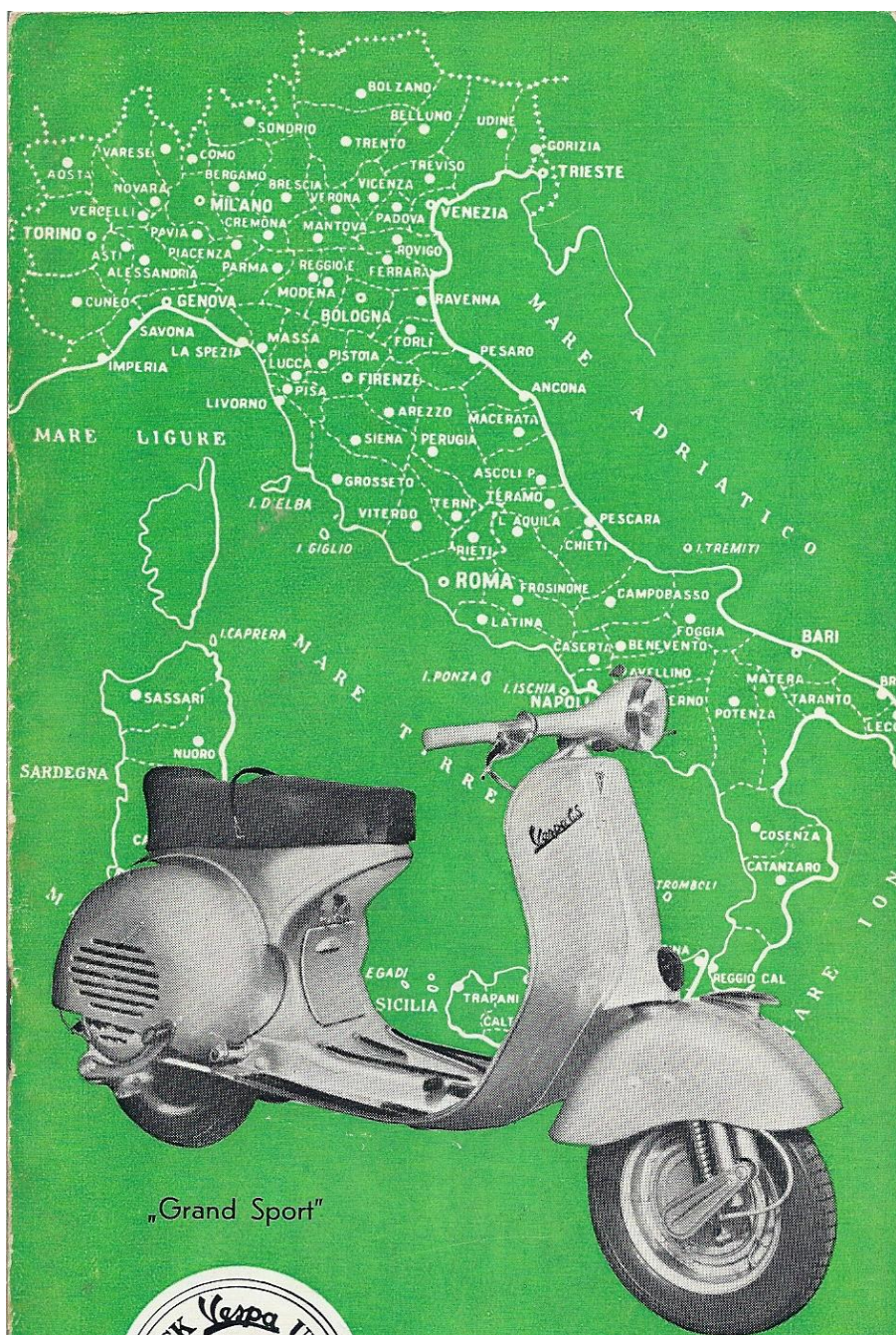




"Grand Sport"



Der er godt nyt i aar: To nye Vespa-modeller kommer i løbet af et par måneder frem paa markedet herhjemme. Mon det ikke skulle være en grund mere til at ønske alle vespister:

GODT NYTAAR!

