

14

# Vespa Club



AGOSTO 1955

N.º 14

5 PESETAS



PLUS ULTRA  
  
**PLUS ULTRA**  
COMPAÑÍA ANÓNIMA DE SEGUROS GENERALES

CAPITAL Y RESERVAS EN 31-12-53 ..... 160.911.915,79 ptas.  
SINIESTROS PAGADOS DURANTE LOS  
DIEZ ÚLTIMOS AÑOS ..... 326.284.266,62 ptas.

**RAMOS EN QUE TRABAJA:**

Accidentes Individuales y Colectivos.  
Automóviles.  
Averías de Maquinarias.  
Cinematografía.  
Cosechas.  
Incendios.  
Mobiliario Combinado.  
Pedrisco.  
Responsabilidad Civil General.  
Robo.  
Roturas.  
Transportes.  
Vida.

DOMICILIO SOCIAL Y DIRECCION.  
**MADRID - Plaza de las Cortes, 9**  
(EDIFICIO PROPIEDAD DE LA COMPAÑÍA)

---

AUTORIZADO POR LA DIRECCION GENERAL DE SEGUROS EN 3-8-54)



GRAN VARIEDAD Y ULTIMAS NOVEDADES  
DE ACCESORIOS PARA *Vespa*

*Manuel*

**BELTRAN**

*García*

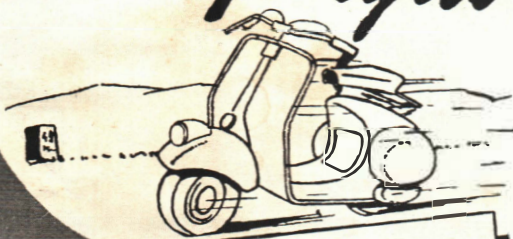
ESPECIALIDAD EN SILLIN DE PASAJERO  
Y CARTERAS

P.º de María Cristina, 36

**MADRID**

Teléfono 39 69 36

*¡Controle sus recorridos!  
¡Vigile su velocidad!*



Solicite la instalación de su  
cuenta kilómetros en cual-  
quier Agencia o Taller de  
Servicio Vespa

CON UN  
**CUENTA KILOMETROS**

**VEGLIA**

**BRESSEL**





## CIENTOS DE MILES DE "VESPA" RUEDAN EN EL MUNDO

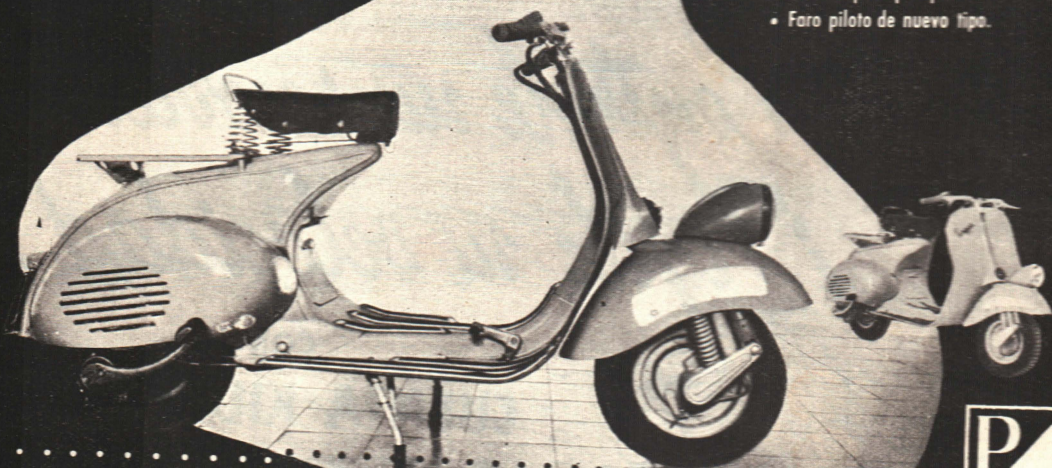
LA CRECIENTE DEMANDA DEL MERCADO NACIONAL,  
EL NOTABLE AUMENTO DE LA PRODUCCION,  
PERMITEN A MOTO VESPA PRESENTAR EL NUEVO MODELO 1955  
CON LOS MAS MODERNOS ADELANTOS TECNICOS

# Vespa

## MODELO 1955



- Mejor rendimiento de motor.
- Faro delantero gran diámetro con tres posiciones de luz.
- Más facilidad de arranque.
- Motor completamente carenado.
- Suspensión más confortable.
- Manillar con cables de mando interiores.
- Nuevo color.
- Mejor refrigeración del motor.
- Manilla para pasajero.
- Faro piloto de nuevo tipo.



PRECIO FRANCO FABRICA  
**16.500 PTAS.**

6 - 12 - 18 MENSUALIDADES



*Vespa* ATTESTIGA SU SUPREMACIA ABSOLUTA AL SER  
EL SCOOTER DE MAYOR PRODUCCION Y EL MAS SOLICITADO





COMERCIAL VESPA S. A.

TARIFA

*Vespa*

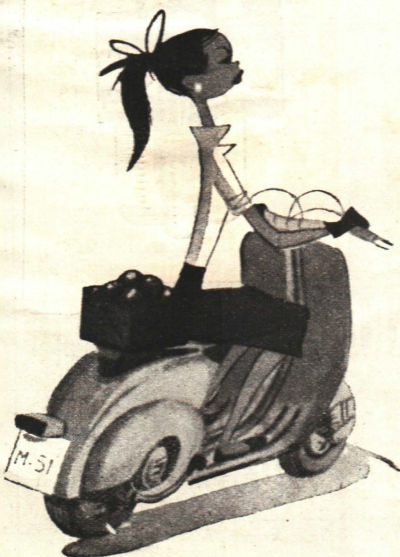
OCTUBRE 1954



**AL CONTADO** (franco fábrica Madrid)  
**VESPA 125 - Ptas. 16.500**

**A PLAZOS** (franco fábrica Madrid)

DURACION DEL PLAZO	Al hacer el pedido	A la entrega de la Moto	Importe de la mensualidad a pagar
<b>6 meses . . . .</b>	2.000	1.000	2.415
<b>12 meses . . . .</b>	2.000	1.000	1.240
<b>18 meses . . . .</b>	2.000	1.000	855

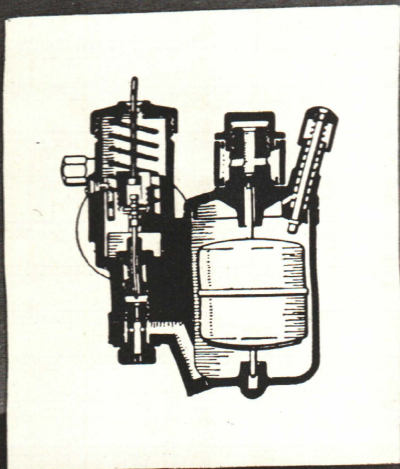
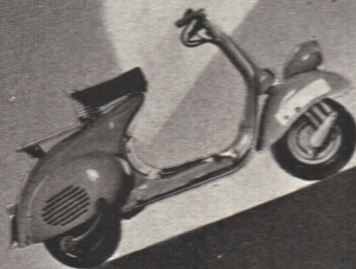


En las formas de pago indicadas están incluidos: Coste de la Vespa. Coste y descuento letras. - Seguros para todo el período del plazo: Incendio, Robo y daños a la Vespa con franquicia de 1000 Ptas. - Responsabilidad civil hasta 50.000 Pesetas (excluidas las personas transportadas) y Fianza Judicial hasta 50.000 Ptas.



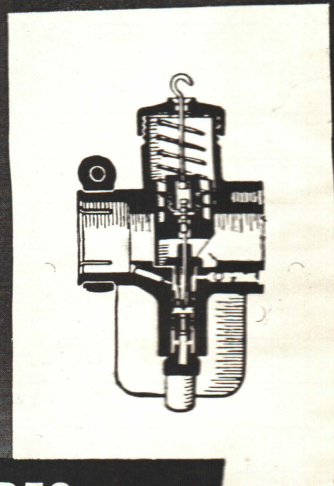
# CARBURADOR

ARBEO - Liz - DELL'ORTO



MODELO "TA"  
ESPECIAL PARA

*Vespa*



INDUSTRIAS DE PRECISION ARBEO

AGUIRRE, 9 - BILBAO

POR LICENCIA DE

INDUSTRIA NAZIONALE DI CARBURATORI DELL'ORTO

MILANO (ITALIA)





# Vespa Club

PORTAVOZ DEL VESPA CLUB DE ESPAÑA

DIRECCION Y ADMINISTRACION: APARTADO 12.346 · TELEFONO 22-80-73 · MADRID

AÑO II - NUM. 14 · AGOSTO 1955 · PRECIO: 3 PESETAS

## PUESTO YA EL PIE EN EL ESTRIBO...

*Apenas queda tiempo para nada. Estamos a punto de partir camino de Barcelona, de las ciudades francesas e italianas más tarde. Está a punto de empezar este grandioso III Rallye Nacional Vespa, Peregrinación España-Roma. Todo son preparativos para este verdadero acontecimiento dentro del ámbito vespístico español... y europeo. Los que se quedan, que son muchos, miran con cierta envidia a los que se van, quisieran tener la misma inquietud, la misma prisa que ellos. No ha podido ser. Los que se van, casi, casi miran a los demás como si fueran sus hermanos mayores, que han conseguido lo que aquéllos no lograron todavía; pero piensan y les dicen para consolarles que ya lo lograrán en otra ocasión. Se habla de pasaportes, de visados, de revisiones de la moto antes de la partida, para encontrar luego todo a punto. Se engrasa, se limpia carbonilla, se ajustan segmentos, se pinta, se pule por todas partes. Se habla del peso de equipaje permitido a cada participante; del número que, en la caravana, le ha correspondido; de la distribución por colores...*

