man faa medlemmerne af min familie til at overkomme det utrolige. Spørgsmaalet er: Kan DE klare den? Thrannerne gjorde, men jeg tror, der er en meget enkel forklaring paa det: De havde ret fine apparater i bagagen, der gjorde, at de var nødt til at køre forsigtigt paa de daarlige veje ude i verden. Derfor faldt de ikke ned over bjergskraaninger eller blev fundet ude i ørkenen med brækkede arme og ben. Det er den skæbne, der har mødt de fleste, der har indladt sig paa lignende eksperimenter. Desuden er Thrannerne udstyret med et godt helbred og er vant til strabadser ... og dog kneb det for dem ved flere lejligheder.

Det var et tosset par de to. De gik og spurgte hinanden, om nu Vespus og jeg ville kunne klare rejsen ... Vi lo godt af dem.

De gav os ekstra bagagebærere baade for og bag og læssede meget mere paa, end vi egentlig er beregnede til. Mængder af klæder og værktøj, et helt køkkenudstyr, to telte, baandoptager, skrivemaskine, film og kameraer, papir i mængder til skriverier og tegnerier, ordbøger og kort og ... ja, kort sagt, alt hvad de kunne faa brug for, samt en hel del, de aldrig fik brug for.

De pakkede som de amatører de var, læssede blot alt bagpaa, saa vi følte os som vipper paa en legeplads — med hele vægten i den ene ende. Heldigvis satte en kyndig mekaniker hos Bülow & Co. i Odense et par bøjler paa fodstykket — det tog kun en halv time — og nu kunne store dele af bagagen anbringes bag fødderne, saa balancen blev bedre og kørslen sikrere.

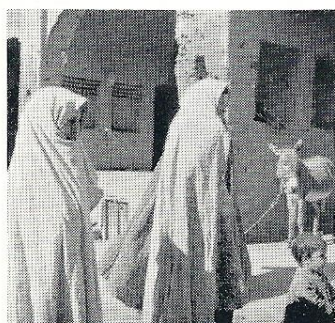
Turen var vanskelig fra begyndelsen. Ufornuftige som de var, havde Elizabeth og Erik valgt den korteste vej gennem Tyskland i stedet for at holde sig paa de gode, solide autostradaer. Det satte ind med storm og regn. Thrannerne var slet ikke vant til at sidde dag ud og dag ind og bare køre. Resultatet var ømme muskler, meget ømme muskler ...

I Jugoslavien følte vi os som et par filmstjerner. Overalt stimlede folk sammen for at se os. Dernede havde man nok hørt om scootere, men aldrig set nogen. Jo, *een!* Han kommer fra en familie, vi egentlig ikke bryder os om, og tilhører en diplomat i Beograd. Vi traf hinan-

*„Vespine“ vover sig ikke længere ud, end hun kan bunde. Her er det Grækenland, der forceres.*

den en aften paa en parkeringsplads, men han blev sur, fordi vi tiltrak os noget af den opmærksomhed, folk ellers plejede at ofre paa ham alene, saa vi vekslede kun et par ord — saa begav han sig hjemad.

Jugoslaverne holdt vi meget af. De udviste en rørende gæstfrihed og hjertelighed, skønt de var utrolig fattige. Vejene dernede kunne vi derimod ikke lide. Det er egent-



*Iranske kvinder dækker sig til baade mod kulde og varme.*

lig et ganske mærkværdigt land, for de har alle afarter af daarlige veje — samt, som en forandring, 500 km god vej mellem Zagreb og en lille landsby paa den anden side af

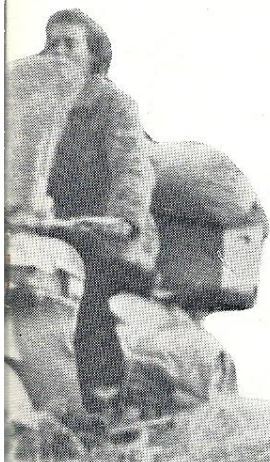
Beograd. Men vi var efterhaanden blevet et ganske godt team, vi fire, saa vi klarede os.

Jugoslavien var dog intet imod, hvad der ventede os i Grækenland. Fra Alexandropolis til den tyrkiske grænse var vi oppe paa jernbanelinier, vi kørte paa siden af diger og hen over marker i et forsøg paa at komme udenom de værste mudderbanker paa vejen. Vi blev næsten baaret, skubbet og trukket lige saa ofte som vi kørte.