VESPA-JOURNALEN

Officielt organ for Dansk Vespa Union

Et godt nytår
ønsker vi alle
vore kunder

Børge Asnov



SALG
SERVICE



Specialværksted med specielt VESPA værktøj og
opretningsstand – stort lager af tilbehør og reservedele.

Nyheder fra

ITALIEN

Saa kom de! Nyhederne, vi efterlyste fra Pontedera. I forbindelse med den internationale motorcykeludstilling, der for nylig blev afholdt i Milano, præsenterede Piaggio-fabrikerne deres program for 1955, og det omfattede to nye Vespa-modeller.

I løbet af et par maaneder vil de komme frem paa det danske marked, hvor den hidtidige „De luxe 125“ nu degraderes til en billig model, som allerede i forrige maaned blev nedsat med omkring kr. 400.—! I øvrigt er modellen uændret.

Her er de tekniske data for de to nye Vespa-modeller. Først „Super 150“:

Cylindervolum.: 150 cc (145,55)
Boring: 57 mm
Slaglængde: 57 mm
Hestekræfter: 5,5—6 HK
— ved 5000 omdr./min.
Gear: 3 gear fremad
Kompression: 1:6,5
Parkeringslys og horn: gennem
ensretter og akkumulator
Hjulstørrelse: 8" x 3,50"
Max. hastighed: 80 km/t.
Vægt: ca. 88 kg.

Og „Grand Sport“:

Cylindervolum.: 150 cc (145,55)
Boring: 57 mm
Slaglængde: 57 mm
Hestekræfter: 8 HK v. 7500 om-
drejn./min.
Gear: 4 fremadgaaende gear

Kompression: 1:7
Parkeringslys og horn: gennem
ensretter og akkumulator
Hjulstørrelse: 10" x 3,50"
Max. hastighed: 100 km/t.
Vægt: ca. 100 kg.

Begge disse nye typer har beholdt de karakteristiske Vespa-linier, og motoren med den direkte transmission uden kæde eller kardan er anbragt som hidtil. — Forlygten er flyttet op paa styret, og speedometret er indbygget i lygten og belyst af denne; ligeledes er begge modeller udstyret med automatisk virkende stoplygte. Prisen for de nye modeller kommer til at ligge omkring 3000 kr. og 3700 kr.

Der bliver saaledes nu tre modeller Vespa, man kan vælge imellem. „De luxe 125“ vil stadig være et populært køretøj for dem, der ønsker et driftsbilligt køretøj til en billig pris, og som ikke er interesseret i større motor og hastighed.

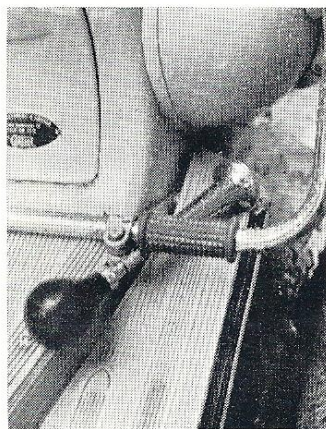
„Super 150“ vil derimod tiltale dem, der ønsker en noget større og kraftigere scooter med en endnu livligere acceleration og større marchhastighed, uden at maskinen af den grund er blevet tungere eller mindre let at haandtere.

Derimod vil „Grand Sport“ være noget for liebhavere, som ønsker noget ganske særligt indenfor scootere — eller de 8 HK og tophastigheden paa 100 km/t. gør vel ikke denne model til en motorcykel? Det ville være synd, hvis ideen med den populære Vespa skulle ødelægges ved at indføre for dynamiske modeller. Vi er spændte paa at blive præsenteret for de nye modeller.



Horn i siden —

Naar man har vindspejl paa, er det ikke altid nemt at faa anbragt sit boldhorn. Et kvikt hoved har imidlertid fundet paa en helt ny anbringelse, som ses paa billedet. Det betjenes med foden.



Apropos færdselsloven

Blinklys, sidelænskørsel og nummerplade- placering

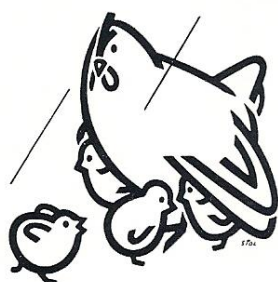
I forbindelse med den nye færdselslov, hvis foreløbige udkast V.K.K. i forrige måned udsendte til medlemmerne, var det maa-ske nu tid at rejse et par aktuelle spørgsmaal overfor de lovgivende myndigheder — nemlig spørgsmaalene om blinklys, sidelænskørsel og forreste nummerplades placering.

