



Vespa Klub København's medlemmer var mobiliseret til et optog paa børnehjælpsdagen i København. 45 Vespa modte op og raslede ikkedi lysegrønne bølgegrene og høje hatte skillinger ind til det gode formaal.

VESPA-JOURNALEN

Officielt organ for Dansk Vespa Union

Nr. 4 - 1. aargang

Børge Larsen
BALNATOKESVEJ 36
København - Tlf. 15348

Juni-Juli 1954

Til gratis rally i Spanien

Vespa Club de España indbyder tre danske Vespister til gratis deltagelse i det spanske rallye den 9. - 11. Juli. De paagældende køre- re er klubbens gæster i disse dage - og spani- erne skriver, at de me- get gerne ser kvinde- lige køre.

Nærmere oplysninger faas hos V.K.K.'s for- mand og filmelding maa ske inden 15. juni.

Hvordan bliver Deres VESPA behandlet?

Der er forskel paa folk, der er forskel paa den maade, folk behandler deres VESPA, og der er forskel paa mekanikere! Hos os bliver Deres VES- PA behandlet af fagfolk, der kender *alle* proble- merne til bunds. Vi ud- fører alle reparationer, foretager regelmæssige eftersyn med smøring og olieudskiftning, og De kan altid finde et stort udvalg i VESPA-tilbehør hos os.

**N. J. STRANDBERG
& SØNNER**

*P. Bangsvej 76 - F.
Go 2915*

— se det store udvalg i

VESPA TILBEHØR

hos Deres VESPA-leverandør



PIAGGIO

- lidt historie og tal om en verdenssucces . . .

I november 1953 løb VESPA scooter nr. 500.000 af samlebåndet paa den italienske VESPA fabrik, og dermed markeredes den første milepæl i en produktion, der faktisk startedes paa ruinerne af den sidste verdenskrig. Fabrikken havde i dagens anledning inviteret journalister fra alle de lande, som VESPA sælges til, og VESPA nr. 500.000 blev behørigt døbt og konfirmeret af ærkebiskoppen fra Pisa. Fra Danmark deltog redaktør Bent Henius fra Berlingske Tidende og redaktør Jørgen Sandvad fra Politiken, og mange vil sikkert huske d'herres artikler om begivenheden.

Piaggio fabrikkerne blev grundlagt i Genova i 1884 af den nuværende chef, dr. Enrico Piaggio's far og beskæftigede sig oprindeligt med bygning og udrustning af træskibe.

I 1901 erhvervedes en ny fabrik i Finale Ligure ved Savona, hvor man paabegyndte bygning af jernbanewagener, og nogle aar senere endnu en fabrik i Pisa, hvor man optog fabrikationen af flyvemaskiner, som allerede under den første verdens-

krig spillede en væsentlig rolle i det italienske militær.

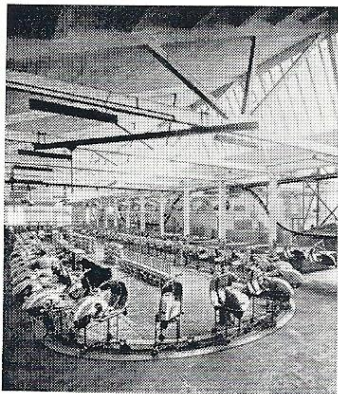
I 1924 fik man yderligere en lille automobilfabrik i Pontedera — den lille by øst for Pisa, hvor de nuværende fabrikker ligger — og den blev omdannet til flyvemaskinefabrik i stor maalestok. Her byggedes flyvemaskiner med fra 300 HK op til 1500 HK's motorer, og typerne varierede fra smaa sportsmaskiner til store passagermaskiner til den civile luftfart og 4-motorers bombemaskiner til det italienske luftvaaben.

Fra oprindeligt at beskæftige et par hundrede mand paa et areal af knapt 700 kvm var fabrikkerne vokset til at beskæftige over 10.000 mand paa et areal paa over 370.000 kvm.

Men med sin produktion af militære flyvemaskiner, var Piaggio fabrikkerne naturligvis et 1. klasses bombemaal for de Allierede, som i 1943 satte et effektivt punktum for al videre foretagsomhed ved bogstaveligt talt at jævne fabrikkerne med jorden.