Fra Tyrkiet, gennem Syrien, Jordan, Iraq og op til Teheran var kørslen let. I Danmark vil man maaske synes, at vejene var elendige mange steder, men vi var ikke forvante og fandt dem storartede. Det morede os, at folk stirrede saa meget paa os, eftersom vi jo saa ganske almindelige ud, medens en mand i pyjamas eller værre endnu, i en kjole syet af pyjamasstof, kunne gaa omkring, uden at en sjæl vendte sig om.

Heden var det værste paa disse kanter. Vi mærkede den mest i den 1000 km lange ørken, der gaar fra Jordan til Bagdad. Erik skiftede vor gearolie ud til S.A.E. 140, saa vi tog ingen skade af varmen. Men Thrannerne havde det ikke saa let. Da vi nærmede os Bagdad steg temperaturen til et halvt hundrede grader i skyggen. Der var bare ingen skygge, saa de kunne slet ikke holde ud at holde hvil, men maatte køre time efter time, for at nyde godt af den automatiske afkøling, de fik under kørslen.

Der var bjerge paa vejen op til Teheran, nogle af dem højere end de findes i Europa, men det morede os blot. Vi holdt meget af bjerge og lo hver gang, vi kørte



# Motorgården's



## service

Holmbladsgade 32 og 42, København S  
Autoriseret forhandler v/ H. DEGETT

Reparation ✕ Service  
Opretning ✕ Lakering  
Reserve dele ✕ Tilbehør  
Servicevogn

Salgsafdeling: AMager 9004 · Værksted: SUndby 3736  
Aften: ØBro 3547

forbi en lastvogn, der stønnede og pustede, naar den skulle slæbe sit tunge skrog op af de stejle veje.

Turen fra Teheran over Meshed til Zahidan ved den pakistanske grænse kunne hverken Thranerne eller vi lide. Den var paa 2000 km og tog os 3 uger at komme igennem. Vejene var saa elendige, at vi kun kørte i 3. gear ca. 5 km ud af de 2000. Paa det sidste stykke af vejen var der 24 km med sand. Det kunne vi alligevel ikke klare. Vi sad uhjælpelig fast. Thranerne fik os ud — en ad gangen. Vespus klarede den, men med mig gik det galt. Vi bevægede os fremad paa den maa-de, at Erik satte os i 1. gear og gik saa ved siden og styrede, medens Elizabeth skubbede bag paa. Pludselig blev jeg træt. Opgav bare det hele. Mine korkplader brændte sammen, koblingen virkede ikke mere.

Thranerne skældte og smeldte, men det fik man jo ikke kork af. De maatte sende mig, først med bil,

siden med tog, til Quetta, hvor der fandtes kork at købe. Bagagen blev sendt med, og saa klarede Vespus dem begge. Hvorfor de var saa rasende, forstaar jeg ikke. Jeg kostede kr. 4,50 i reparation og var i orden meget hurtigt. Det tog derimod dem en hel uge at komme nogenlunde til hæfterne igen, saa vi kunne komme videre. De havde begge faaet dysenteri af de ubygiejniske forhold i Iran, de var udmattede af strabadserne og udmagrede af mangel paa mad. Det eneste, de kunne sige paa persisk, var nemlig „tykmælk“ og „brød“, hvilket var en noget ensformig kost, naar man tager i betragtning, at det varede 3 uger.

Fortsættes i næste nr.

### Sidevogn

som ny, stativ-kalesche og gearhjul — kontant eller rate. VA 6762.

Kugut, Valby Langgade 84.





## Bi lidt...

— og modtag vor lykønskning til starten af Vespa-klubben

## „Ørnen“

er aut. Vespa forhandler og udfører alle reparationer



Salg:  
Amagerbrogade 221  
ÅS 1817

Værksted:  
Grækenlandsvej 104  
SU 3938

## DANSK VESPA UNION under dannelse...

VESPA KLUB KØBENHAVN tager straks initiativet til dannelse af en DANSK VESPA UNION — en sammenslutning af samtlige lokale Vespa klubber i Danmark. Initiativet har allerede givet sig udslag deri, at plaketten er udført som unions-plakette, ligesom VESPA-JOURNALEN efterhaanden som unionen udvikler sig og klubberne slutter sig til, vil fungere som organ for samtlige klubber, der naturligvis faar adgang til at bringe stof af lokal interesse.

Bestyrelsen for V.K.K. er interesseret i at kontakte allerede eksisterende Vespa klubber samt Vespi-ster, som vil paatage sig oprettelsen af lokale klubber, hvor disse ikke allerede findes. Skriv venligst til VESPA KLUB KØBENHAVN, Grækenlandsvej 10, 3., København S.