Det er klart at myndighederne ikke kan lave specielle blinklyslove for vespister men maa se paa tohjulede køretøjer under eet. Men alene hensynet til færdsels-sikkerheden taler for, at disse blinklys bliver tilladte ad lovgivningens vej. Vi kan her anvi-se to veje til løsning af den lov-mæssige formulering: Man kunne bestemme en minimumsafstand mellem det højre og det venstre blinklys, og dér ville en Vespas bredde være passende. Man kunne ogsaa bestemme, at blinklys til motorcykler, Vespaer o. l. skal



I udlandet kan man udmærket undvære de farlige nummerplader og placere numrene paa forskærmens sider. Det er da tydeligt og læseligt nok.

Forsikring



Dæk Dem i
DET GJENSIDIGE FORSIKRINGSSKAB
DANMARK

af

VESPA'er

have form som retningsvisende pile.

I spørgsmaalet om sidelænskørsel har vi tidligere hørt om det specielle sæde til sidelænskørsel. Hvis dette blev gjort obligatorisk for sidelænsiddende passagerer, ville problemet være løst. Det giver netop den sikkerhed, som er nødvendig: passageren kan ikke faa overbalance paa grund af ryg-stødet, og benene faar ogsaa den nødvendige støtte.

De dødsensfarlige, knivskarpe nummerplader har været genstand for megen diskussion i pressen, men der skal vel lemlæstes endnu flere mennesker, før myndighederne faar øjnene op for, at en anden placering af nummerpladerne — enten de nu anbringes paa tværs af styret eller de simpelthen males paa forskærmen — vil spare menneskeliv og hospitalsophold.

Det er de tre ønsker, som vespisterne har til den nye færdselslov, og som vi meget gerne ser behandlet og præciseret, før loven endeligt vedtages.

Tyveriforsikring af VESPA

I september-nummeret af Vespa-Journalen beskrev landsrets-sagfører Viggo Holst-Christensen, hvorledes den nuværende „standard“-police ved tyveriforsikring af Vespa ikke dækkede medlemmerne, hvis Vespaen under tyveriet *ikke* henstod i lukket rum.

Vespa-klubben lovede ved forhandling med forsikringsselskaber at faa den vanvittige bestemmelse ændret eller dog lempet.

Dette er nu sket, idet „Det gjensidige Forsikringsselskab Danmark“, Niels Brocksgade 1, Kø-

benhavn V, har tilbudt at tegne kaskoforsikring saaledes, at præmien for tyveri bliver den samme, men at forsikringen dækker tyveri *udenfor garagen* af dele, der kun kan fjernes ved brug af værktøj. Dog skal man selv bære risikoen for de første 50.— kr.s værdier, som fjernes.

Man behøver altsaa ikke længere at blive ruineret, fordi Vespaen bliver ribbet for det meste af værdi.

Interesserede bedes selv henvende sig til forsikringsselskabet.

STATUS

Mindst een gang om aaret gør man status. Om kort tid har VKK bestaaet et aar, og dagen bliver markeret ved, at der holdes ordinær generalforsamling i „Borgernes Hus“, hvor „barnet“ i sin tid kom til verden.

Vi kan jo godt betragte generalforsamlingen som en slags status; der staar „aarsberetning“ og „regnskabsberetning“ paa dagsordenen, saa vi faar sikkert rullet klubbens liv og levned op. Men hvorledes tager status over bestyrelsen sig ud?

En klub som V.K.K., der nu tæller omkring 500 medlemmer, fungerer ikke af sig selv. Der skal en drivkraft til at trække maskinen, og denne drivkraft er bestyrelsen. Mange, der ikke er synderligt hjemme i foreningslivet, har den opfattelse, at det er et godt „ben“ at sidde i bestyrelsen. Der høster man alle fordele.