*A nosotros nos pasa lo mismo. Apenas tenemos tiempo para nada. Solamente para despedirnos de nuestros queridos lectores y para prometerles una información lo más completa que nos sea posible de lo que será este Rallye maravilloso. La Costa Azul, la Rivera de las Flores, Florencia, Roma, Nápoles... La imaginación vuela y el ensueño agiganta las verdaderas proporciones del viaje de los Vespistas. Hasta la vuelta, queridos lectores. Y os deseamos que paséis muy buenas vacaciones en vuestros viajes particulares. Hasta la vuelta.*

### Sumario

	Págs.
Puesto ya el pie en el estribo.....	5
Don Oscar Dorda.....	6
Temas técnicos, por Manuel Gómez .....	8
Las Fogueras de San Juan en Alicante ..	9
Cartas al director.....	11
Vespistas de cuatro naciones participan en la cuarta edición del Audax Femenino	13
Desde el "Nervión".....	16
La ciudad del Cid.....	20
Desde las Ramblas.....	23
Lo que podíamos llamar "El pequeño Rallye".....	30

Director:

**Tomás Mario Cerro González**

Director administrativo:

**J. Zornoza**

### BIEN VENIDOS

Nos complacemos en anunciar a nuestros lectores que, aprobados sus estatutos, oficialmente, por la Real Federación Motociclista Española, ha entrado a formar parte de la familia Vespista española el Vespa Club de Tarrasa, constituido ya con todos los requisitos legales. Y, al mismo tiempo, deseamos la bienvenida entre nosotros a todos sus componentes, al propio tiempo que felicitamos a su Presidente y Junta Directiva y hacemos votos por la próspera vida de la nueva entidad.



# DON OSCAR DORDA

## DIRECTOR DEL RALLYE, HABLA PARA "VESPA CLUB"

### Carteras de viaje, organización

### del Rallye, acompañamiento ...

Decíamos ya en nuestro número anterior que todas las plazas estaban cubiertas. En realidad, habían quedado completas a las pocas horas de haberse anunciado el Rallye. Solamente podrán ir los que madrugaron. Y hubo que madrugar mucho. Ciento veintidós participantes, en total, que se trasladarán sobre ochenta y cuatro Vespa. Los participantes han recibido, todos ellos, un folleto en el que se les explica, minuciosamente y con todo detalle, lo que va a ser el Rallye. Sin embargo, para nuestros lectores a quienes no haya llegado este folleto, hemos solicitado una entrevista a D. Oscar Dorda, Director de este Rallye, que se celebra bajo la dirección general de D. Luis Serrano de Pablo, Presidente del Vespa Club de España, quien, con gran amabilidad, ha hecho un paréntesis entre los múltiples asuntos—relativos al Rallye todos ellos—que tiene que atender personalmente y ha contestado a nuestras preguntas:

—Háblanos, amigo Dorda, de la organización en general.

—Los que formaron parte del II Rallye Nacional Vespa "Al Mar Cantábrico", ya conocen el sistema que, en líneas generales, se utilizará

ahora. Cada uno de los participantes recibirá una cartera de viaje, en la cual podrá guardar sus documentos personales, los de la Vespa, etcétera. En esta cartera encontrará un carnet de viaje, que le servirá para cubrir sus necesidades durante todo el recorrido. Este carnet de viaje tiene unos bonos o cupones, que entregará en los hoteles a cambio de sus comidas, cenas, alojamientos, etcétera. Este carnet es, naturalmente, personal e intransferible, y le dará todo resuelto. Para facilitar más las cosas, el carnet lleva un número, idéntico al que figurará en la maleta de cada participante—que será transportada, para mayor comodidad de todos, en un camión Pegaso que nos acompañará durante todo el recorrido—, será idéntico al que figurará en el dorsal que también se entregará a cada participante, y el mismo con el que entrará en el sorteo de regalos que se celebrará en Nápoles. Con ello intentamos que los días que durará el Rallye sean de verdadero descanso intelectual de los participantes, que no tendrán que pensar en otra cosa que en seguir la carretera y disfrutar con la contemplación de los maravillosos lugares que atravesaremos. Se trata



de lograr que este Raylle sea un recuerdo inolvidable para todos los que van, algo que recordarán con nostalgia cuando pasen los años, que contarán después con verdadero agrado.

—¿Durante el recorrido?...

—Durante el recorrido se sucederán las fiestas y agasajos; están previstos ya algunos, pero con toda seguridad surgirán, espontáneos, muchos más. Hasta ahora sabemos que se celebrará, aparte de la comida ofrecida, el día 20, en Barcelona, por el Vespa Club de España a todos los



participantes, otra comida que ofrece el Vespa Club de Francia en el maravilloso marco de Niza; otra fiesta reunirá a los Vespistas españoles con los miembros del Vespa Club de Génova; otra en Florencia; después la Casa constructora de la Vespa, Piaggio y Cía., ofrecerá un almuerzo a los participantes en Pontedera, al término de la visita que se girará a sus magníficas factorías. El Vespa Club de Livorno y el de Roma han anunciado también sus deseos de agasajar a los Vespistas españoles, como "aperitivo" de la fiesta de despedida que, en Nápoles, dará el Vespa Club de Italia. Como ves, el programa no

puede ser más seductor. Como tendremos en el Raylle representantes de todas las regiones españolas, en Roma habrá un desfile de trajes regionales por las calles de la ciudad.

—¿Quieres darme unos números para los lectores?

—Los que te voy a dar expresan la importancia del Raylle en el lenguaje de Pitágoras. Toma nota.

—Preparado.

—El Vespa Club de España dará, durante el Raylle, 2.850 alojamientos, 7.550 comidas y 3.750 repostajes de mezcla carburante para las motos. Cada rueda de las Vespas participantes dará 2.132.000 vueltas, y el número total de vueltas de las ruedas será de 358.176.000. Cada pistón recorrerá, durante el camino, en sus carreras en el interior del cilindro, 1.029.883 metros, y el cigüeñal dará 10.340.190 revoluciones.

—No sigas, Dorda, ya estoy mareado.

—Me falta decirte que el recorrido medio de cada Vespa será de 2.600 kilómetros, y si consideras que no se trata de ocho o diez motos, sino de ochenta y cuatro, y que algunas—bastantes—de éstas tienen ya más de dos años de rodar por las carreteras, te darás cuenta de la confianza que nuestra pequeña Vespa infunde a quien la usa.

—¿Algo más?

—Mi seguridad de que será un viaje inolvidable. Se han proyectado, desde Nápoles, excursiones, a Capri, al Vesubio, a las ruinas de Pompeya... Y, sobre todo, Su Santidad el Papa—para quien los Vespistas españoles llevan un pequeño obsequio—tendrá la bondad de recibirnos y darnos su bendición. ¿Hace falta más?



# Temas técnicos



## EL "COMPLEJO DE BUJÍA"

En otra página de este mismo número, en la sección "Cartas al Director", pueden ustedes encontrar el texto de una consulta acerca del uso de las bujías, para la Vespa, y acerca, también, del uso de la llamada "gasolina plomo". Nos ocuparemos en este número de contestar a la cuestión de las bujías, y dejamos para el siguiente lo relativo al carburante.

**La bujía carga con culpas ajenas.** La bujía es uno de los elementos más delicados de nuestro pequeño motor; pero, desgraciadamente, es una de las piezas que menos cuidado obtienen por parte de la mayoría de los Vespistas.

Cada motor debe llevar su propio tipo de bujía, que es la que le conviene, la que, lo diremos vulgarmente, "le va". La Vespa española la lleva, al salir de la fábrica, lista, después de una serie casi interminable de pruebas y comprobaciones, para prestar su servicio, con toda seguridad, sin fallos. Debemos pensar—ya hemos esgrimido esta razón varias veces para desaconsejar cambios en las piezas de origen—que cuando una fábrica que como hace Moto Vespa, S. A., prepara sus máquinas tan concienzudamente, sus razones tiene para servir la máquina con un tipo de bujía, la Firestone, en nuestro caso. Sus técnicos han probado muchas bujías antes de decidirse por una, y cuando lo han hecho, por algo será. Por tanto, creemos que es inútil cambiar de tipo de bujía.

Yo mismo he estado "enfermo de complejo de bujía", y durante bastante tiempo. He probado casi todas las marcas conocidas, y al final... Al final he llegado a la conclusión de que la Vespa tiene una bujía a su medida: precisamente la Firestone. No quiero decir con esto que otras marcas sean peores, ni que hagan perder rendimiento a la Vespa. Pero sí creo que es absolutamente innecesario adquirir bujías más caras que la Firestone cuando no van a conseguir mejorar el rendimiento de ésta, mucho más barata.

La mejor prueba de lo que digo está en que la mayoría de los Vespistas se acuerdan de buscar otros tipos de bujía cuando al cabo de mucho tiempo de

rodar con la máquina, por una serie de causas—entre las cuales la principal es el propio descuido—la bujía de origen empieza a fallar. Y es natural que falle. La bujía soporta culpas que no son suyas con mucha frecuencia. Unas veces, sus fallos consisten en que no se limpia con la debida frecuencia—debe hacerse cada 600 Km—. Otras veces, por escasez de gasolina, que eleva la temperatura de la combustión y por tanto la de la bujía, con lo que ésta se perlea; otras veces, por exceso de mezcla carburante, que tiende a engrasarla.