Der var ikke meget tilbage af Piaggio's flyvemaskinfabrikker i Pontedera, da de allieredes bombere havde været paa besøg.



Et kikk ned over en af de store monteringshaller paa Piaggio's VESPA fabriker, der har en aarsproduktion paa omkring 125.000 VESPA.

Dr. Piaggio begynder at bygge Vespa scootere.

Dr. Piaggio — ogsaa kaldet „il dottore“ — stod efter krigen med en komplet ødelagt fabrik, hvor der ikke var een eneste anvendelig maskine eller eet helt stykke værktøj tilbage, og da der med krigens afslutning kom totalt forbud mod fremstilling af luftfartøjer i Italien, maatte han se sig om efter nye muligheder for at puste liv i sine virksomheder.

Her kommer VESPA scooteren ind. Allerede i 1945 præsenterede dr. Piaggio sammen med ingeniør d'Ascanio og de øvrige teknikere den første VESPA, som fik en stormende modtagelse. Man besluttede at genopbygge fabrikken i Pontedera og starte en masseproduktion af VESPA. Fra 1946 har fabriken udelukkende arbejdet med fremstil-

ling af VESPA og de tre-hjulede APE varescooters, der ligeledes er forsynet med VESPA motorer.

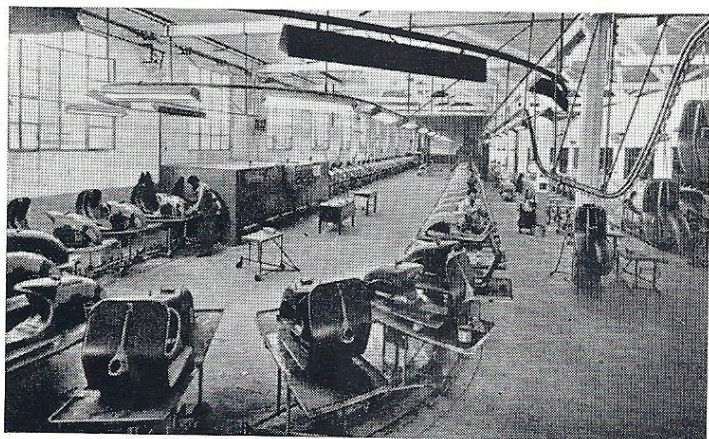
Umiddelbart efter krigsafslutningen i 1945 beskæftigede fabrikken 200 arbejdere og i 1946 leveredes 2500 VESPA. I 1954 er man oppe paa en arbejdsstyrke paa over 4000 mand, og den maanedlige produktion er over 10.000 VESPA — svarende til en aarsproduktion paa godt 125.000 VESPA.

Opbygningen af fabrikken er væsentligt gennemført ved amerikansk hjælp ved levering af maskiner gennem Marshall-hjælpen. Alt er nyt fra grunden, saa fabrikken idag staar som en mønstervirksomhed indenfor motorindustrien. Alene til forskning, nye eksperimenter, kontrol med produktionen m. v. beskæftiges 200 ingeniører.

VESPA paa licens.

Da produktionen var kommet igang i Italien, vaagnede interessen for VESPA ogsaa i udlandet, og en export til de omliggende lande kom hurtigt igang. Flere steder stillede importvanskeligheder sig hindrende i vejen, men saa blev der i de paa-gældende lande truffet aftaler om produktion af VESPA paa licens til de italienske fabriker. Udenfor Italien fremstilles nu VESPA i Vesttyskland af Hoffmann-Werke i Düsseldorf, i Frankrig af fabrikken A.C.M.A., i England af Douglas (Kingswood) i Bristol og i Madrid af Moto-VESPA, der leverer til Spanien og Portugal.

Disse fabriker fremstiller over 8000 VESPA om maaneden, og den samlede produktion af VESPA pr.

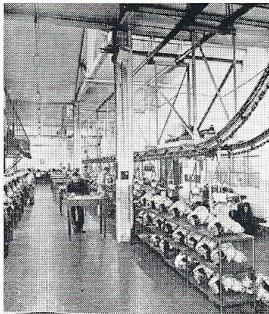


Alting foregaar pr. transportbaand. Her staar VESPA opstillet til parade i malerværkstedet. Processen foregaar i det store, lukkede skab til venstre.

