



#### *PAA VEJ MOD ØDELÆGGELSEN!*

*Paa 2,25 sekunder forvandlede den Buick 1934, som Raadet for Større Færdselssikkerhed lod styrte fra 25,5 mtrs højde, til en bunke gammelt metal. Se artiklen side 3.*

## **VESPA-JOURNALEN**

Officielt organ for Dansk Vespa Union

Nr. 3 - 2. aargang

Marts 1955



Vi tager gerne Deres brugte  
Vespa i bytte og leverer  
Dem en ny model Super  
150 eller Grand Sport.

**Børge Asnov**

Strandvej 143 } Helt. 7515  
Callisensvej 3 } Helt. 7847

Værksted:  
Callisensvej 10 A . Helt. 6908

Service  
Reserve dele



Tilbehør  
Udlejning

1. marts aabner vi et **specialværksted** for reparation af scootere.  
Vi byder Deres Vespa velkommen til reparation af enhver art,  
herunder opretning og lakering.

**AARHUS SCOOTER CO.**

Skovvangsvej 211 . Aarhus . Telefon 69151

E. Skaaning & F. Lehrmann

Vips . . . hveps  
. . . Vespa

Gælder det kørekortet, saa er det

**ASA**

Køreskole for Vespa, Lambretta,  
Jawa og D.K.V. . . Teorilokale.  
Vespa-udlejning

**V. CLAUSEN**

Nansensgade 3 Palæ 481  
(Medlemmer 508—509)

Medbring annoncen: 10 pCt. rabat



Reparationer og forsikringsskader  
af enhver art.

Mekaniker

**Rud Pedersen,**

aut. Vespa-reparatør  
Erichsensvej 2 Gentofte 177  
(ved Gentofte Torv)

**DAHL & CO.**  
**udvider!**

Flytter 1. marts til større lokaler — samme adresse  
samme telefon

*Aut. Vespa værksted*

**Gl. Kongevej 4 — Hersholdtsgade 3**  
**Byen 6341**

## Saadan ødelægger man en bil - -

*Færdselspropaganda-chefens anvisning paa, hvorledes den gamle bilpark udryddes.*

### Manende appel til alle motorkørende

Fra 25,5 mtr.s højde og under intens spændende tavshed faldt Raadet for Større Færdselssikkerheds Buick 1934 til jorden og knustes — ja, man skulle næsten ikke tro, det var muligt at ødelægge en vogn saa totalt.

Det var et enestaaende eksperiment, der viste, at 80 km's fart under visse forhold kan være en katastrofal hastighed, hvis motorkøretøjet kommer ud for en kollision. At det var en bil, der blev anvendt ved eksperimentet, ændrer ikke ved den kendsgerning, at følgerne ville være af endnu større frygtelighed, hvis det var en Vespa, der var blevet benyttet. Derfor har færdselspropagandaens manende appel ogsaa bud til alle vespister — ikke mindst nu, da de nye, kraftigere Vespa-modeller kommer paa markedet.

*Tænk, hvis det var Deres Vespa! Og paa et aabent motorkøretøj som Vespa'en ville følgerne for førerens og hans passager have været endnu frygteligere. Affas farten efter forholdene!*

Justitsministeriets motorsagkyndige, civilingeniør Jørgen Voltelen har undersøgt resterne af bilen og udtaler som supplement til en meget detaljeret redegørelse:

— Vognen er meget stærkt beskadiget overalt, og beskadigelserne er større end sædvanligt ved voldsomme færdselsuheld, selvom man ikke helt sjældent ser tilsvarende beskadigelser ved virkelige færdselsuheld.

Aarsagen til beskadigelsesernes store omfang er bl. a., at karosseriet har været en del raaddent. Ved den undersøgelse af vognen, der foretoges forinden nedstyrtningen, konstateredes dog ikke større angreb af raad end sædvanligt for vogne af tilsvarende alder.

Det ses heraf, at et ældre karosseri, der er mørt af raad og rust, vil falde sammen ved større paakørsel, hvorved passagererne er stærkt udsat for alvorlige lemlestelser.