De, der paa nærmeste hold følger det arbejde en bestyrelse har, kan fortælle, at man maa besidde en god portion idealisme for sagen for at kunne ofre store dele af sin fritid og sine søndage. I V.K.K. holder bestyrelsen møde hver 14. dag og gerne med 10—15 punkter paa dagsordenen. — Men ikke nok hermed. De enkelte opgaver: turarrangementer, studiekredse, stævner, fester osv. gaar

derefter i udvalg, hvor 2—3 bestyrelsesmedlemmer tilrettelægger alt i detaljer.

Den bestyrelse, som har ført V.K.K. igennem det første aar, har præsteret en beundringsværdig indsats, som vi medlemmer, der nyder godt af arbejdet, bør takke dem for. Der vil altid være ting, som kan gøres anderledes og bedre, men man har det absolutte indtryk, at bestyrelsen altid har været lydhør overfor positiv kritik.

At der ogsaa kommer kritik af mindre positivt indhold, kender man fra enhver forening, og det er sikkert med alle medlemmers billigelse, at saadanne indlæg tilbagevises i bestemte svar.

Status quo er, at det er en jobspost at være bestyrelsesmedlem; men de, der gaar ind i arbejdet, er klar over, at der maa præsteres noget. Naar der er otte om arbejdet, bliver der 1/8 til hver, naar det fordeles rigtigt, og naar alle er parate til at opfylde deres del.



NYE VESPA- POSTKORT

Det er lykkedes at faa endnu et lille oplag af de populære, italienske postkort, som er blevet fordelt til klubberne, hvorfra de sælges for 10 øre pr. stk.

Ordet „Vespa“ har efterhaanden slaaet sig fast i mange menneskers bevidsthed, og det er mit indtryk, at ikke mange af dem, der har anskaffet sig en Vespa, har fortrudt det. Det er dog min erfaring, at man ikke skal vove sig ud paa for lang en ferietur paa en scooter, idet man derved let kan komme ud for vanskeligheder, som man ikke tænker over i forvejen. Jeg maa dog straks bemærke, at mine pessimistiske synspunkter ikke i saa høj grad skyldes selve Vespaen, som egentlig under det meste af turen gik ganske upaaklageligt, men mere de uheld, som den vel nok var indirekte skyld i, og som kunne have været undgaaet med en større og tungere maskine.

Min kammerat og jeg var i begyndelsen af september paa en 14-dages ferietur til Paris, en strækning paa ialt ca. 2800 km, og det var en begivenhedsrig, men ikke just behagelig, tur. Vi var enige om at ville naa vort bestemmelsessted saa hurtigt som overhovedet muligt, for saa paa tilbagevejen at kunne nyde turen i de ca. 10 dage, som vi i saa fald ville kunne have til raadighed.

Vi startede lørdag den 4. september om eftermiddagen og naaede i løbet af søndagen ca. 60 km op ad autostradaen mellem Hamburg og Bremen. Min kammerat, som netop havde erhvervet førerbevis, skulle nu køre et stykke paa autostradaen, men paa grund af sit ukendskab til scooteren tillige med det store baglæs — mig og to store kufferter — kom den i slinger, og vi foretog en glidende mavelanding paa den jernhaarde betonvej ved en fart af 60 km/t. Og her har De resultatet: 1) Scooteren: Knust lyskontakt, lygte, nummerplade, store buler i skærmene samt flere andre beskadigelser. 2) Min kammerat: ret alvorlige skrammer i hele ansigtet, paa hænder og ben, foruden huller paa benklæder og overtøj. 3) Selv slap jeg forholdsvis billigt fra dette uheld, idet jeg kun fik slaaet hul paa haanden samt benene, foruden at tøjet naturligvis gik sig en tur.

Da vi blev klar over, at vi begge var sluppet forholdsvis billigt fra uheldet, ville vi forsøge at naa den nærmeste landsby og et „gasthaus“. Vi gik først ind paa en lille tysk bondegård for at faa vore skrammer set efter. Her



mødte vi for første gang den jævne tysker og lærte ham at kende som menneske. Vi mødte en ualmindelig venlighed og hjælpsomhed. Vi fik at vide, at den nærmeste læge boede 15—20 km borte, og det lykkedes os trods vor egen og scooterens tilstand at naa byen Sottrum. Her mødte vi igen hjælpsomhed og gæstfrihed, først hos værten, senere hos det stedlige autoværksted, hos skrædderen og til sidst hos lægen, som ikke ville modtage betaling for sin ulejlighed. „Man er udsat for den slags uheld“, sagde han, „og jeg ønsker at behandle danske turister, som jeg kunne ønske at blive behandlet i Danmark i et saadant tilfælde“.