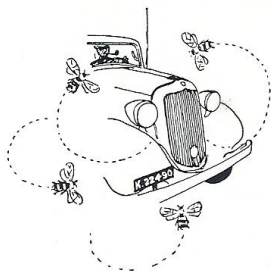
maaned kommer saaledes op paa ca. 18.000 VESPA.

Til alle andre lande, incl. Danmark, exporteres VESPA direkte fra Italien. Selv i U.S.A. — automobilismens højborg — har VESPA vundet indpas, idet der fra Italien maanedlig leveres 2000 VESPA model standard til firmaet Sears, Roebuck & Co., Chicago.

A. B. R.



Produktionen af VESPA motorer er præcisionsarbejde, som til stadighed maa kontrolleres. Det sker i denne hal, hvor alle motorerne afprøves.



Maa en bilist ha' lov at sige sin mening?

Fra reklamechef Lund Hansen, Hass' reklamebureau, har vi modtaget nedenstaaende indlæg om det aktuelle parkeringsproblem. Lund Hansen vandt fornylig 2. præmie i en plakatkonkurrence, som Raadet for større Færdselssikkerhed udskrev.

Bzzt — bzzt, lyder det ustandseligt omkring vognen. De populære smaa „hvepse“ flyver forbi og — navnlig i myldretiden indenfor eller udenfor, som det nu passer dem bedst.

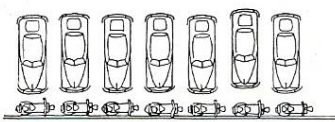
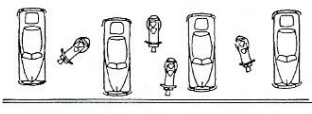
Hvepsene kommer hurtigt rundt, og en bybilist er tit misundelig paa de smaa vævre dyr, som kan sætte sig praktisk talt, hvor de har lyst. Desværre sætter mange sig saadan, at de er i vejen for os andre. Ikke saadan ment, at de ikke maa være der, men hvorfor ikke anbringe scooteren mere praktisk, så der er plads paa parkeringspladsen til os alle.

Mange sætter den tohjulede fra sig parallelt med bilerne og optager derved ligesaa megen plads. Stod maskinen i stedet helt inde ved kantstenen og langs med denne, var der ogsaa plads til bilerne. Scooteren skulle alligevel nok komme ind og ud. Jeg har tit været irriteret over ikke at kunne parkere vognen, fordi en scooter stod saa upraktisk, og det fik mig til at undersøge, hvordan det var paa andre parkeringspladser, end den, jeg daglig benytter. Det var lige galt overalt, og værre end De tænker Dem.

Altsaa kære vespist og anden scootérist: Der bliver hver dag indregistreret over 100 nye motorkøretøjer, og vi skulle gerne være her allesammen. Gør derfor os bilister den tjeneste kun at køre udenom

SKT. HANS BAAL

- Skt. Hans aften kl. 20
- afgang fra »Den lille Hornblaser«
- Baalplads ved Søllerød.
- Derefter smørbrød, kaffe og dans paa Rudersdal Kro.
- Billetterne á 6.25 hos Vespa-Journalen, kassen.
- i Østerbro-kiosken, Ourøgade 38, kiosken, Fælledvej 25 samt hos bestyrelsen.
- Den nye danske VESPA-instruktionsbog udleveres til medlemmerne paa Skt. Hans aften ved smørbrødet.



De to skitser her illustrerer artiklens forfatters syn paa parkerings-spørgsmaalet. Ved at parkere scootere, som vist paa den nederste tegning, bliver der ogsaa god plads til bilerne.

— ikke indenom. Parkér saadan, at der er plads baade til hvepsene og bilerne, f. eks. ved at anbringe scooteren paa tværs af bilernes retning langs kantstenen eller tværstregen, hvor parkeringspladsen er inddelt i felter.

— Og endelig en tredie ting ... Mange scooter-førere glemmer at række haanden ud, naar de skal svinge. Cyklistblodet ruller aabenbart i aarerne endnu. Men vær rar at gi' tydeligt tegn, naar De drejer, saa bliver trafikken endnu hurtigere afviklet.