En anden aarsag til de store beskadigelser er, at vognen ved en



hastighed af 80 km/time blev standset paa ca. 1 m ved stødet mod jorden. Det er ret sjældent, at vogne ved færdselsuheld standser saa brat. Det vil kun forekomme, naar to vogne kører mod hinanden, køler mod køler, eller naar en vogn kører ind i en tilstrækkelig solid mur, et svært træ eller lignende. I de fleste tilfælde vil vognen prelle noget af, hvorved standsningslængden bliver noget større, og bliver den blot føret til 2 m, vil paavirkningerne paa vognen og passagererne kun blive halvt saa stor som i dette tilfælde.

Forhaabentlig bliver de motor-kørende efter eksperimentet i Rødovre klar over, hvilke ødelæggelser en kollision kan medføre. Det er i hvert fald blevet kraftigt understreget, hvor vigtigt det er, at farten altid afpasses efter forholdene, baade af hensyn til egen og andres sikkerhed.

Og det gælder naturligvis ogsaa, naar man kører paa Vespa.

#### Forsinket julepost



Maaske ligger der endnu lidt sne rundt om i landet, som kan berettige os til at bringe dette forsinkede julebillede af en udstilling arrangeret af V.C. Paris paa Champs Elysées.

#### To our readers abroad!

Ladies and gentlemen,

In the summer of 1955 we invite you to go to the North.

You will have to go to Denmark in order to participate in the international Vespa meeting in WONDERFUL COPENHAGEN.

This will give you a hint as to the events in Copenhagen on the 3rd, 4th and 5th of June 1955.

June 3rd:

A ride through Denmark starting from Padborg or Esbjerg

through Odense where you will stop for lunch and visit the house of Hans Christian Andersen. Then with the ferry to Sealand and at 5 o'clock p.m. arrive in Copenhagen. In the evening we take you on a short ride to Bellevue and „Dyrehavsbakken“.

June 4th:

From 8—11,30 o'clock p.m. visits at industries, museums and the beautiful places of Copenhagen. From 12—4 p.m. gymkhana for the delegates of the meeting. At 7 p.m. dinner and dance.

June 5th:

All together we will be driving through the beautiful North Sealand, and at lunch the meeting will be finished.

Programme with details, prices etc. will reach you in a few weeks time.

#### Rejser i Tyskland

Det har hidtil ved kørsel med Vespa i Tyskland været nødvendigt at medføre toldpasserseddel, motorattest og desuden en tysk oversættelse af førerbeviset. Den sidste bestemmelse er nu bortfaldet, saaledes at man blot skal have sit sædvanlige, danske kørekort paa sig.

Ved kørsel udover Tyskland skal der fremdeles medbringes carnet, internationalt kørecertifikat og internationalt førerbevis.

#### Generalforsamling i Vespa Klub Aarhus

V.K. Aarhus afholder ordinær generalforsamling torsdag den 17. marts kl. 20 i Haandværkerforeningen i Klostergade.

#### DAGSORDEN:

1. Valg af dirigent
2. Formandens beretning
3. Regnskab
4. Lovændringer
5. Indkomne forslag
6. Valg af formand (for 2 aar)
7. Valg af tre bestyrelsesmedlemmer — efter tur afgaar Viggo Lindhard, Orla Rasmussen og Karen Bach.
8. Valg af revisorer
9. Eventuelt.

Forslag, som ønskes behandlet paa generalforsamlingen, maa være formanden i hænde senest den 10. marts 1955. For at være stemmeberettiget paa generalforsamlingen maa kontingentet for 1954 være betalt.



*Formanden for V.K. København, Eli Andersen, overrækker her klubbens smukke gæstebog til grosserer F. C. Jacobsen.*

### **Festdag paa Esplanaden**

Den 31. januar var der festdag paa Esplanaden. Vespa-importøren F. Bülow & Co. rundede 75-aarsdagen for sin grundlæggelse og en strøm af husets venner, kunder og leverandører mødte frem for at gratulere. Ogsaa DANSK VESPA UNION og V.K. København var repræsenteret og overrakte blomster og gave i dagens anledning.

Den del af virksomheden F.

Bülow & Co., som specielt interesserer dette blads læsere, er jo af knap saa gammel en dato, som den bilmæssige del. Vespa blev præsenteret for det danske publikum paa motorudstillingen i Forum i 1951, hvor den blev stærkt diskuteret, og fra mange sider nærmest betragtet som en morsomhed. Idag præger dette lille, praktiske køretøj i høj grad trafikken, og der er opbygget en organisation med over 100 forhandlere og servicestationer over hele landet.