Entonces, cuando la bujía—sea por falta de limpieza, sea por otras causas—empieza a fallar, el Vespista busca otros tipos, cuando, en realidad, lo que debía hacer era sustituir la bujía por otra nueva pero igual, o bien simplemente, en muchas ocasiones, limpiarla. Pero, en lugar de poner una igual a la que tan buen resultado le dió—la prueba está en que no se ha cuidado de ella durante mucho tiempo—, empieza a hacer pruebas.

Debemos decir, en contestación a la consulta concreta de la mencionada carta y en respuesta también a las numerosas preguntas que se nos hacen acerca de este tema, que, en nuestra opinión, respaldada por Moto Vespa, S. A., las bujías que deben utilizarse para el motor de la Vespa son las Firestone, F-80 y F-90 para la Vespa verde, y F-30 y F-35 para el modelo nuevo, gris.

Cualquiera de estas bujías rinde lo mismo en invierno que en verano, y corresponde ya a la iniciativa del propio Vespista, en cada caso particular, el decidir cuál de los dos tipos que indicamos para cada modelo es el que conviene, por las diferentes circunstancias de clima, temperatura, etc., a su propia Vespa. Esta decisión debe tomarla al cabo de una temporada de prueba cuidadosa.

¿Queda contestada su primera pregunta, querido correspondiente?

En cuanto a la segunda, acerca del uso de la "gasolina plomo", será el tema de nuestro próximo comentario.

MANUEL GÓMEZ

Delegado de Excursiones del Vespa Club de Madrid.  
Titular y Director Técnico de "Talleres ROMA".



# LAS FOGUERAS DE SAN JUAN EN ALICANTE

## EL NINOT DEL VESPA CLUB DE ALICANTE.

### OTRA VEZ "VACACIONES EN ROMA".

Es un hecho que el Vespa Club—llámese Vespa Club de España cuando se trata de actos de categoría nacional, o lleve el nombre de su ciudad de origen en los demás casos—ha sabido adaptarse perfectamente a la vida y costumbres españolas y unirse a las diversas manifestaciones tradicionales. En nuestra revista hemos dado acogida—mencionamos esto por su similitud—a los actos que tan maravillosamente organizó el Vespa Club de Valencia, con motivo de las Fallas, para festejar la inauguración de su nuevo local social. Ahora es el Vespa Club de Alicante el que se lanza a la calle para añadir su alegría a la de los alicantinos durante las fiestas de San Juan.

El 24 de junio pasado se celebraron en Alicante, con el tradicional esplendor, las Fogueras de San Juan. Y el Vespa Club, que no podía desaprovechar esta ocasión, organizó diversas cabalgatas, en las que participaron la casi totalidad de las Vespas de la capital y un número muy crecido de las que radican en los pueblos de los alrededores. Estos desfiles, como estamos acostumbrados a que suceda, causaron una verdadera admiración en la ciudad. Coincidían, ade-

más, estas fiestas con el estreno en Alicante de una película que ha gustado particularmente a los Vespistas de todo el mundo. Nos referimos,



El "ninot" de la Vespa: "El padre, la madre, la niña, el niño, el bebé, el gato..." Verán qué bien sale si se lee con el tontillo popularizado por Pepe Iglesias "el Zorro".





*Arriba:* Delante de la Agencia Vespa, y bajo la supervisión del Vespa Club de Alicante y de D. Casimiro de la Viña, los Vespistas alicantinos se preparan para uno de los muchos desfiles que celebraron durante las fiestas.—*Abajo:* El "ninot" de la Vespa cargado en un remolque que mueve una Vespa "de verdad". Así recorrieron las calles de la población, entre la admiración popular.—*A la derecha:* El banderín del Vespa Club de Alicante, dispuesto a preceder a una de las cabalgatas, ante el establecimiento de D. Casimiro de la Viña.



naturalmente, a "Vacaciones en Roma", la simpática interpretación de Audrey Hepburn y Gregory Peck. La empresa del Cine "Iris Park" invitó galantemente a los Vespistas alicantinos y éstos desfilaron por las calles, camino del cine.

Otra de las cabalgatas que organizó la Comisión Gestora de las Fiestas sirvió de acompañamiento al "ninot" de una de las Fogueras, montado sobre un remolque Vespa, cuya fotografía ilustra estas páginas, y nos trae a la memoria a Pepe Iglesias, "el Zorro": en la Vespa van montados "el padre, la madre, la niña, el niño, el bebé...", hasta el gato, para que no falte nada.

Dos días después organizaron un nuevo des-



file, también numerosísimo, que recorrió, una por una, las diecinueve "fogueras", para entregar el Trofeo del Vespa Club de Alicante a la creación más ingeniosa. Ardieron después los muñecos, como es tradicional, entre el júbilo de los Vespistas alicantinos, que no quieren quedarse atrás en esta carrera de alegría —antítesis de la carrera de armamentos del mundo actual— en la que compiten todos los componentes de la gran familia Vespista. Nuestra enhorabuena.

## Cartas al director

Don César Jordá Moltó, de Requena (Valencia), nos escribe lo siguiente:

"He recibido la revista VESPA CLUB correspondiente al último mes, concluyendo así mi primera suscripción. Como esta revista la encuentro cada vez mejor y más interesante, deseo suscribirme por otros doce meses cuyo importe pagaré contra reembolso de la primera revista que reciba, como la vez anterior. Tengo que decirles que su revista ha contribuido en gran parte a que me decidiese a comprarme la Vespa hace muy poco tiempo y de la cual estoy muy satisfecho. En espera de su próximo envío, atentamente, César Jordá."

Agradecemos mucho al Sr. Jordá sus elogios y nos alegramos de haber contribuido a aumentar la familia vespista española, cada vez más pujante. Haremos todo lo posible por no defraudar la confianza puesta en nuestra revista.

Don Blas Cortés de los Reyes, de Valencia, nos dice:

"Llevo desde el mes de agosto del año pasado la bujía que monta la Casa Vespa, con la cual hasta ahora no he tenido ningún contratiempo. No obstante, adquirí una de repuesto, la KLG. F-70, que me recomendaron, y voy alternando las dos con buen resultado. Desearía saber las bujías recomendadas por ustedes en las diferentes estaciones del año, pues según me dicen, en invierno se debe llevar una caliente y en verano una fría, y más en esta región de Levante en la que calienta el sol, y en plan de carretera. Es decir, dadas las características del motor de la Vespa, les ruego me digan qué bujías me recomiendan

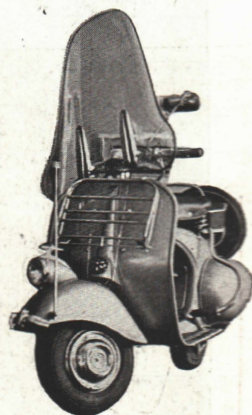
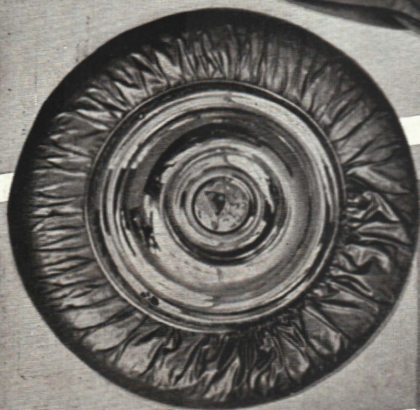


para uno y otro caso y cuáles se pueden considerar como frías y calientes.

Otro punto que quiero me aclaren es el del uso de la gasolina "plomo"—aunque me dicen en los surtidores que ya no se lleva plomo, sino que se trata de supercarburante, que no es perjudicial—. No sé a qué carta quedarme, pues, unos dicen que no ponga "plomo" y otros que sí. Además, yo le añado grafito coloidal a la mezcla de gasolina y aceite, y me han recomendado añadirlo también al aceite del cárter cuando lo cambie. No les molesto más; sólo manifestarles el buen rendimiento que me da la Vespa, en la cual no he tenido ninguna avería de importancia, respondiéndome en todos los terrenos a la perfección, y eso que vamos muchas veces cuatro personas, mi señora, mis dos hijos de 4 y 6 años y un servidor..."

En primer lugar, queremos decir a nuestro comunicante que para nosotros no es ninguna molestia aclarar las dudas de los lectores, sino lo contrario, un verdadero placer. En segundo lugar, rogamos al Sr. Cortés que pase a la página dedicada a los "Temas técnicos", en este mismo número, donde encontrará—por su extensión—la contestación a sus preguntas.



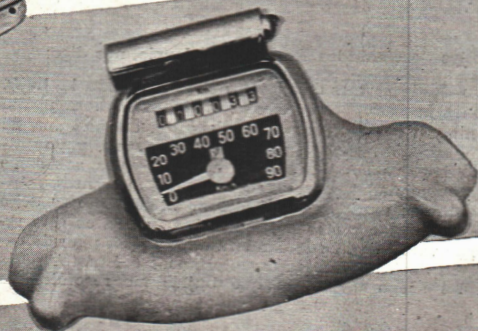
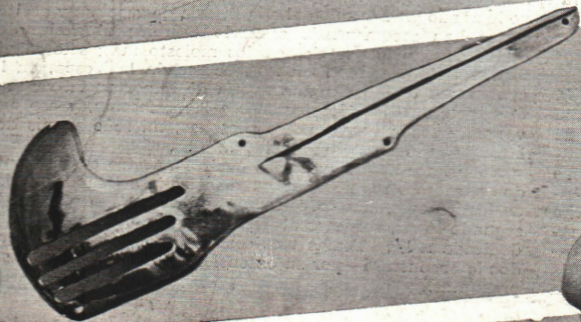


Para servicio sobresaliente y accesorios escoja un taller autorizado

*Vespa*



ROMA.....	Augusto Figueroa, 39
SEGAR, S. L.....	Zurbano, 72
ALBI.....	Dr. Castelo, 52
FLOREZ ESTRADA.....	Vallehermoso, 13
ROLY.....	Mayor, 88
"SILAM".....	Cartagena, 6 (Esq. a Francisco Novacerrada)
PEDRO ALZAGA.....	Alcalá, 73





# VESPISTAS DE CUATRO NACIONES PARTICIPAN EN LA CUARTA EDICION DEL AUDAX FEMENINO

Éxito creciente de la prueba de regularidad, única en el mundo, organizada por el Vespa Club de Milán.