I takt med udviklingen

Brug ESSO TO-TAKT OLIE. Den er specielt fremstillet til den moderne to-takts motor, og modvirker effektivt koksafsætning i udstødsporte og paa stempler, soddannelser paa tændrør og rust i krumtaphus og paa lejer.

De er sikker paa stabil og økonomisk kørsel med Deres Vespa med ESSO TO-TAKT OLIE i det rigtige blandingsforhold:  
 $\frac{1}{2}$  ltr. til 4 ltr. benzin under tilkørsel  
 og  $\frac{1}{4}$  ltr. til 3 ltr. benzin efter tilkørsel

**ind til**

## Brændstofblandingsens betydning for god Vespa kørsel —

*Hvorfor er forholdet mellem olie og benzin saa vigtigt?*

*Olieselskabernes støtte til bedre service for Vespa kørerne.*

Det har i den senere tid vist sig, at de nye selvblendende to-takts olier, der er kommet paa markedet, har medført visse ubehageligheder for en del to-takts motorer. Brugen af disse olier forrykker nemlig det faktiske forhold mellem olie og benzin i brændstofblandingen, hvilket formodentlig ikke har staaet alle Vespa-kørere klart, og nogle har derfor paadraget sig visse motorvanskeligheder.

### *Smøreoliens opgaver.*

For at forstaa den store betydning af det rigtige forhold mellem olie og benzin i brændstofblandingen og dette forholds indflydelse paa en sikker og god kørsel kan der være grund til at opfriske smøreoliens to vigtigste opgaver under Vespa-motorens gang.

Smøreoliens første og vigtigste opgave bestaar i at danne den fornødne vædskeshinde mellem alle de bevægelige dele i motoren, som under driften glider i forhold til hinanden, saaledes at der ikke opstaar for stor indre friktion og deraf følgende unødigt slid i maskineriet.

Dens anden opgave bestaar i samtidig at virke afkølede, saaledes at den spildvarme, der opstaar, bliver ledet bort fra de arbejdende dele og ikke faar lejlighed til at sætte sig fast paa de enkelte udsatte steder, som ellers let kan blive overophedet.

I Vespa-motoren bliver den i benzinen blandede olie suget ind i krumtaphuset og fordeler sig her overalt i huset i de mængder, som er nødvendigt til smøring af kugle- og rullelejer. Saalænge Vespa-motoren, der jo er en to-takts motor, køres til, kræver krumtaphuset rigeligere med smøreolie, *altsaa en*

*federe blanding*, medens man senere, naar motoren er kørt til, kan anvende lidt mindre olie i blandingen.

### *Forholdet i brændstofblandingen.*

For lidt olie i brændstofblandingen kan bringe Vespa-køreren i vanskelighed ved, at der kan opstaa uheld under kørslen f. eks. paa grund af overophedede stempler, der gaar fast, eller andre dele, der slides for hurtigt paa grund af manglende smøring. Det er derfor af vigtighed, at Vespa-kørerne altid sørger for at overholde det gennem brugsanvisninger foreskrevne forhold mellem olie og benzin.

Dette forhold er følgende:

80 cc olie pr. liter benzin, svarende til 1:12 for de første 2500 km kørsel (d.v.s. 1 del olie til 12 dele benzin).

60 cc olie pr. liter benzin, svarende til 1:16 for de resterende km (d.v.s. 1 del olie til 16 dele benzin).

Når der er tale om alm. smøreolie (*altsaa ikke selvblendende olie*), svarer forholdet 1:12 til  $\frac{1}{4}$  liter olie til 3 liter benzin, og forholdet 1:16 til  $\frac{1}{4}$  liter olie til 4 liter benzin.

Anvendes der derimod selvblendende smøreolie, svarer forholdet 1:12 til  $\frac{1}{4}$  liter olie til ca. 2 liter benzin (altsaa faktisk forholdet 1:9), medens forholdet 1:16 svarer til  $\frac{1}{4}$  liter olie til 3 liter benzin (eller faktisk 1:12).

Aarsagen til, at det faktiske forhold forrykkes, naar der anvendes selvblendende olie, skyldes simpelthen, at disse olier er noget magrere end den alm. smøreolie, idet ca. 2 % er ikke smørende additiver, som er tilsat smøreolien for at gøre den selvblendende.



saa har De kørekortet hos

### TH. NILSSON

Wesselsgade 7 · Nora 7375

Personlig undervisning

*Øvelsesbane: Julius Thomsensgade  
Byens bedste*

Lad os hjælpe Dem med ansøgning om indkøbstilladelse

#### *Bedre fremtidig service.*

De forvirrende forhold omkring det ændrede, faktiske blandingsforhold ved brugen af alm. olie eller selvblendende olier har faaet firmaet F. Bülow & Co. til at indgaa i visse forhandlinger med de fleste olieselskaber.