Sommerkursus

Søndag den 11. juli kl. 9,30 arrangeres studiekreds hos N. J. Strandberg & Sønner, P. Bangsvej 76. Da deltagerantallet er begrænset, maa man tilmelde sig forud hos Chr. Lindegaard Hansen, telf. Nora 4068 y.

Hvad sker der i Vespa Klub København i juni—juli?

12. juni kl. 15: Badetur til Trylleskoven. Afgang fra den lille Hornblæser. Aftensmadpakke medbringes.

23. juni kl. 20: Sct. Hansaften med baal. Se side 5.

11. juli kl. 9: Heldagstur til engen omkring Skarresø i Nordsjælland. Frokost paa grøftekanten. Madpakke og drikkevarer medbringes.

NB. Lang tur med megen kørsel.

31. juli kl. 15: Eftermiddagstur til Køge-fest. Afgang fra den lille Hornblæser. Aftensmad medbringes.



Ny VESPA-instruktionsbog paa dansk

F. Bülow & Co. har nu udsendt en dansk udgave af instruktionsbogen om VESPA, en usædvanlig nyttig, lille haandbog, som ingen Vesapist kan undvære. Bogen vil fremover medfølge alle nye Vespa, men V.K.K. har sikret sig et antal eksemplarer til medlemmerne. Disse vil blive udleveret mod forevisning af medlemskortet paa Sct. Hans aftenuren. Bogen er naturligvis gratis.

De kan saaledes sikre Dem to værdifulde ting paa een gang: Den ny instruktionsbog og en uforglemmelig Sct. Hans aften.



Dronninglund Hovedgaard var et af maalene for Vespa Klub Aalborgs tur den 25. april, hvor man fik lejlighed til at se slotskirken og hørte et lille foredrag om kirkens historie.



Tinglev Kalkmine og Rebild bakker stod paa programmet for Vespa Klub Aalborgs tur den 4. april. Her er et lynskud fra Tinglev, hvor man besøgte billedhugger Bundgaards samlede kunstværker.

Skaf 10 nye medlemmer paa 3 maaneder

— og vind dejligt tilbehør til VESPA.

Vespa Klub København starter nu sin offensiv for tilgang af nye medlemmer. Hver dag ruller et anseligt antal nye VESPA paa gaden, og det vil være af betydning for klubben og dens arbejde om disse nye vespister straks sluttede op i vore rækker.

I den nye dansksprogede instruktionsbog, som følger med enhver ny Vespa, er nu indlagt en indmeldelsesblanket til Dansk Vespa Union, og en del af de nye køre vil sikkert ad den vej finde vej til klubben.

Propagandaaktioner.

Ogsaa andre midler er taget i brug for at øge tilgangen af nye medlemmer. Saaledes har der været gennemført nogle propagandaaktioner, hvor et mindre overskud af Vespa-Journalen er blevet uddelt og placeret paa parkerede Vespa i København.

Nu er det Deres tur —

Men det er klart, at vi maa appellere til klubbens medlemmer om at være med i offensiven. De har allerede erfaring for, hvilke fordele et

medlemskab byder. De kender den kammeratlige stemning og gode aand, der hersker paa vore fællesture. De har maaske naaet at være med paa et af studiekreds-holdene. De har maaske benyttet Dem af vor service med Carnet-udstedelse. De kan glæde Dem til efteraarets maanedlige klubaftener ... derfor maa det ogsaa være Dem, der er i stand til at skaffe klubben en medlemstilgang.

Der er præmie at hente!

Blandt de medlemmer, der i de kommende tre maaneder: juli, august og september tegner flest nye medlemmer udsættes elegante tilbehørspræmier. Møder De en vespist og overtaler hende eller ham til at blive medlem, indsender De vedkommendes navn, adresse, evt. telefonnummer til V.K.K.s kasserer Skjold S. Jensen, Engelsborgvej 10, Lyngby, og noterer samtidig, at det nye medlem er tilmeldt af Dem. Kassereren fører statistik over hvor mange medlemskaber vore medlemmer tegner, og De deltager automatisk i konkurrencen.