Un recorrido de 260 Km. en total, que había que recorrer en un tiempo máximo de seis horas y media; en eso consistió el IV Audax Femenino.

De ahora en adelante, hay que reconocer, forzosamente, que el Audax Femenino de la Vespa, organizado durante cuatro años consecutivos por el Vespa

Club de Milán, forma parte ya, de modo inexcusable de las fiestas de primavera. El gentío inmenso, colocado a lo largo de todo el recorrido, demuestra cuánto es el interés que esta prueba de regularidad, para conductoras exclusivamente, despierta entre las gentes que viven a lo largo del recorrido o que van, exclusivamente, a ver pasar a las conductoras Vespistas que, a pesar de sus atuendos totalmente masculinos, a pesar del casco que enmascara lo que con

tales trajes—y no siempre—distingue al hombre de la mujer: el pelo largo (bueno, queremos decir más o menos largo, más bien menos, de acuerdo con la moda).

Se había preparado, en esta ocasión, un recorrido sustancialmente distinto de los de las tres ocasiones precedentes en que las conductoras Vespistas despertaron la admiración de cuantos las veían pasar, raudas, veloces, formando un todo casi homogéneo con su pequeña Vespa.

El domingo día 12 de junio partieron las valerosas deportistas de Milán; encontraron en el maravilloso encuadre del lago de Como el primer control; costearon después toda la parte meridional del lago, con nuevos controles en Bellagio y en Lecco; un nuevo control en Bérgamo, desde donde sa-

lieron otra vez—íbamos a decir "entre el petardeo" de sus máquinas, pero esto no sucede en la Vespa—ahora camino de San Pellegrino, donde hubo una neutralización de dos horas, que sirvieron para reparar las fuerzas, agotadas ya, por la tensión que estas pruebas de regularidad exigen, en muchas de las participantes.





Otro control en Crema. Y otros en Pandino y Paullo, hasta llegar nuevamente a Milán, donde esperaba la meta a la vencedora.

No podemos por menos de destacar el verdadero éxito de organización, mérito que hay que atribuir en parte a los directores de la carrera y en parte al tiempo, que, una vez más, hizo una excepción sobre su costumbre, y, a pesar de los malos augurios, cielo nublado y ventarrón de la víspera, dió un cambio radical en la misma mañana de la prueba y quiso lucir en todo su esplendor mediterráneo para unirse a la fiesta Vespística.

A las seis y media de la tarde, hora prevista para la llegada de las conductoras vespistas, esperaban, en la tribuna instalada en la Plaza del Duomo: el Dr. Renato

Tassinari, Presidente del Vespa Club de Europa y del de Italia; el cronometrador, Dr. Castelli; el Comisario de la F. M. I., Sr. Mansovani; el Director de la prueba, Sr. Franco Opassi, y un verdadero enjambre de periodistas, fotógrafos y operadores de cine.

Poco antes de la llegada supimos que la intrépida esposa de Franco Opassi, Director de la carrera, acababa de regresar, con su Vespa 150 G. S., del Rallye Internacional de Copenhague, con la que cubrió algo así como 3.300 Km.

Las diferencias—de medio en medio minuto—que se habían dado a la salida, permitieron observar mejor la variedad de los atuendos de las conductoras, así como el gusto y la fantasía de las Vespistas italianas, suizas, francesas y belgas que participaron en la prueba.

¿Conocidas? No podía faltar Ada Pace; ni Odette Nancy, veteranas Vespistas ambas.

La entrada en la capital del Milanésado se hizo por Viale Corsica, y el desfile continuó luego por el Corso XXII Marzo, Plaza Cinque Giornate, Viale Premuda, Viale Piave, Porta Venezia, Corso Venezia, San Babila, Corso Vittorio Emanuele, Plaza del Duomo, Plaza Diaz. A la sección de Policía de Tráfico que precedió a las conductoras durante todo el recorrido, se había unido ahora una sección de Policía Urbana, motorizada, naturalmente. Eran imprescindibles unos y otros, porque el gentío que se apiñaba a lo largo de todo el recorrido metropolitano pugnaba por invadir la calzada, haciéndola peligrosa para las concurrentes.

Sin embargo, la llegada a la meta no marcaba el final de la jornada vespística. Faltaban todavía el apéndice mundano de la cena oficial, de la entrega de premios y del baile, que se celebró en el Hotel Cavalieri.

Presidían el banquete el Dr. Tassinari; el ingeniero Conde Lurani, vicepresidente de la Federación Moto-ciclista Internacional; el ingeniero Baldini, Director de







a proceder a la entrega de premios. El Dr. Tassinari pronunció un breve discurso, en italiano y en francés, de salutación para todos y de agradecimiento y elogio para los organizadores de la prueba—con mención especial para Lappi, Locatelli y Montrasio—, que, con sus esfuerzos, hicieron posible el enorme éxito.

El Conde Lurani pronunció asimismo unas palabras, en italiano y en francés, quien explicó que una de las más poderosas razones que le habían impulsado a desear estar presente en aquel acto era la seguridad, que ahora veía confirmada, de encontrarse rodeado de bellas y graciosas damas.

Se entregaron los premios—numerosísimos premios—a los participantes, continuó el baile hasta la madrugada, y con ello se cerró la cuarta edición de la prueba de regularidad conocida con el nombre de Audax Femenino.

la Filiale S. A. R. P. I.; el Sr. Olivari, Director administrativo de la misma; el Sr. Lappi, Presidente del Vespa Club de Milán; el Sr. Cabrini, Secretario del Vespa Club de Europa y del de Italia; el Teniente Coronel Italo Caporali, Comandante de la Policía de Tráfico, y una representación numerosísima de la Prensa relacionada con el motor.

El Sr. Lappi, Presidente del Vespa Club de Milán, anunció, alrededor de las diez y media, que se iba





# DESDE EL "NERVION"

De color, brillo y esplendor se ha vestido Bilbao en el ramo del automóvil para celebrar en este 10 de julio la festividad de su Santo Patrono San Cristóbal.

Entre los festejos celebrados, y en los cuales reinó la alegría, se celebró como en años anterior-

res una becerrada, en la cual ha tomado parte nuestra Vespa de un modo muy especial.

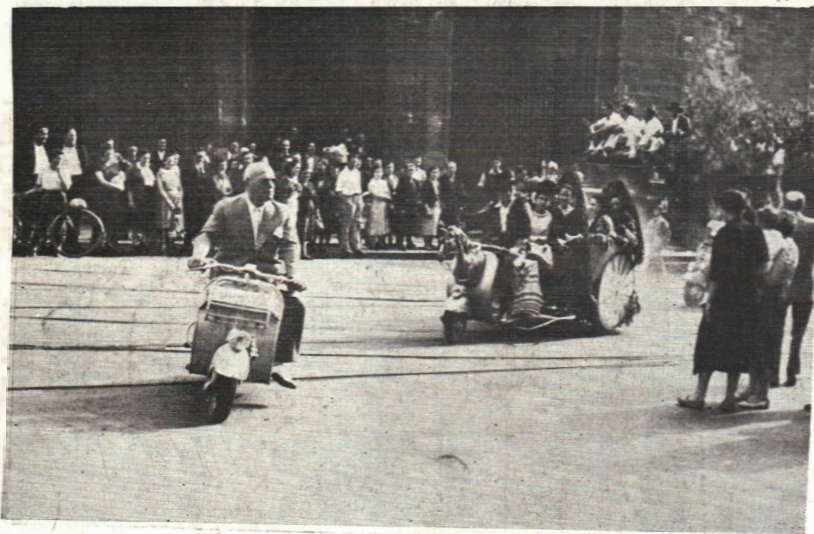
Invitados amablemente por la Real Sociedad Anticamionista de Bilbao, organizadora de la becerrada, hemos tenido el honor de pasear a las lindas Presidentas desde el comienzo del paseo

hasta Vista Alegre.

Morenas, guapas, graciosas si las hay, preciosas dentro de su mantilla española; prendidos con gracia y salero los claves reventones, rojos como el fuego.

Guapas ellas, preciosa la Vespa, que adornada en su parte delantera (o sea en el escudo) por una magnífica cabeza de caballo, tiraba de un pequeño pero lindo cochecito, coche que fué transformado sobre un remolque, y que fué tal la metamorfosis obtenida, que levantó verdaderos elogios y muestras de admiración, ya que tampoco faltaba el guapo mozo vestido a la usanza cordobesa, ni la alegría de las flores.

La entrada en la plaza, iniciada con la Vespa y remolque, y seguida por un buen acompañamiento de Vespistas, que como







esta participación. Vespa en los festejos; arriba, las Vespas, alineadas en la calle, esperan el momento de comenzar la marcha; en la fotografía del centro están terminando ya el "paseillo", y en la de abajo damos un primer plano de la "carroza", un remolque Vespa decorado. Vean otros dos momentos de la actuación en la Plaza de Toros en la página 19.