*Fra jubilæumsdagen: Den daglige leder af Bülow Motors, Vespa-afdelingen, direktør A. B. Rothe og fabrikant Chr. Bülow med V.K.K.s gave.*



## D. V. U. i internationalt selskab



Danmark har, repræsenteret ved formanden for DANSK VESPA UNION, Hans Larsen, Aarhus, for første gang deltaget i et af

V. C. Europas møder, der foregik i Paris den 15. og 16. januar. Her ses alle de delegerede samlet om forhandlingsbordet.

### *Det kom med posten - -*

Arkitekt m.a.a Knud Hess-Petersen, Vejle, kommenterer i et indlæg svarene til forfatteren af „Paa Vespa til Paris“. „Det glædede mig,“ skriver hr. Hess-Petersen, „at se artiklen „Paa Vespa til Paris“ blev saa kraftigt imødegaaet. Jeg var forrige sommer paa en tur med en kammerat, kørende paa hver sin Vespa, med stor opakning, men naturligvis fordelt baade for og bag. Vi kørte 4510 km, og det var paa ingen maade nogen „dametur“, men den forløb uden et eneste uheld og uden en eneste overvurdering af, hvad der kan bydes det lille køretøj.

Det er min mening, at det i første række kommer an paa, hvem der kører Vespa'en og dernæst, hvordan bagagen er fordelt.“

\*

Hr. Holger Hansson i København spørger, om den livsfarlige bagagebærer, som ingeniør P. Rasch omtaler i sit indlæg i forrige nummer af VESPA-JOURNALEN, er identisk med den model, som sælges af autoriserede Vespa-forhandlere under varenummer V.1000.

Det er den. Og vi forstaar, at hr. Hansson udtrykker sin allerdybeste fortundring. Det er forbavsende, at noget saadant kan lade sig gøre: en tilbehørsdel, som myndighederne ikke godkender, sælges rask væk til de motorkørende. Paa vor forespørgsel oplyses det, at forhandlerne er instrueret om at orientere køberne om, at bagagebæreren er ulovlig — men hvor mange husker det? Som grund for fortsat at forhandle V. 1000 anføres, at kunderne forlanger den, og at der kører saa mange med denne bagagebærer, at det praktisk talt er umuligt for myndighederne at føre en effektiv kontrol! Sikkerheden kommer aabenbart i anden række. Dertil skal nu bemærkes, at saa længe bagagebæreren ikke overbelastes, men kun anvendes til en let mappe, et Vespa-overtræk, regnfrakke o.l. er den forsaavidt berettiget og meget nyttig.

\*

Hans Thejlersgaard, V.K. København, fortæller om sin 4000 km lange ferietur i september 1954 uden eet eneste uheld trods 42 kg bagage paa bagagebæreren bagpaa. „Det var ikke saa heldigt,“ skriver H. T., „fordi det gav et for stort læs at trække, men desuagtet sled

„Kamstine“ sig op ad de højeste bjerge i Schwartzwald m.v. og aldrig lavede den vrov! Jeg kørte forresten paa det samme tændrør hele vejen, og jeg rensede det kun een gang.

De unge mennesker, der har haft en saa uheldig tur til Paris, har vist ikke været klar over, at Vespaen er som en dame: behandles den fint og hensynsfuldt, kan den gøre alt for én, men er man krævende og ubønhørlig, da sparker den efter én og siger selv stop. Her som ved alle andre køretøjer, er kontakten med dette af afgørende betydning for en lykkelig gennemførelse af kørslen.“

\*

— *jeg er gal paa min mekaniker!*

Nu skal De høre hvorfor! Min Vespa har kørt 22.000 km uden andre besværigheder end jævnt naturlige udskiftninger af tændrøret. Men forleden maatte jeg aflevere den til mekanikeren. Der var forskellige småting i vejen: speedometret virkede ikke; der skulle nyt dæk og ny slange paa; naar jeg kørte, var det, som om én stod bagved og forsøgte at trække den anden vej. Alt dette forklarede jeg mekanikeren, og han kunne straks stille diagnosen: nye platiner.

Da jeg senere hentede min Ve-

spa igen, sagde jeg: — Naa, nu virker speedometret vel?

Det ved jeg ikke, lød svaret, jeg har ærlig talt ikke prøvet maskinen!