Begynd allerede i morgen! Vær med i kapløbet om smukt tilbehør til Deres Vespa!

Meddelelser fra formanden

Vi er nu inde midt i sommerferiesæsonen, og jeg benytter lejligheden til at ønske vore medlemmer mange gode solskinsdage med minderige oplevelser sammen med kæledæggen: VESPA.

I juli maaned varetages det daglige klubarbejde af sekretæren, Chr. Lindegaard Hansen, Rosenørnsallé 14, Nora 4068 y, og medlemmerne bedes ogsaa henvende sig her vedrørende Carnet. I min ferie besøger jeg VESPA-stævnet i Düsseldorf den 17.—18. juli, ligesom jeg kontakter alle lokale tyske VESPA-klubber paa ruten.

Vi har den glæde at kunne byde en ny klub velkommen i VESPA-familien. Horsens er startet med 31 medlemmer, der har valgt Mogens Holm, Søndergade 10, til formand.

Selv paa smaa korte afture er det praktisk inden starten at kikke benzinbeholdningen efter.

Skal De til udlandet i ferien — ogsaa selvom det kun er til Sverige eller Norge — skal De medbringe Vespa indregistreringsattest (Politiattest). Mange møder op ved grænsen uden at have medbragt indregistreringsattest, og dette medfører meget alvorlige vanskeligheder og forsinkelser — ikke mindst nu i feriemydret.

—|||—

Hvem bliver aarets »scooterlady«?

„Ekstrabladet“ arrangerer søndag den 4. juli en konkurrence for kvindelige scooter-kørere med start fra København om morgenen og med forskellige lettere konkurrencer og behændighedsprøver undervejs til Helsingør. Man slutter paa et af kystens badhoteller, hvor der bliver præmieuddeling. Endvidere byder „Ekstrabladet“ deltagerne paa frokost. Tilmeldelse til arrangementet skal ske direkte til „Ekstrabladet“, og de nærmere bestemmelser for arrangementet vil fremkomme i bladet.

Kvindelige medlemmer af Vespa-Klubben, som tilmelder sig arrangementet, bedes venligst ogsaa give VESPA-JOURNALENS redaktion et praj herom.

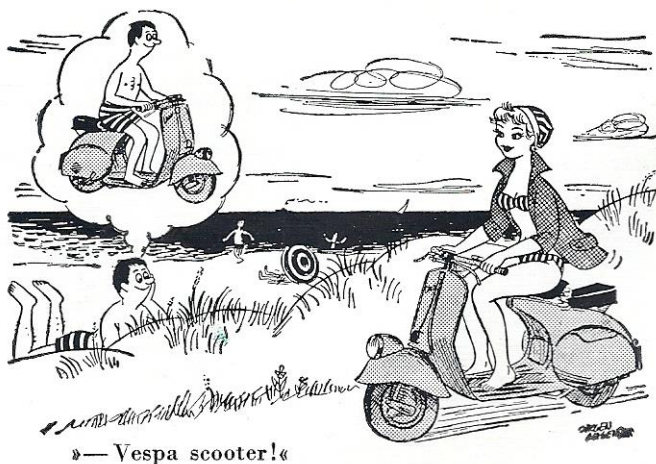
Gratis deltagelse i internationalt Vespa-rally i Sverige i Juli

Den 11.—15. juli arrangerer VESPA Klub, Sverige, internationalt rally i Stockholm, og firmaet COMO i Stockholm inviterer 5 VESPA-kørere fra hvert af de deltagende lande — ogsaa fra Danmark — til at være firmaets gæster under opholdet i Sverige. Vespister, der ønsker at deltage i dette gratis arrangement, kan faa nærmere oplysninger hos mig, hvortil anmeldelse maa ske inden den 14. juni.

God ferie!

NORDLAND Holmbladsgade 10 . AM 6584

1. kl. skræderi og konfektion





Il pneumatico di
tutti i MOTOR-SCOOTERS

PIRELLI

— et verdensmærke

— Gør som Prinsessen, hold fridag paa



men køb den hos **SKJOLD**

Vodroffsvej 56 — Nora 4310

... der er ogsaa
et autoriseret
værksted paa



C. F. RICHSVEJ 109

SCOOTY FASAN 3781

Naar De skal bruge
godt klichearbejde,
saa ring hellere til

**CHARLES
HANSENs
EFTF.**

Central 5085

Vespister
mødes hos
»ØRNEN«



Der faar man en fuldendt service,
Vespa'en bliver behandlet med
sagkundskab — og nu kan man
ogsaa erhverve kørekort.