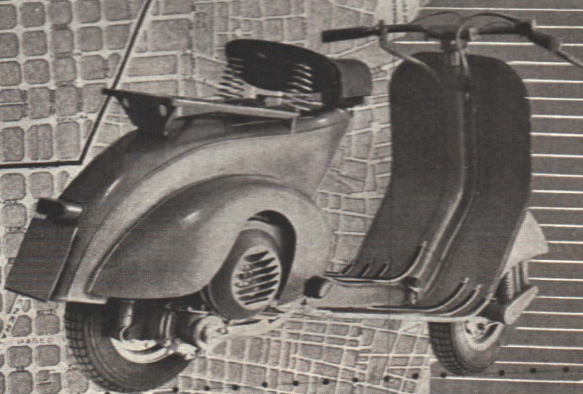
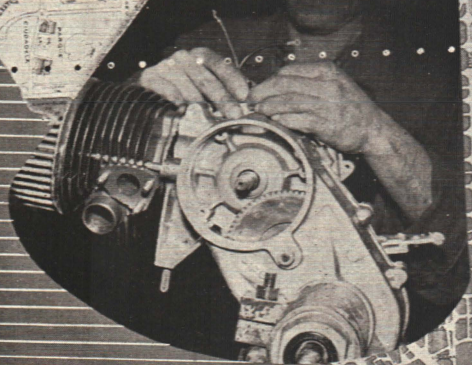
Con motivo de la festividad de San Cristóbal, y para honrar a su patrón, los choferes bilbainos organizaron diversos actos, en los que tomó parte un grupo de Vespistas bilbainos bajo la dirección del insustituible don Higinio Migliaia. Ahí le tienen, en la página de la izquierda, conduciendo la caravana, en marcha por las calles bilbainas y supervisando la "carroza" en la que las majas fueron a la Plaza de Toros. En esta página vemos tres momentos de





Para reparaciones y accesorios,  
un taller de la máxima solvencia  
técnica y moral.

*Escoja un taller  
autorizado Vespa*



**En BARCELONA:**

- VESPA TORINO:**  
Carretera de Sarrià, 8
- VESPA RAVELL:**  
Calle Tenor Viñas, n.º 5
- VESPA GÜELL:**  
Calle Latorja, n.º 75
- VESPA SICILIA:**  
Calle Provenza, n.º 420





LA VESPA  
BOCHITAS VESPA



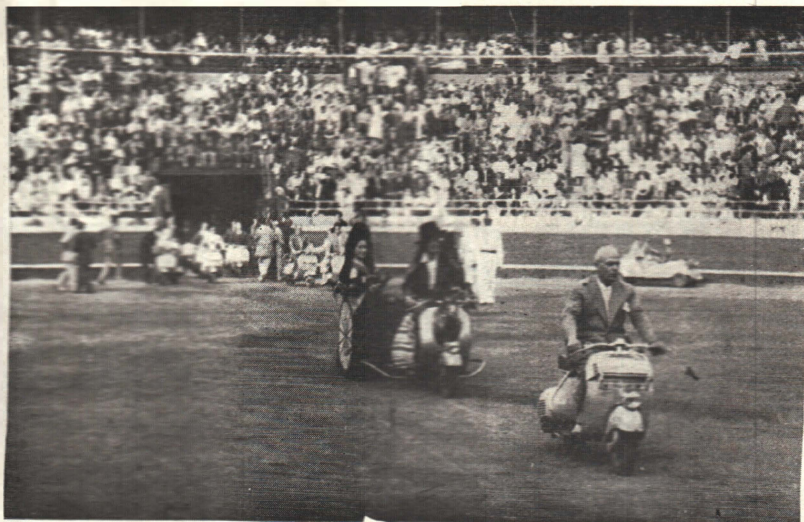
rendidos admiradores cortejaban a las mozas, levantó un cálido aplauso de la multitud que llenaba la plaza.

Varias vueltas y giros, hábilmente conducidos por don Higinio, las Vespas se lucieron en su paseillo.

Fué muy comentada esta salida de la Vespa en

la plaza y muy grande el éxito obtenido, máxime cuando la expectación no solamente ha sido en la plaza, sino en toda la villa, ya que en el paseo se recorrió casi toda la capital, y al siguiente día, en los periódicos de la plaza y de manera destacada, fué publicada la fotografía y comentario sobre la jornada anterior. MAC

LA VESPA BOCHITAS VESPA





## LA CIUDAD DEL CID

# DOSCIENTAS VESPAS CON ANTORCHAS DESFILAN POR VALENCIA

Excursiones, pruebas de habilidad, acrobacias.

Como en meses anteriores, las actividades del Vespa Club de Valencia continúan componiendo un programa tan apretado de actos que apenas hay solución de continuidad entre unos y otros. La vida de este simpático Club continúa siendo un modelo para todos los que quieran imitarle, gracias a los cuidados y desvelos de su presidente y de los colaboradores que le rodean, todos ellos llenos de ilusiones y de ganas de trabajar en favor de la compenetración y alegría de los Vespistas valencianos.

El domingo 5 de junio realizaron una excursión a Viver, con un recorrido total de 140 Km. Es una de las pruebas que puntúan para el Trofeo de Primavera.

El Sr. Barbeta, de la Junta Directiva, es quien marcha, al final de esta excursión, a la cabeza de la clasificación por puntos, en una competición muy reñida.

### Antorchas en Valencia.

El día 11 de junio, y bajo el patrocinio del Excelentísimo Ayuntamiento de Valencia, organizó la Real Federación Motociclista Española lo que resultó un verdadero acontecimiento en la población. Un desfile de más de doscientas Vespas recorrió la población, con la particularidad de que los pasajeros de las

máquinas eran portadores de antorchas encendidas, lo que daba una brillante nota de luz y colorido. Durante más de una hora recorrieron así las calles de la ciudad del Turia los Vespistas valencianos, ante la admiración y expectación de toda la ciudad. Nos hubiera gustado mucho ver la cara del Cid Campeador si, por un efecto de magia negra, se hubiera podido arrancarle de su tumba por unos instantes y colocarle entre la masa de gente que se congregó en las aceras para contemplar a estos divertidos Vespistas "luminosos". Estamos seguros de que el de Vivar habría conseguido mantener su fama—aunque no su calma—; pero también estamos seguros de que habría puesto mano a su Colada—¿quizás a su Tizona?—y habría cerrado contra lo que él hubiera supuesto engendros del diablo. Hubiera sido divertido aunque, quizás, un poco sangriento.

### Final del Trofeo de primavera.

La excursión a Oropesa, con 160 Km. de recorrido, dió la clasificación final del Trofeo de Primavera del Vespa Club de Valencia. Se proclamó

M. Pierre Delière, del Vespa Club Avignon, triunfador de la "gymkana" internacional celebrada recientemente en París.







### Entrega de premios.

El 19 de junio, en el Palacio de los Deportes, se repartieron los premios a los ganadores de las pruebas deportivas organizadas por las distintas Federaciones, en la 11 Semana Deportiva Municipal Vicentina.

El Excmo. Sr. Marqués del Turia, Alcalde de la ciudad, entregó al Vespa Club de Valencia el magnífico trofeo que le correspondió, y los Sres. Guillén y Juliá recibieron preciosas copas por ser los vencedores individuales del concurso de acrobacia para Vespa.

### El trofeo de Verano.

Recién terminada la competición para el Trofeo de Primavera, comenzó la del Trofeo de Verano con una excursión a Moncofar, el 26 de junio pasado, los asistentes a esta excursión fueron numerosísimos, y simultanearon el deporte de la moto con el disfrute del Mediterráneo.

El domingo 3 de julio se celebró la segunda prueba, esta vez a La Drova, cuya carretera, tortuosa en muchos tramos, sirvió para estirar un poco la clasificación, en la que había muchos empates.

### A Reus.

A Reus, para asistir a la inauguración de su Vespa Club, se trasladó una representación valenciana, que participó en las fiestas de los días 28 y 29 de junio. Un grupo de valencianos actuó en todas las competiciones que se organizaron, y en la "gymkhana" celebrada el día 29 en el Parque de Deportes del Club Natación Reus ganó el Sr. Juliá una copa, por su actuación personal y por la conjunta con el Sr. Moreno.

Nos complacemos en poner al Vespa Club de Valencia por ejemplo a todos los demás Vespa Clubs españoles, y en desearle que continúe teniendo una vida tan próspera y activa.

campeón—como era de esperar, dada su magnífica actuación en ocasiones anteriores—el Sr. Barbeta, aunque sólo consiguió distanciarse en un punto del subcampeón, Sr. Raga. No podemos dar la clasificación de los puestos tercero y cuarto, porque hubo empate. Mejor diríamos, continuó—desde mucho tiempo atrás—el empate entre los Sres. Alventosa y Carot (hacemos constar sus apellidos por riguroso orden alfabético), que consiguieron cuarenta y un puntos cada uno. El quinto —y no hay quinto malo—fué el Sr. Forcada, con cuarenta puntos.

Este trofeo de Primavera del Club valenciano es una demostración más de la veteranía que va alcanzando el Club y del arraigo que ya tiene entre la juventud valenciana el deporte motociclista.

### Prueba de habilidad y acrobacia.

Las fotografías que ilustran este reportaje corresponden a la prueba de habilidad y acrobacia que se disputó el día 12 de junio, en el paseo de Valencia al Mar. ¿Hace falta decir qué despertaron un interés extraordinario y que los valencianos demostraron que saben manejar la Vespa? Creemos que no: fotos cantan.

Por equipos se clasificó en primer lugar el Vespa Club de Valencia, seguido de la Sección Canvill y de la Sección Avenida; en la prueba individual, los Sres. Guillén, Jordá y Coll fueron los triunfadores.