Og det kunne jeg mærke, da jeg kørte fra værkstedet. For „der stod stadig en mand bagved og trak“, tiltrods for mekanikerens løfte om, at „han“ ikke ville kunne følge med mere. Nu véd De, hvorfor jeg er gal paa min mekaniker!

Jeg synes, det var udmærket, at han har skiftet platiner og speedometerkabel, men jeg synes ogsaa, han har pligt til at prøvekøre Vespa'en og overbevise sig om, at det udførte arbejde virker efter hensigten, og ikke overlader det til ejeren at konstatere, at det ikke er blevet stort bedre.

Nok er der travlhed paa de fleste værksteder, men mon ikke det betaler sig for saavel værkstederne som deres kunder, at der holdes en vis standard. Kunden vil hellere betale de 3-4 kr. straks for den tid, det tager at faa køretøjet prøvekørt, end han vil spille tid paa allerede dagen efter paany at rende paa værksted.

De gode værksteder er haardt spændt for, og vi vespister vil helst have vore køretøjer igen, endnu førend vi har afleveret dem til mekanikeren; men varer reparationen to dage, saa bliver vi jo nødt til at affinde os hermed ... naar det saa bare hjælper.

P.2.

### Man er naaet til enighed!



Man er naaet til enighed: Hans Larsen, Danmark, smiler huldsligt, fordi han fik gennemtrumfet det danske stævnes placering paa

den 3., 4. og 5. juni. De tre andre herrer er M. Chauval, Frankrig, Dr. Tassinari, Italien og kaptajn Boltensstern, Sverige.



**VESPA-BRYLLUP I AARHUS.** Birgit Mikkelsen blev d. 19. februar viet til Erling Liholm, V.K. Aarhus i Vor Frue Kirke. Omkring 30 Vespa'er dannede et festligt spalier, da de nygifte forlod kirken — og ledsagede brudeparret gennem byen til fotograf og hjem.

#### **Vespa Klub HOLBÆK**

Formand Leif Jonasson. Nørrevang 5, Holbæk.

8. marts kl. 19,30: Instruktionsaften i Autogaarden.

#### **Vespa Klub HORSSENS**

Formand Mogens Holm. Søndergade 10.

Mandag 7. marts: Kl. 20 afholdes klubaften med film i Haandværkerforeningen.

Mandag 4. april: Kl. 20, generalforsamling i Haandværkerforeningen. Medlemskort skal medbringes. Dagsorden:

1. Valg af dirigent
2. Aarsberetning
3. Regnskabsberetning
4. Valg af bestyrelse
5. Eventuelt.

#### **Vespa Klub KØBENHAVN**

Formand Eli Andersen, Refsnæsgade 34, 1. N.

Kontor: St. Kongensgade 93, Byen 3836.

Kontortid: Mand. kl. 18,30-20.

8. marts kl. 20: Klubaften i Forsvarsbrødrenes selskabslokaler, Gothersgade 137. Italiensfareren og fodboldspilleren Kaj Frandsen holder filmcauseri om Italien.

13. marts kl. 10: afgang fra Hornblæseren til kvik lille formiddagstur til Ll. Værløse kro (hjemme kl. ca. 12,30).

27. marts kl. 9: Afgang fra Hornblæseren. — Orienteringsløb fra Ousted Kro sammen med andre sjællandske klubber. (start herfra kl. 10,30).

7. april: Paasketur til Sverige. Varighed 5 dage. Afgang torsdag d. 7. april om morgenen. Hjem-

komst 2. paaskedag. Pris pr. deltager ca. kr. 65.—. Tilmelding til kontoret i St. Kongensgade i kontortiden.

10. april (1. paaskedag) kl. 9: afgang fra hornblæseren. Heldags-tur ud i det blaa. Madpakke medbringes.

#### **Vespa Klub VEJLE**

Tirsdag 8. marts: Klubaften i Haandværkerforeningen med farvelsbilleder fra Syden m.m. Se iøvrigt opslagstavlen hos C. A. Slemming.

#### **15000 løsninger til en VESPA-konkurrence**

Sorø Amtstidende i Slagelse har som 1. præmie i sin nyttaarskonkurrence i aar udsat en Vespa. Der indkom 15.000 løsninger — saa man forstaar, hvilken interesse der er om det lille køretøj. Nedenfor bringer vi en af de morsomme opgaver fra konkurrencen.

Det gjaldt om at finde ud af, hvem vespisten er.

Denne opgave var ikke svær!