Scooterskaden kunne naturligvis ikke helt udbedres, da det ikke var noget specialværksted, men vi kunne da fortsætte mandag eftermiddag.

I Bremen regnede vi med at kunne faa de resterende skader udbedret, men her mødte vi det problem, at man i Tyskland har scootere af et andet fabrikat, saa vi ikke kunne faa lygteskaden og lyskontakten repareret før i Holland, hvor man ogsaa importerer fra Piaggio.

Vespa-værkstedet i Bremen skuffede. Der var daarlig service. Manden gjorde indtryk af ikke at vide, hvad han havde med at gøre, saa vi bad ham samle og fastgøre alt det, han havde løsnet, og saa kørte vi videre.

paa til

P☆A☆R☆I☆S

2800 km paa 14 dage

Vi kørte over Osnabrück og videre til Enschede, Hengelo, Arnhem og Nijmegen, hvor byen hele sommerhalvaaret er udsmykket med kulørte lamper, blomsterdekorationer i den helt store stil, foruden byens almindelige skønhed med velholdte græsplæner, monumenter og store parkanlæg. „Kronenburgerparken“ er vidunderlig skøn ved afstend med sin elektriske belysning i træerne og langs kanalerne.

Scooterskaden var nu blevet fuldstændig udbedret. Omkostningerne ved uheldet havde sneget sig op til ca. kr. 100 — en kedelig merudgift paa en ferietur, men trods alt billigt sluppet. Vi fortsatte gennem Belgien til byerne Antwerpen og Brüssel; det var torsdag, og vi skulle helst naa Paris denne dag.

Vi kørte over den belgiske by Mons ind i Frankrig, videre gennem Maubeuge, Vervins og Laon — en mærkelig gammel middelalderby med huse, som var meget forfaldne, og gader saa krogede og stejle, at man formelig troede at befinde sig i en anden verden.

Vejrmæssigt havde vi indtil da haft det meget godt, men efter at vi havde tanket i Laon, fik vi de sidste 125 km til Paris styrtende regnvejr og kraftig modvind. Vi kunne højst holde en gennemsnitsfart af 30 km/t. Gennemblødt til skindet naaede vi endelig byernes by, Paris, kl. ca. 20.30.

Vi var heldige, idet vi ret hurtigt fandt et lille hotel, som laa i en sidegade til den store boulevard „Barbés“, og det var tilmed usandsynligt billigt: 450 frs. for et dobbelt-værelse (ca. kr. 9).

Efter et par timers hvil spiste vi paa „Montmartre“. Menuen bestod af et stykke næsten helt raat kød med franske kartofler samt en dessert; for to personer ca. 1800 frs. — eller ca. kr. 35! — Dagen efter betalte vi ca. 2400 frs. (rundt regnet kr. 50.—) for at faa scooteren rensat for sod!

Vi startede hjemad tidligt søndag morgen. Solskin og rolige vejrforhold kendetegner denne søndag, og vi tilbagelagde den længste strækning paa hele turen, idet vi kørte op over Compiègne, Arras, Lille, i Belgien over Gand, Antwerpen og op til Breda i Holland — alt i alt en strækning paa 425 km. Scooteren gik, som den aldrig før havde gjort i sit korte liv, hvilken uden tvivl skyldes den udmærkede franske benzin.

Om mandagen kørte vi 350 km. Om tirsdagen fortsatte vi til Hamburg og besøgte den berømte „Reperbahn“. Da vi dagen efter naaede Neumünster, blev vi overfaldet af en forrygende storm efterfulgt af stærkt regnvejr. Vi naaede omsider grænsen, og saa skete der igen noget.