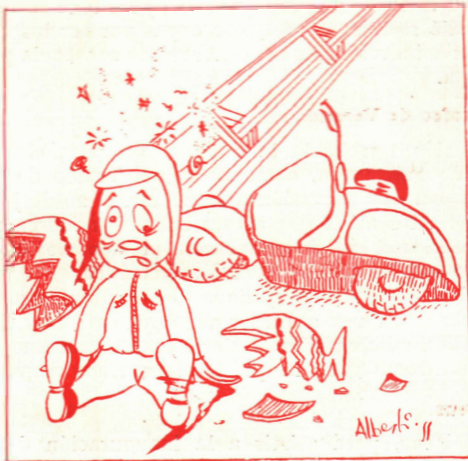


## ¿INTENTO DE ENGAÑO A LA COMPAÑÍA DE SEGUROS?

Se demostró que no: los camioneros lo tomaron con él.

En ese pronombre personal va sobrentendido el nombre —que nos callamos por discreción— de un Capitán aviador, Vespista, dueño de una desgraciada moto. Y decimos desgraciada porque...

La Compañía de Seguros "Plus Ultra" recibe un parte: una Vespa, aparcada junto al aeropuerto de Salamanca,



ha sufrido pequeños daños como consecuencia de un golpe que le dió un camión que maniobraba. Hasta ahora, normal. Pero...

Cinco horas después, en las oficinas de la Compañía se recibe otro parte, según el cual otro camión ha golpeado a la misma Vespa, que también estaba aparcada en los alrededores del aeropuerto de... Palma de Mallorca.

Señores, la Vespa se mueve con ligereza, pero... ¿cinco horas para el trayecto Salamanca-Palma?

Todo se aclaró: El Capitán aviador se lleva consigo la Vespa, cuando se desplaza en el avión, para poder disponer de ella en todo momento, al aterrizar. Parecía intento de engaño. Pero sólo era el amor acendrado que un Vespista sentía por su máquina.

ABC, DOMINGO 25 DE JUNIO DE 1955, EDICIÓN III

## EN LONDRES SE VALORÓ EN TRESCIENTOS MILLONES DE PESETAS AL AÑO EL TIEMPO PERDIDO POR MALA ORDENACIÓN DEL TRAFICO

Si se hiciera el cálculo en Madrid, ¿a cuánto ascendería?

¿Tendría que pagar las licencias Sr. Martínez, deslles que, sin tener los rales que montan robó si señora encor determinados c...

¿NO SERIA MEJOR QUE...

quier se ampuen al adelantamos siempre g no podemos marchar porque no se av...

siempre que es algún caso olvidado se mane—ali la izquierda— y veces marrado

o le organiza... de le rapich... lo organizamos... a nosotros... los... y sensible a la... de personas que... tratan. Los la...

... se pusieran de acuerdo los dos guardias de la circulación situados en la bajada de la Carrera de San Jerónimo, uno de ellos a la altura de la calle de Medinaceli y el otro en la desembocadura de la Carrera en la Plaza de Neptuno? ¿Se han fijado ustedes que cuando el se arriba "suelta" el tráfico rodado, éste ha de detenerse nuevamente, a continuación, cincuenta metros más abajo?

Hay varios casos como éste en Madrid. Conviendría estudiar sus posibles soluciones.



La MODORNIZ





# DESDE LAS RAMBLAS



## FRANCISCO PUERTO, DEL VESPA CLUB DE BARCELONA, CAMPEON DE ESPAÑA DE HABILIDAD EN VESPA

Nos cuenta sus impresiones de su regreso de París.

Al regreso de su reciente viaje realizado a París con motivo de la eliminatoria final del Campeonato de Europa de habilidad en Vespa, nos hemos entrevistado con el campeón de España, Francisco Puerto, perteneciente al Vespa Club de Barcelona, y cuya fotografía acompañamos.

Francisco Puerto, para llegar a ser campeón de España de habilidad en Vespa, cosa mucho más difícil de lo que algunos pudieran creer, tuvo que participar en una serie de eliminatorias entre los Vespistas catalanes, de las que, naturalmente, salió vencedor—en otro caso no hubiera pasado a la final nacional—, y, ya seleccionado por la región catalana, hubo de tomar parte en el concurso—que también se celebró por el procedimiento de eliminatorias sucesivas—con los representantes del resto de los Vespa Clubs españoles. Estas eliminatorias tuvieron por escenario el magnífico campo de fútbol del Instituto "Ramiro de Maeztu", de Madrid, que fué amablemente puesto a disposición del Vespa Club de España por el Director del mismo.

En reñida competición, Francisco Puerto demostró ser el mejor de entre los mejores que se reunieron. Veamos cómo fué y cómo nos lo cuenta:

—¿Antecedentes motoristas?

—Ninguno; hace tan sólo nueve meses que compré la Vespa; anteriormente fui un entusiasta de la bicicleta, pero mi carácter individualista me apartaba de las competiciones.

—¿Por qué te compraste precisamente una Vespa?

—Hasta que no regresé del servicio militar no me permitieron en casa comprarme nada que oliera a gasolina; mas tenía referencias por mis amigos de la Vespa, y me decidí en buena hora por ella.

—¿Que ventajas le encuentras?

—Realmente, la frase publicitaria de Moto Vespa, S. A., del "pequeño coche de dos ruedas" es auténtica; tanto cuando voy de excursión como cuando voy al cine, lo hago con la misma sensación que si fuera en taxi, pero mucho más barato, mucho más divertido y siempre a la puerta.

—Este dominio sobre la Vespa que, oficialmente, se te ha reconocido, ¿a qué crees que se debe?

—Seguramente a que tengo una confianza sin límites en la máquina, hasta el extremo de que

nunca pienso en lo que debo hacer; en un determinado momento de peligro, mis reacciones son puro reflejo, quizás por mi propósito de adaptarme completamente a la Vespa:

—¿Cuál fué tu clasificación en la final de París?



—El número veintisiete, sobre sesenta clasificados; pero no puedo por menos de consignar que, a pesar de haberme prometido dejarme una Vespa al menos un día antes de la competición, en París, para acostumbrarme a ella—aunque todas son

(Pasa a la página 25.)



# TALLERES

# A

Dirección Técnica:

**MANUEL GOMEZ YSLA**

# M

*Vespa*

**SERVICIO**

Madrid, agosto, 13.—Con esta fecha, y con asistencia de un numerosísimo contingente de Vespistas y amigos, entre los que se contaba el Presidente del Vespa Club de España, D. Luis Serrano de Pablo, Manuel Gómez Ysla, ex socio técnico y fundador del Taller de Servicio "Roily", inauguró su propio Taller de Servicio Vespa, al que ha dado el nombre de "ROMA". Manolo, con su simpatía de siempre, ofreció a los visitantes un agasajo y recibió, en cambio, un verdadero cúmulo de felicitaciones y parabienes, a los que "Vespa Club" se une muy sinceramente.

# O

BONOS DE GARANTIA  
REPUESTOS  
ACCESORIOS  
CHAPA Y PINTURA

# R

Augusto Figueroa, 39

Teléf. 21-71-75



iguales, todas son distintas, y no es un despropósito—hasta cinco minutos antes de comenzar mi turno en la prueba eliminatoria final no me permitieron pilotarla.

—¿Crees que con tu propia Vespa hubieras mejorado tu clasificación?

—Conociendo por propia experiencia la pericia y habilidad que demostraron los pilotos que ocuparon los primeros lugares, creo que, aun contando con mi propia máquina para conducirla en la prueba del Jardín de Aclimatación de París, lugar en el que se celebró la prueba final, no hubiera conseguido pasar de un lugar decimo-quinto en la clasificación general.

—¿Qué tal tus compañeras de viaje, las Vespistas

Magdalena Alvarez-Arenas y Luisa Fernanda, la simpatiquísima locutora de Radio Madrid?

—Maravillosas en todos los sentidos, con gracia, presencia y salero para parar un tren... de Vespas.

—En resumen, ¿qué tal el viaje?

—Bien por todos los conceptos. La "Ville Lumière", magnífica, y los Vespistas franceses hicieron honor a su fama en cuanto se refiere a las atenciones que constantemente nos dispensaron.

—¿Y las Vespistas francesas?

—¡Oh, la, la!

—¡¡...!!

A. BERNAT.

Barcelona, agosto 1955.

## ANTICIPO

En el año 2000, un individuo se presenta en la oficina de una Compañía de Seguros, y dice al empleado que le atiende:

—Quisiera asegurarme a todo riesgo.

—Perfectamente. ¿Sube en avión?

—No.

—¿En helicóptero?

—Jamás.

—¿En platillo volante?

—Tampoco.

—¿En automóvil?

—Tengo horror por los medios de locomoción.

—¿En moto... nes cooter...?

—No, soy un simple peatón.