## VESPA-KØRERE!

Plexiglasskærme slibes  
og pudses til nye igen

### GRANDT & LARSEN

Sturlasgade 14, S.  
Sundby 7321

*Vi forchromer og fornukler  
alle metaller*

### Internationalt Vespa-stævne i Nidwalden d. 7. og 8. maj 1955

Nidwalden er ca. 15 km fra  
Lucern i Schweiz. Anmeldelse til  
D.V.U. senest 28. marts. Delta-  
gerkort for begge dage SFr. 18,50  
incl. aftensmad, sejltur Strand-  
bad — Hotel Fürggen, aftenunder-  
holdn., 1 overnatning, morgenmad,  
corso, efterm.underholdn., festtegn,  
Excursion. Deltagerkort for søn-  
dag: SFr. 8,50 til festtegn, mid-  
dag, excursion og corso.

Kvalitets-styrthjelman

## JOB!

der til dato har reddet  
**124 menneskeliv**

Styrthjelman, som de fleste  
vespister kører med

*Godkendt af 5 institutioner  
i ind- og ndland*

Graa turistmodel . . . . 55,-

Graa model i glasfiber 60,-

Graa to-i-éen-model . . 60,-

" " glasfiber 65,-

3 aars garanti

Forhandles overalt

FABRIKATION . EXPORT

### JOHN EWALD

Mitchellsgade 2 . Kbh. V  
Byen 1820

# TIL SCOOTER BRUG

## 128-

Den ideelle scooter-frakke  
med lynlaas og vifteslids  
til det lunefulde danske  
foraar. Se den hos

## RØRKÆR

Nørrebrog. 43-45  
Central 4805





SALG  
SERVICE



AARHUS HAVN

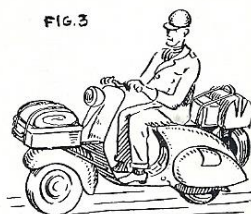
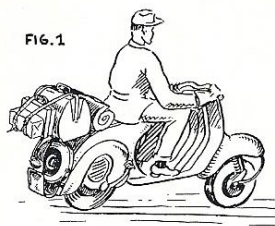
Specialværksted med specielt VESPA værktøj og  
opretningsstand – stort lager af tilbehør og reservedele.

— se det store udvalg i

VESPA  
TILBEHØR

hos Deres VESPA-leverandør





## Hvordan anbringer man bagagen paa sin Vespa?

Smaa tips til ferieturen

Hvis De i løbet af sommeren skal paa langtur med Deres Vespa, tager De sikkert en hel del bagage med — og saa staar De overfor spørgsmaalet om den mest hensigtsmæssige anbringelse.

Først og fremmest skal man sikre sig, at bagagen ikke ændrer paa det forhold, hvorefter maskinens vægt er fordelt paa hjulene, saa lad Dem ikke friste til at anbringe alt paa bagagebæreren (fig. 1).

Det er langt at foretrække at montere en forbagagebærer og anbringe bagagen saaledes, at vægten er ligeligt fordelt over begge hjul (fig. 3).

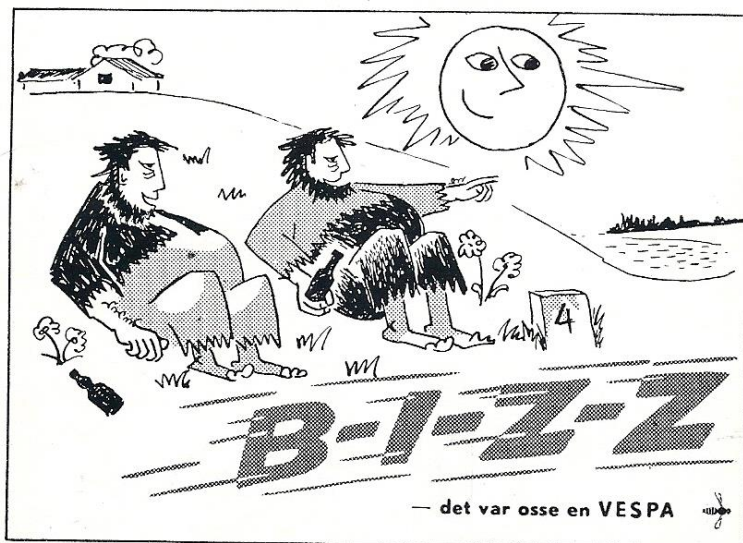
Sørg for at bagagen er ordentlig fastspændt, saaledes at den overhovedet ikke kan rokke sig af stedet, samt at den bliver anbragt saa kompakt som muligt. Ordentligt anbragt bagage giver et godt indtryk, medens hastigt og uordentligt anbragte ting ikke blot forvandler Vespaen til et

„juletræ“, men tillige indeholder et vist faremoment. Forkert anbragt bagage kan skabe farlige situationer paa et hvilket som helst to-hjulet motorkøretøj.