Jeg antager, at vi i ulykkesøjeblikket kørte med en fart af ca. 45—50 km/t. I et vejsving berørte jeg fodbremsen ganske let, hvorved Vespaen slog et slag til højre med bagenden, og vi svingede derpaa fra højre til venstre for til slut at kure paa højre side en 15—20 m henad vejen. Resultatet blev saa nogenlunde som sidst: knust lyskontakt, lygte, bule i skærmene samt mange flere smaating. Min kammerat slap denne gang med nogle smaa skrammer, mens jeg fik et alvorligt skrub paa højre knæ, fik revet de gamle saar op og tøjet ødelagt paany.

Trods de besværligheder og uheld, vi havde paa vor Paris-tur, er det dog mit indtryk, at man bør se med sympati paa Vespaen. Naar man efter en saadan tur drager de lyse sider frem, maa man alligevel forundres over, at den i det hele taget er i stand til at gennemføre en saa lang og vanskelig tur. Selve turen kostede os tilsammen kun kr. 800.—, hvoraf udgifterne til brændstof udgjorde ca. kr. 80.

E. H. Horsens.

GENERALFORSAMLING I VESPA KLUB KØBENHAVN

Den 25. januar afholder Vespa Klub København sin første ordinære generalforsamling — netop paa sin eet aars fødselsdag. Generalforsamlingen finder sted i Borgernes Hus, Rosenborggade 1,

og den begynder kl. 19.30. Gyldigt medlemskort skal forevises ved indgangen. Medlemskortet giver som sædvanlig adgang for to personer, men ved afstemninger gælder det kun for een stemme.

Dagsorden

1. Valg af dirigent
2. Aarsberetning
3. Regnskabsberetning
4. Indkomne forslag
5. Valg af bestyrelse:
 - a. valg af stemmeudvalg
 - b. valg af formand
 - c. valg af øvrige bestyrelse
 - d. valg af suppleanter
 - e. valg af revisorer
6. Beretning om Vespa-Journalen
7. Eventuelt.

Ifølge klubbens vedtægter er hele bestyrelsen paa omvalg. Fra bestyrelsens side vil der blive fremsat forslag om, at dette ændres, saaledes at bestyrelsens funktionstid bliver 2 aar med formanden, 3 bestyrelsesmedlemmer, 1 suppleant og 1 revisor paa omvalg hvert

andet aar, og kassereren, 3 bestyrelsesmedlemmer, 1 suppleant og 1 revisor paa omvalg det følgende aar.

Bestyrelsen opfordrer interesserede medlemmer til at stille op til bestyrelsesvalget paa generalforsamlingen.

Vespa Klub AALBORG

Formand: E. Hagelquist, Brandstrupsgade 8. Telefon 1191.

12. januar: kl. 20. Klubaften paa hotel „Kong Frederik“.

20. januar: kl. 20. Hvorhen til sommer? Vi mødes paa „Kong Frederik“ og drøfter eventuel fællestur til sommer. Tag damerne med.

Vespa Klub AARHUS

Formand: William Sørensen, Rud. Wulffsgade 18. Telefon 43109.

12. januar: kl. 20. Klubaften i Aarhus Haandværkerforening, Klostergade.

16. januar: kl. 10, travetur. Frokosten medtages, og vi mødes ved sporvognsremisen, Filtenborgs Plads.

Vespa Klub KØBENHAVN

St. Kongensg. 93, 1. Byen 3836. Kontortid: Mand. kl. 17,30—19.

10. januar: kl. 19.30 klubaften i Forsvarsbrødrenes selskabslokaler, Gothersgade 137.

15. januar: Bankospil i Forsvarsbrødrenes selskabslokaler, Gothersgade 137, kl. 19.30. 10 gennemgaaende spil à kr. 2.00 pr. plade. 3 plader for kr. 5.00. 2 ekstra spil à kr. 1.00 pr. plade.

25. januar: kl. 19.30 generalforsamling i Borgernes Hus, Rosenborggade 1. Se andetsteds i bladet.

Vespa Klub RANDERS

Se programopslag hos fa. Bjerregaard, Noe & Co.

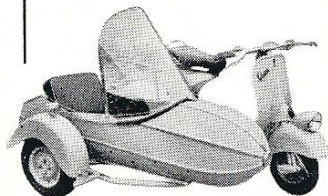
— se det store udvalg i

VESPA TILBEHØR

hos Deres VESPA-leverandør



Nu er 3 hjul en
ekstra sikkerhed



Vintervejr med sne, slud og fedtet føre animerer til at anskaffe et tredje hjul til Vespa'en: — en behagelig, lun BENDER sidevogn med godt affjedret hjul, enestaaende vippevindspejl, fineste ducolakering og skumgummi i ryg og sæde. Pris med overtræk, kr. 970,— plus oms. afg. kr. 242,50.