Salg:

Amagerbrogade 221 Asta 1817

Værksted:

Grøkenlandsovej 104 Su. 3938



HARRY PETERSENS EFTF.

har alt tilbehør

VINDSKÆRME *til Vespa*
STYRTHJELME
BRILLER - UDTRÆKSBAGAGEBÆRER

Helgolandsgade 13 · København V
Eva 6621 - Eva 6622

DAME SCOOTER-COAT

— den længe savnede!

Den er $\frac{3}{4}$ -lang og forsynet med svært plaid-foer. Dobb. ærmer med strikket vindfang. Dobbeltlukning med lynlaas og knapper. Fiks model med store lommer. Aftagelig hætte, som kan trækkes sammen om ansigtet. Kraftig impr. army-grøn i impr. dobb. poplin. kr. **12000**

Tilsvarende overtræksbenklæder i dobbelt impr. stof. Kan spændes sammen ved anklerne. kr. **5000**

„Hvorfor blive vaad, — naar **LEMNITZ** ved raad?“
G1. Kongevej 122
(ved Bülowsvej)
VEster 4020

Kørsel - saa Vespa

Bogtryk - saa . . .

B. NIELSEN JUN. · Thekløvej 44, NV · Ægir 916-917

Specialværksted for



SV. GULDMANN
(Esso-tanken)
Vigerslevvej 125
VAIby 9603

Vespa stævner

Vi erindrer om følgende internationale VESPA stævner, hvortil anmeldelsesblanketter faas hos V.K.K.

Namur, Belgien, 19.—20. juni.
Kiel, Tyskland, 26.—27. juni.
Düsseldorf, Tyskland, 17.—18. juli.

Den tekniske Vespa-side

Det springende punkt:

TÆNDRØRET

En statistik over tændrør anvendt i alle slags eksplosionsmotorer i verden — hvis dette ville være muligt — ville afsløre, at valget af tændrør er noget yderst personligt for ejeren af motorkøretøjet — nærmest noget i lighed med valg af kravetøj.

Denne sammenligning er maaske nok lidt ukorrekt i forhold til de faktiske forhold; men det er ikke desto mindre sandt, at adskillige „småtterier“ kan skyldes at et tændrør, der ikke passer til motoren, er anskaffet uden at der er regnet med visse grundlæggende principper.

500° — temperaturen for et normalt tændrør.

Lad os først og fremmest slaa fast, at en hvilken som helst motor, det være sig en to-takts eller 4-takts motor, vil have sin største ydeevne, naar tændrørselektroderne naar en temperatur af ca. 500°, naturligvis under forudsætning af, at motoren er i bedste stand.

Dette punkt kan betragtes som særligt kritisk af følgende grunde: Saa fremt ovennævnte temperatur ikke nås, vil aflejringen fra forbrændingen — i dette tilfælde benzin og olie, der ikke forbrændes — afsættes paa elektroderne og der danne et lag, som formindsker afstanden imellem dem med det resultat, at der opstaar uregelmæssig gnistdannelse og forbrænding. Motoren trækker ikke og tilsodes meget hurtigt.

Hvis dette punkt overskrides, vil elektroderne begynde at gløde, hvilket resulterer i glødetænding, d.v.s. antænding af blandingen førend gnisten springer. Dette resultat passer ikke motoren af forskellige grunde, af hvilke følgende er de vigtigste:

I første række kommer vi ud for det tilfælde, at det opadgaaende stempel ikke alene skal overvinde den normale kompression, men ogsaa presset fra den for tidligt antændte blanding, der søger at udvide sig.

Motorens effektivitet formindskes altsaa i ganske væsentlig grad.

Desuden er stemplet, stempelpind og plejlstangsleje udsat for unormale paavirkninger, som slider paa disse dele og nedsætter holdbarheden.