Der er gennem de første forhandlinger for det første opnaaet, at selskaberne vil indskærpe deres servicestationer fremtidig at yde Vespa-kørerne den bedst mulige service, og for det andet, at servicestationerne fremtidig vil sikre Vespa-kørerne det rigtige forhold i brændstofblandingen, hvad enten der anvendes alm. smøreolie eller selvblendende smøreolie. Dette sidste vil evt. blive gjort ved, at selskaberne til servicestationerne udsender særlige skemaer over forholdet i brændstofblandingen.

De trufne aftaler vil forhaabentlig meget snart træde i funktion.

#### **Oliesmøringsaften hos BP 16. marts kl. 19.30**

Oliekompagniet BP har indbudt Vespa Klub København's medlemmer til en interessant aften, hvor firmaets sagkyndige medarbejder vil klarlægge oliesmøringsproblemer, og naturligvis specielt beskæftige sig med den nye to-takts-olie, som nu udsendes af B P.

Mødet finder sted i den hyggelige pejsesal i K.B.-hallen paa Peter Bangsvej, og af aftenens øvrige program kan vi nævne, at filmen „Den drivende kraft“ om automobilets opbygning vil blive vist, ligesom vi bliver præsenteret for en meget smuk rejsefilm i farver.

Vespa Klub København har afskaffet „det akademiske kvarter“. Alle møder, arrangementer og ture begynder præcis som annonceret.

## HVEPSESTIK...



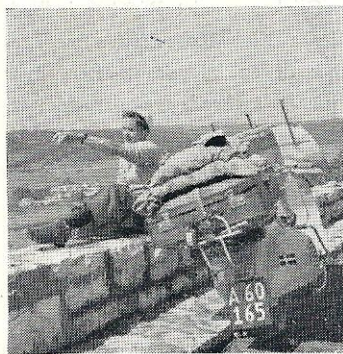
Formanden

### VESPA-JOURNALEN

præsenterer her Vespa Klub København's første formand, hr. H. Fischer, lynskudt paa generalforsamlingen i januar.

### Vort emblem.

Nu kommer klubemblemet — en fiks lille hveps, som De ser overalt her i bladet, udført af forchromet metal og emaille. Der udleveres eet emblem pr. medlem, men herudover kan hos kassereren købes emblemer til en pris af kr. 2,00 pr. stk.



Vespa med læs paa.

John Messerschmidt — Vespa Klub København's stifter — var sidste sommer i München pr. Vespa. Her er et snapshot fra turen med fru en ved siden af den belæsedede scooter. Der medførtes 75 kg bagage!

### Vespa-tur 21. marts.

Afgang fra den lille hornblæser paa Raadhuspladsen kl. 10,30 prc. (intet akademisk kyarter). Madpakke medbringes. Turens længde ca. 45—50 km.

### Dem, der nu slider i det ...

Paa generalforsamlingen blev en kreds af særlig interesserede medlemmer udpeget til det slidsomme hverv i bestyrelsen, og deres valg blev stadfæstet med akklamation. Til medlemmernes orientering bringer vi her en liste over bestyrelsens medlemmer, deres adresser og telefoner:

Formand: H. Fischer, Grækenlandsvej 10, 3., S. Su. 7935 x (kl. 17—19).

Næstform.: John Messerschmidt, Frederiksberg allé 94. Ve. 8853.

Sekretær: Chr. Lindegaard Hansen, Rosenørnsallé 14. No. 4068 y.

Kasserer: Skjold S. Jensen, Engelsborgvej 10, Lyngby 5939.

Øvrige bestyrelse bestaar af: fru Grethe Heltorp, Børge Heltorp, Henning Otto Paulsen, Taaby Jensen.

Foreningens adresse er hos formanden. Det halvaarlige kontingent paa kr. 10,00 kan indbetales til postkonto nr. 94888, der lyder paa kassererens adresse.



### Vespa-Journalen.

Ansvarshavende redaktør: Reklamechef John Jensen.

Annoncer og redaktion: Frederikssundsvej 382, st., Brh. Yrsa 1532.

### Vespa Klub København.

Formand: H. Fischer, Grækenlandsvej 10, 3., S. Sundby 7935 x (kl. 17—19).