BENDER

Sidevogne
Forhandles overalt.

Skal De bruge en
god kliche?

Ring til

CHARLES HANSENS EFTF.
reproduktionsanstalt
C. 5085

SE HER!

Billigste VESPA-dæk med ekstra svært mønster. Anerkendte dæk med fuld garanti sendes overalt med fuld returret. **Kr. 25,00**



Vask og smøring af Vespa

ESSO SERVICE
Ndr. Fasanvej 168
Kbh. F.

VIRGINIA ROSE



-en herlig
shagtabak

Alle vespister
ønskes

GODT NYTAAR

DAHL & CO

Aut. Vespa-værksted
Gl. Kongevej 4
Hersholdtsgade 3
Byen 6341

Ogsaa i det nye aar:

— søg kontakt
med de erfarne
fagfolk

Strandberg & Sønner

P. Bangsvej 76, F.
Go. 2915



**MINDRE
MOTORSLID
MED
Mobilol**

**Den
tekniske
side**

det blanke

Det blanke paa Deres Vespa kræver særlig pasning nu i de vaade vintermaaneder, om De ønsker, at det ogsaa til sommer skal være blankt.

Der er tre forskellige slags blankt paa Deres Vespa: forchromet messing, forchromet jern og poleret aluminium. Det forchromede messing behøver De overhovedet ikke tage Dem af, for det bliver aldrig anderledes. Det kan ikke ruste, og hvis De lader være at bruge chrompudsemidler, vil det holde evigt.

Chrompudsemidler findes der en mængde af, men husk paa, hver gang De pudser med et saadant middel, sliber De det meget tynde chromlag, som forchromning er, tyndere og tyndere, og pludselig en dag skinner underlaget igennem. Vask smudset væk med meget vand paa en svamp og tør blankt med en ren klud; den slider ogsaa paa chromet — men meget lidt.

Forchromet jern holder sig blankt, saa længe chromlaget er tæt, men det er det aldrig. Der findes ganske fine porer i det, hvorfor De en dag, hvor regnvand har tørret ind paa en forchromet jerndel, ser smaa rustprikker overalt. Disse kan tørres væk, naar det gøres straks. Men faar rusten lov at blive siddende, kan den kun fjernes med et skrappt chrompudsemiddel.

Der findes chrompudsemidler i handelen, som kan tage rust væk paa et øjeblik; men jo lettere de kan fjerne rust, desto mere slider de paa chromlaget; en 4—5 pudninger er tilstrækkeligt til at slibe chromlaget bort. Og saa har De spillet gaaende: saa ruster jernet hver dag, ja, paa et par timer, selv i pænt vejr. Hold Dem langt fra disse pudsemidler, eller brug dem kun een gang og gør saa følgende:

Køb en lille flaske klar zaponlak, ogsaa kaldet metallak. Bland en lille smule fortynder i, og med en helt ny pensel lader De lakken løbe over alle de forchromede og rentpudsede dele. Det kan ikke ses. Tværtimod forhøjer det glansen, og hvis forchromningen er ridset, fyldes ridserne og skrammerne, saaledes at de bliver usynlige. — Zaponlak tørrer paa 15—20 minutter, og hvis De har lakket overalt, vil det ikke ruste mere. Men husk, det blanke skal være helt rent og affedt, inden De lakerer. Der findes iøvrigt specielle plasticlakker til dette brug, men dem har jeg ikke haft held med; de skallede af paa kort tid. Hvorimod zaponlakken holder meget længe.

Endelig aluminiumsdelene. Disse kan selvfølgelig ikke ruste, men under luftens paavirkning taber de hurtigt glansen. Dette kan dog undgaas ved, som ved forchromede dele, at overtrække med zaponlak. Hvis De har faaet matte aluminiumsdele, kan de blankes op med pudsepomade, pudsevat eller staaluld nr. 00 eller chrompudsemidler (som ved aluminium selvfølgelig ikke kan gøre skade) for til slut at blankes til højglans med en ren klud pudret med wienkalk.