Endelig vil temperaturen ved stemplets sammenpresning af den for tidligt antændte blanding blive betydelig højere, end tilfældet ville være ved en normal funktion, og tændrørets elektroder vil følgelig blive ekstra opvarmede. — Den onde cirkel er næsten komplet. Der mangler blot, at stemplet blokerer — et temmeligt sikkert resultat, saafremt denne unormale funktion faar lov at fortsætte. Saa er kredsen sluttet.

Valg af tændrør

Naar man skal vælge et tændrør, bør man tage den paagældende tændrørs-types evne til at bortlede den varme, der opstaar omkring porcelæns-isolatorens spids, i betragtning.

Varmen ledes fra den opvarmede isolatorspids gennem en massiv kobberpakning, videre over i den uvendige metalkappe og herfra over i topstykket.

Naar den massive kobberpakning er anbragt højt oppe i tændrøret, d.v.s. langt væk fra den varme porcelæns-spids, tager det længere tid for varmen at blive bortledet, og vi har en varm tændrørstype.

Omvendt har vi en kold type, naar kobberpakningen sidder langt nede. (Man maa ikke forveksle denne indvendige massive kobberpakning med den almindelige uvendige kobberpakning, der sidder omkring gevindet).

Valg af tændrør sker efter fabrikanternes specifikationslister. Ønsker man at prøve et tændrør af et andet fabrikat eller blot en anden type, end det tændrør der sidder i motoren, kan man anvende en sammenligningstabel mellem de forskellige fabrikater og typer. Det er nødvendigt at anvende en saadan sammenligningstabel, da hver tændrørsfabrikant har sit eget system efter hvilket han benævner de forskellige tændrørs-typer.

(Fortsættes næste nummer).



Ikke selvstarter paa Vespa.

Mange vespister har med misundelse bemærket, at man nu kan faa Lambretta med elektrisk selvstarter. Paa forespørgsel oplyser Vespa-importøren, at Vespa ikke vil blive leveret med elektrisk selvstarter, da man fra forsøg har erfaring for, at kickstarteren i det lange løb er mere stabil. Selvstarter ville desuden betyde en ikke uvæsentlig fordyrelse af anskaffelsessummen.



Saa er det slut med sidelænskørslen.

Medens vort medlem, der var noteret for sidelænskørsel, slap med en advarsel, har en anden scooterist, civilingeniør Gylling, maattet bide i det sure æble og vedtage en bøde paa kr. 40,00.

Ønsker man fortsat at lade den kvindelige passager indtage den flatterende sidelænsstilling under kørslen, maa man sørge for at have penge parat til bøden, da dette tilfælde sikkert vil danne præsedens for alle fremtidige sager af denne art.

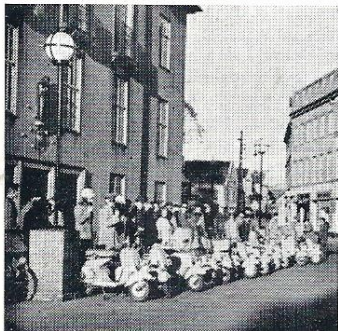


Parkering under jorden.

En del bunkers i den indre del af København er nu blevet indrettet til parkeringsplads for scooters og motorcykler, og man har dermed faaet et tiltrængt supplement til manglen paa garager. Vort billede er hentet fra Graabrødretorv, hvor et par Vespa er paa vej op fra de underjordiske regioner.



Vespa Klub Aalborg



16 Vespa var med paa Vespa Klub Aalborgs udflugt den 25. april. Her ses starten fra Nørre Sundby før den 85 km's lange tur.



Formand: H. Fischer, Grækenlandsvej 10, S. Asta 2083 (kl. 17—19).

Kasserer: Skjold S. Jensen, Engelsborgvej 10, Lyngby. LY 5939. Postgiro-konto 94 888.

Sekretær: Chr. Lindegaard Hansen, Rosenørnsallé 14. Nora 4068 y.



Vespa-Journalen.

Udgiver: Dansk Vespa Union.

Ansvarshavende redaktør: Reklamechef John Jensen.

Redaktion og annoncer: Frederikssundsvej 382, st. Brh. Yrsa 1532.