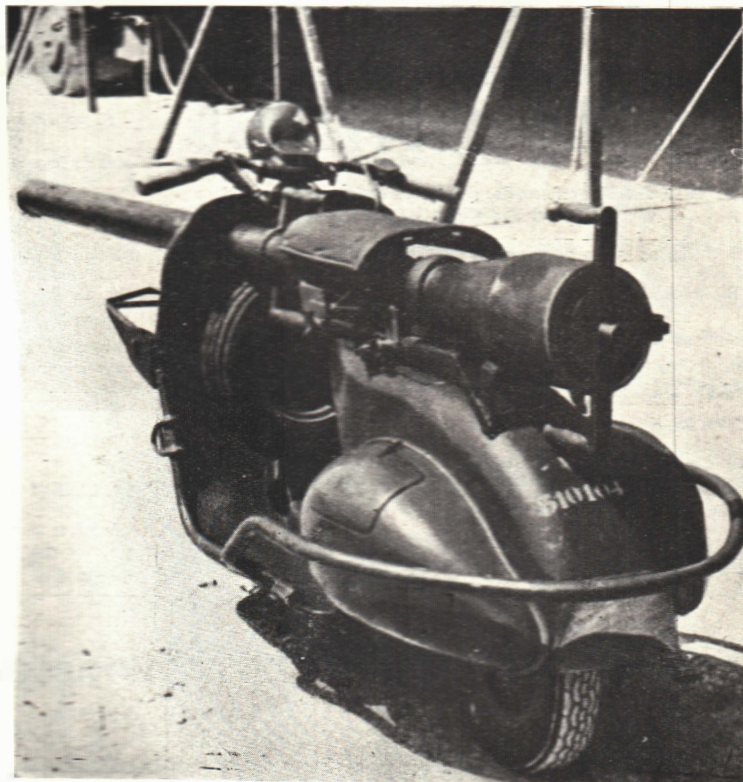
—Lo siento. Eso es demasiado peligroso. Esta Compañía no asegura a peatones.

(De 7<sup>as</sup> echas.)

## MODERNO ARMAMENTO DEL EJERCITO FRANCES

He aquí una de las últimas realizaciones de los técnicos franceses de armamento: el cañón-Vespa. Las pruebas efectuadas han resultado plenamente satisfactorias y el artefacto ha entrado en uso. El cañón sin retroceso permite que la propia Vespa sirva de cureña y otra Vespa que le acompaña es portadora de las municiones. No es preciso decir que la facilidad de maniobra de la Vespa hace de este cañón un arma utilísima y de rápido desplazamiento.

Nosotros creíamos que la Vespa era imprescindible solamente para la paz. Dentro de poco lo será también para la guerra. ¿Está en estudio ya la Vespa atómica?





1	K	2	H	3	A	4	G	5	A	6	B	7	J	8	I	9	K	10	G
	11	K	12	B		13	M	14	H		15	N	16	K	17	L			
18	B	19	D		20	D	21	N	22	J	23	D		24	Q				
25	F	26	J	K	27	K	28	H	29	A	30	F	31	H		32	F	33	K
34	H	35	C	36	A	37	K	M		38	L	39	C	40	I	41	F	42	F
43	B	44	C	45	F	46	H	47	J	48	C	49	M	50	L	51	G		
52	E		53	P	54	L	55	I	J		56	D	57	D	58	B	59	E	
60	K	61	L	62	A	63	D	64	J	65	L	66	G	H	67	F		68	O
69	A	70	I	71	M	72	B	73	H	74	A	75	E		76	A			
77	F	78	F		79	O	P	80	M	81	H	82	83	A	84	E	85	O	
86	G	87	N	R	88	B	89	J	R										

G: Acción y efecto de pronunciar la s como c:

86 51 4 10 66

H: Rey visigodo:

81 34 31 73 2 46 14 28 66

I: Período de mayor intensidad de una enfermedad

55 40 70 8

J: Desechan una proposición:

55 7 47 22 64 26 89

K: Altes. elevados, que desmenuan:

16 33 1 60 11 27 9 26 37

L: Especie de jamuga de madera fina:

17 61 50 38 65 54

M: Parte inferior del vientre:

71 13 49 80 37

N: Indigno, torpe, infame:

## CONCURSO DEL TABLERO MISTERIOSO

A: Sabio filósofo, reformador de la religión persa, que vivió en el siglo V antes de Jesucristo:

62 83 5 69 76 3 74 29 36

B: Muchacho sucio y desharrapado:

58 43 72 88 18 6 12

C: Comida para las aves de cetrería:

35 39 57 44 48

D: Cuadro de madera, con cuerdas o alambres paralelos y bolas corredizas para enseñar los rudimentos de la aritmética:

19 23 63 20 56

E: Ropa exterior de las mujeres, que baja desde la cintura hasta los pies:

84 75 52 59

F: Araña grande, que vive entre las piedras o en agujeros profundos y es venenosa, pero cuya picadura, a la cual atribúan antes raros efectos nerviosos, sólo produce una inflamación:

77 41 45 30 67 25 78 42 32

O: Famosísimo personaje histórico español:

68 85 79

P: Medida de peso usada en Rusia, equivalente a 16,38 kilogramos:

18 53 79

Q: Décimotercera letra del alfabeto griego, equivalente a nuestra enc:

12 24

R: Preposición inseparable, que indica unión:

3 87 89

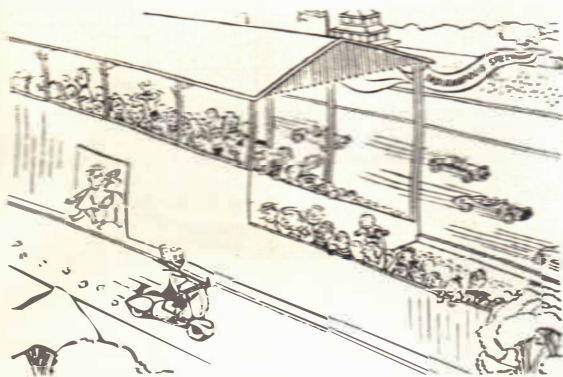
### SOLUCIÓN AL TABLERO MISTERIOSO NUM. 6:

La Vespa es el vehículo que ha puesto al alcance de todos el transporte de tipo privado.

CONCURSO DEL  
TABLERO MISTERIOSO  
Cupón n.º 7



SIN PALABRAS



MIL PESETAS EN PREMIOS  
PARA NUESTRO

## CONCURSO DE LA ELEGANCIA EN VESPA

VESPA CLUB convoca un CONCURSO DE  
ELEGANCIA, sujeto a las siguientes:

### BASES

1.ª Podrán tomar parte en este concurso todas las señoritas Vespistas que lo deseen. Bastará para ello que envíen una fotografía (tamaño mínimo 9 x 12 centímetros), en la que son elementos indispensables la señorita y la Vespa. Queda a elección de cada interesada la composición, el encuadre, etc.

2.ª La fotografía deberá venir acompañada del cupón que se inserta en esta misma página. Cada concursante podrá enviar, si así lo desea, más de una fotografía, siempre que cada una esté acompañada por su correspondiente cupón.

3.ª A medida de las disponibilidades de espacio, se irán publicando estas fotografías. Los propios lectores, en una papeleta que se publicará oportunamente, podrán enviar su voto.

4.ª No existe Jurado propiamente dicho para este concurso, puesto que está formado por los propios lectores.

5.ª Resultarán ganadoras de este concurso las señoritas que más votos hayan reunido desde la publicación de las presentes Bases hasta final del presente año. Solamente se tendrán en cuenta los votos que se hayan recibido en nuestra Redacción (apartado de Correos núm. 12346, Madrid) a las doce de la noche del día 31 de diciembre de 1955.

6.ª La calidad y cantidad de los premios concedidos a las ganadoras se irán anunciando en nuestra revista.

CONCURSO DE LA  
ELEGANCIA EN VESPA

Cupón núm. 2



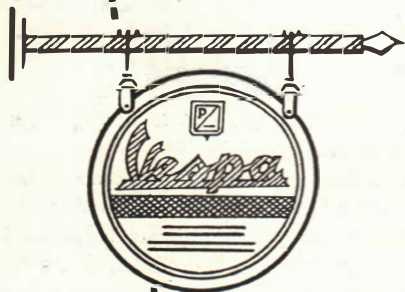
# La Publicidad en Carreteras

de la "Moto Vespa" también  
está a nosotros confiada.



Por nuestra

- CAPACIDAD DE PRODUCCION
- GARANTIA Y
- SERVICIO...



Fabricación de placas para  
Estaciones de Servicio, Agencias,  
Rotulación en general, etc.

...Contamos con la confianza de  
las principales firmas comerciales  
españolas y extranjeras. ===



Industrias de Mendoza, S.A.

PLAZA DE TOROS, 16 ★ VITORIA





**“Azul”**

R T

HERR  
nfec-  
esos  
usto  
mes

RID



## 10 % de descuento a los Vespistas

Los siguientes establecimientos hacen en sus compras un descuento del 10 por 100 a quien presente el carnet de socio de un Vespa Club:

Taller de Servicio ROLY.—Mayor, 88, Madrid.

Sastrería y Pañería Tito.—Caballero de Gracia, 7, Madrid.

Almacenes Hernán Cortés (Tejidos y confecciones).—Fuencarral, 52, Madrid.

Accesorios Vespa EULOPS-JUMA.—Carrera de San Francisco, 15, Madrid.

Restaurante "El Bernardino".—Cervantes, 2, Segovia.

Hostería de Castilla.—Aranda de Duero.

Bar Restaurante HUESO.—Cuesta de San Agustín, Utiel.

Muebles Masip.—Diputación, 28, Barcelona.