Hvis noget forchromet paa Deres Vespa er rustet helt igennem allerede, saa pil det af og send det til forchromning. Det er slet ikke saa dyrt — alt fald meget billigere end at købe nyt. F. eks. koster det kr. 3.50 at faa en fodbrems pedal forchromet, medens en ny koster kr. 21.

Parabolen, spejlet i Deres lygte, er ikke forchromet, men forsolvet. Har De været uheldig at berøre dette søvlag, saa brug ikke pudsemidler, men faa Deres sølvsmid til at blanke den over. Det koster en bagatel, og den bliver som ny.

Ingeniøren.



Vespisterne kan nu ogsaa komme paa vandrehjemmene. Indenfor vandrebevægelsen har man besluttet at aabne vandrehjemmene for bilister, motorcyklister og scootere. Det er meget glædeligt, og der er ingen tvivl om, at mange vespister vil benytte sig heraf. Nu vil endnu flere kunne holde en billig ferie; vi har vort økonomiske køretøj, og kan nu ogsaa lugere til en rimelig pris.

Ved flytning er det nødvendigt at foretage anmeldelse til det stedlige motorkontor. Forglemmelse kan medføre bøder.

V.K. Københavns konkurrence om at skaffe nye medlemmer, er nu afsluttet, og det blev Gert Petersen, der gik af med sejren i det spændende kapløb.

Orienteringsløbet i V.K. København i november blev vundet af Grandjean, der kun havde 6 fejlpoints.

I vintertiden vil kontoret i St. Kongensgade 93, 1. kun være aabent een gang om ugen, nemlig hver mandag fra kl. 17.30 til kl. 19.00. I preserende tilfælde kan man udenfor kontortiden søge kontakt med bestyrelsesmedlemmerne privat.

I Holbæk er der nu kræfter i gang for at samle byens og oplandets vespister i en lokal klub.

Den 31. januar 1955 runder Vespaimportøren F. Bülow & Co. sit 75 års jubilæum.

Den amerikanske journalist Callum McConaster har foretaget en tur paa Vespa fra Canada til Argentina.

Fra et medlem af *Vespa Club Schweiz* har DVU modtaget en henvendelse om at skaffe adresser paa danske vespister, som maatte ønske at udveksle erfaringer, blade m. v. Eventuelt interesserede kan skrive til Max Baer, Kornhausstr. 35, Zürich 37, Schweiz.

Vespa Club Europa afholder i denne maaned sin aarlige kongres i Paris, i hvilken delegerede fra de europæiske landes Vespa-klubber mødes for at planlægge stævner o. l. DVU forventer at sende repræsentanter til mødet.

I Sverige har man sit eget Vespa-slogan: „Veni, vidi, vici Vespa,” som Cæsar sagde. „Vespa kom, saa og sejrede“.

Med det nye aar faar *Vespa Club Belgien* ogsaa sin egen Vespa-Journal.

„Vespa haandbog for Schweiz“ er titlen paa en praktisk lommebog, som er blevet udsendt gennem det schweiziske firma Intercommercial S.A. under redaktion af *Vespa Club Schweiz*. Af indholdet er adresser paa Vespa-klubber i Europa og Schweiz, servicestationer i Schweiz, prisliste paa Vespa-service, plads til Vespa-regnskab, afstande i og kort over Europa o.m.m. Bogen er redigeret baade paa tysk og fransk.

Vespa-Klubbens juridiske konsulent

Vi henleder medlemmernes opmærksomhed paa, at Vespa-klubben fortsat yder sine medlemmer gratis juridisk konsultation.

Henvendelse sker med forevisning af medlemskort til landsrets-sagfører Viggo Holst-Christensen, Store Kongensgade 106, København K. Ring helst i forvejen og bestil tid paa Central 3306 eller 3307.

Vespa Journalen

Udgiver: Dansk Vespa Union, St. Kongensgade 93, 1., København K, Byen 3836.

Formand: Hans Larsen, Gustav Wiedsvej 29, Aarhus. Telefon Aarhus 2 63 71.

Ansvarshavende redaktør: Reklamechef John Jensen.

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