Naar De har læstet Deres Vespa paa én for Dem tilfredsstillende maade, saa gaa en tur rundt om køretøjet og kig lidt paa bagagen. Hænger den til den ene side? Saa ret lidt paa det for at skabe balance. Er bagagen ikke anbragt over køretøjets midte, bliver resultatet blot, at De skal hælde maskinen til den ene side, for at holde kørselsretningen (fig. 2). Det er da klart, at en bagage, der tvinger Dem til at læne maskinen til den ene side, er uforsvarligt anbragt.

Naar De engang er kommet af sted, saa tænk paa, at De kører med en ekstra belastning og kør mere omhyggeligt.

Er alt saa i orden? Saa af sted — og vi ønsker Dem: GOD TUR!



## HVEPSE-



## STIK

Der var 100 % større tilslutning end beregnet til V.K. Aarhus' vinterfest i februar. 200 veloplagte vespister var mødt op og morede sig dejligt.

\*

Ved den stiftende generalforsamling i V.K. Holbæk blev Leif L. Jonasson valgt til formand. Til den øvrige bestyrelse valgtes Preben Christensen, Kai Ove Hansen, Irene Quist Jensen og Arne Jensen. Klubben tæller allerede 19 medlemmer.

\*

Ved vinterfesten i V.K. Aarhus overrakte direktør Schreiber Jensen, Shell, Aarhus, en film om Vespa-rallyet i Brighton i England i juli 1953. Filmen blev overrakt til formanden for DANSK VESPA UNION, Hans Larsen, og kan rekvireres til laans til klubberne fra unionens kontor.

\*

Ved V.K. Østsjællands generalforsamling blev Sv. Aage Nielsen, Bag Haverne 22, Køge, valgt til formand.

\*

Det er et imponerende værksted, „Ørnen“ har etableret i Holmbladsgade 47, hvor der er alle moderne hjælpemidler til enhver reparation indenfor motorkøretøjer. Det er en rivende udvikling firmaet har gennemgået i de sidste par aar.

\*

Har De hørt om Aksel fra Aarhus, der i VESPA-JOURNALEN nr. 2. 1954 saa, at der var Vespa-stævne i Brighton i England i juli 1954. Da han efter mange genvindigheder naaede derover, viste det sig, at der ikke var noget stævne. Han kom lidt for sent— det var aaret i forvejen, stævnet havde været!

\*

Aarhus Motor Co., som er Vespa-forhandler i Aarhus, indviede lørdag den 12. februar sine nye bygninger og sin nye salgsafdeling med en storstilet udstilling af 1955 Ford-modeller. Der var inviteret gæster fra hele landet. DANSK VESPA UNION var repræsenteret ved formanden, Hans Larsen og V.K. Aarhus ved formanden William Sørensen.

Ved vinterfesten i Aarhus viste Magasin Salling foraarets nyheder indenfor moderne og hensigtsmæssig scooterpaaklædning. Der var mange rare ting imellem, som sikkert genses i medlemmernes besiddelse til foraaaret. V.K. København havde annekteret den gode ide, og ved fastelavnsfesten var det Magasin Rørkær, der viste moden for københavnernes.

\*

Medlemmerne af V.K. København bedes venligst bemærke, at det paa generalforsamlingen d. 31. januar i aar blev vedtaget, at kontingentet betales hel-aarligt med kr. 20.— — første gang nu 1. marts.

\*

V.K. Østsjælland vil holde „intersjællandsk“ fest paa Vallø Strandhotel d. 23. april. Der bliver forskellige Vespa-konkurrencer og ringridning paa Vespa. Nærmere program i næste maaned.

\*

### *Vespa-Klubbens juridiske konsulent*

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

Henvendelser sker med forevisning af medlemskort til landsretssagfører 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 3 62 71.

Ansvarshavende redaktør: Reklamechef John Jensen.

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