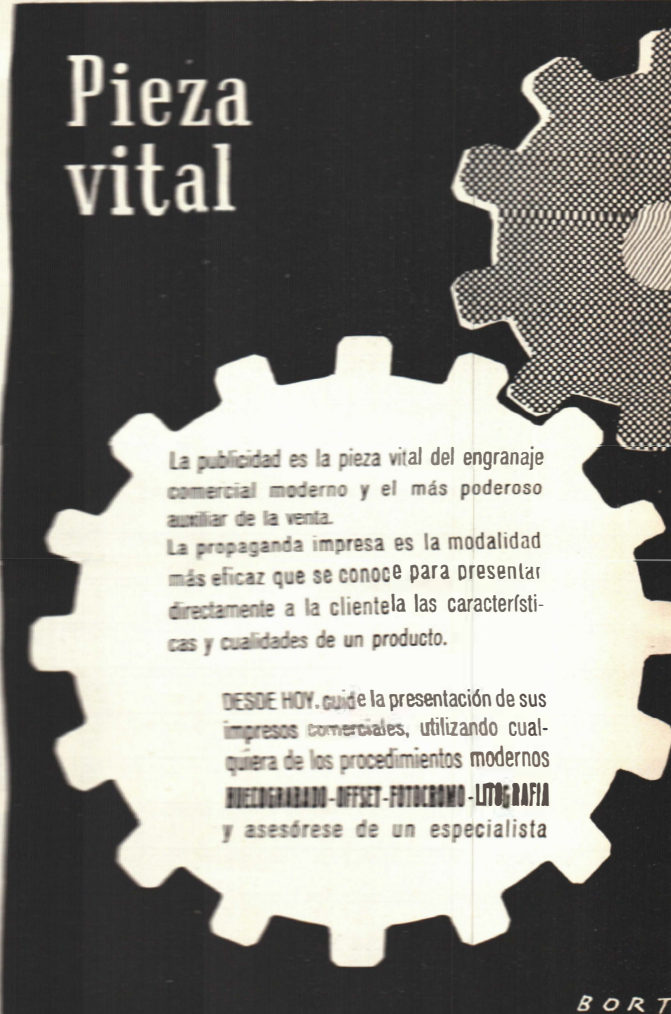
En el próximo número,  
información sobre el

## III Rallye Nacional Vespa

Peregrinación:

# ESPAÑA - ROMA

# Pieza vital



La publicidad es la pieza vital del engranaje comercial moderno y el más poderoso auxiliar de la venta.

La propaganda impresa es la modalidad más eficaz que se conoce para presentar directamente a la clientela las características y cualidades de un producto.

DESDE HOY, cuide la presentación de sus impresos comerciales, utilizando cualquiera de los procedimientos modernos **BIENOGRAFIADO - OFFSET - FOTOCROMO - LITOGRAFIA** y asesórese de un especialista

BORT

- ACCIONES Y OBLIGACIONES
- CARTELES
- CATALOGOS
- FOLLETOS Y CIRCULARES
- CALENDARIOS
- MEMORIAS
- ENVIASES
- CHRISTMAS

ESTUDIO GRAFICO JHERR  
Está especializado en la confección de toda clase de impresos modernos y atenderá con gusto cualquier solicitud de informes que pueda precisar.  
Diríjase a

**JHERR**  
ESTUDIO GRAFICO



Invita a unirse con su grupo a todos los Vespistas que lo deseen.

Ya conocen nuestros lectores a "Pico Púa", que es el "nombre de guerra" que se da a sí mismo —por extensión, pues así llama a su Vespa— el simpático y alegre Manolo Carmona. Los que estuvieron en Zaragoza, con motivo de las fiestas del Pilar del año pasado, no pueden olvidar al alegre camarada de excursión. Y los que no estuvieron allí vieron en nuestra Revista la fotografía que reproducimos ahora, que recoge el momento en que Manolo Carmona, con su guitarra —su inseparable guitarra— colgada a la espalda, atraviesa el templo, ante la imagen de la Virgen del Pilar. El prelado zaragozano cogió su guitarra y la pasó por el manto de la Virgen, como homenaje a Ella y al mismo tiempo para pedir su bendición para él.

No hace falta, pues, que sigamos presentándole. Entraremos en materia.

Nos lo hemos encontrado "de paso por Madrid", de vuelta de una de las muchísimas excursiones, largas todas ellas, que hace con su inseparable Vespa. Ahora vuelve de Córdoba, Sevilla, Málaga... Ha hecho una jira por toda su querida Andalucía. Sí, él es andaluz. Ha recorrido, en las últimas veinticuatro horas de su viaje, algo más de mil kilómetros. No está mal, ¿verdad? Pues todavía le quedan ganas para proyectar... Más vale que nos lo explique él mismo.

—Somos muchos los que, por unas razones o por otras, no podremos desplazarnos a Roma, con el III Rallye Nacional Vespa.

—Y tú quieres hacer uno particular.

—No es eso, ni mucho menos. Se trata de buscar una compensación a los que nos quedamos, al mismo tiempo que daremos el adiós, en nombre de los Vespistas, a los que cruzan la frontera.

—¿Entonces?

—Lo que yo quiero es lo siguiente: Un grupo —cuanto más numeroso mejor—, por propia cuenta, saldrá de Madrid el día 15 de agosto próximo, en dirección a Valencia, para pernoctar en la ciudad del Turia. Allí los componentes de este grupo se unirán con los valencianos que marchen a Barcelona con destino a Roma. Todos juntos saldrían, aproximadamente el día 18, para Caste-

llón, donde se pasaría la noche del 18 al 19. En la mañanita del día 19 sería la partida hacia Barcelona, donde se pernoctaría. En Barcelona estaría el grupo todo el día 20 de agosto. El día 21 acompañaría hasta la Junquera a los componentes de la Peregrinación España-Roma, organizada por el Vespa Club de España; despediríamos, en la misma frontera a los cien Vespistas y regresaríamos a Madrid, ya a nuestra entera comodidad y



sin sujetarnos a otro horario que el que sobre la marcha decidiéramos.

—Nos parece muy bien todo eso, pero ¿contarás con gente? ¿Tú crees que se te unirán muchos?

—En realidad, aunque serían bien recibidos todos los que vinieran, no hace falta que sean muchos. Ya sabes que "cuanto menos bulto más claridad".

—Concretemos.

—Yo había pensado, en un principio, en reunirnos unos veinte Vespistas. Lo dije a los amigos en el Club. Y ya somos, en firme, doce. De modo que habrá que "ampliar el número de plazas" si seguimos así. Porque, además, admitimos tiendas de campaña para los que quieran llevarlas. Ya te digo que está pensado en plan de excursión agradable, cómoda, para pasarlo bien y divertirse en grande.

—¿Te importaría que publicáramos tus intenciones en nuestra Revista?

—Al contrario, me parece muy buena idea, porque ya te he dicho que admitimos a todos los que quieran venir.



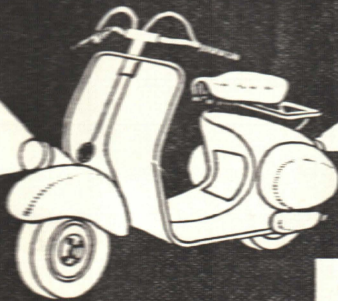


Durante el II Rallye Nacional Vespa, ESSO se ocupó del mantenimiento de las máquinas. También lo hará durante el III, peregrinación España - Roma.  
 ESSO siempre al servicio del Vespaista.

# Lámparas **METAL-AUTO**



PARA FARO DELANTERO  
 Lámpara "METAL"  
 BIFOCO  
 6V 25/25W casquillo BOSCH  
 REFERENCIA: M-230



PARA FARO TRASERO  
 Lámpara "METAL"  
 PLAFONIER  
 6V 5W - MEDIDAS 10x38  
 REFERENCIA N-112





# Construcciones Aeronáuticas S.A

OFICINAS CENTRALES y  
OFICINA de PROYECTOS en *Madrid*

Calle: Rey Francisco 4 - Telf.º 317807 - Apart.º 193

FÁBRICA de AVIONES en *Getafe - Sevilla y Cádiz*

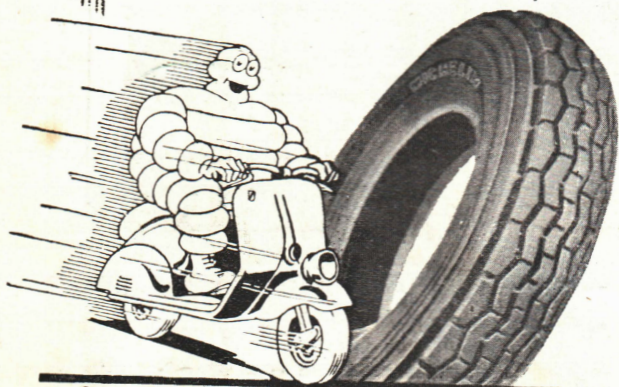
TALLERES MECÁNICOS de PRECISIÓN en *Madrid*

TALLERES de FUNDICIÓN de aleaciones de Aluminio,  
Magnesio y metales en general en *Madrid y Getafe.*

*más Confort  
más Seguridad*

con cubiertas

**MICHELIN**



*La cubierta más flexible del mundo*

## IRADIER

FABRICA DE ACCESORIOS VESPA

Portaequipajes delantero, y trasero perfectamente adaptado al equilibrio de la Vespa por su bajo centro de gravedad, que, además, lleva portarrueda de repuesto.

Solicítelos de su proveedor habitual.

Ventas al por mayor:

**MENENDEZ PELAYO, 119  
MADRID**



T  
A  
R  
A  
B  
U  
S  
I

S. A.

B  
I  
L  
B  
A  
O



*He aquí  
la potencia  
de su  
Vespa*

**PISTON** **BORGO**

UNICOS FABRICANTES DE LOS **PISTONES BORGO**  
**SEGMENTOS «AT» Y BULONES «AT»**  
EQUIPO ORIGINAL DE LA **VESPA ESPAÑOLA**



*Confie a su pintor  
los retoques de su  
Vespa*



**PERO EXIJA LOS PRODUCTOS**



CON LO QUE TENDRA LA SEGURIDAD  
DE LLEVAR EL COLOR ORIGINAL "VESPA"  
SIN DIFERENCIAS DE TONO NI CALIDAD

¿HA VISTO USTED  
QUE RESISTENTE ES ESTE ACABADO?

**LACAS & PINTURAS.S.A.**