

VESPA *journalen 1*

Nr. 1 - Februar 2003 - 1. Årgang



Vespa journalen

1. årgang - 1. nummer

Udgiver

Bladsamarbejdet Vespa journalen ved
Betina Frydberg Houe og Allan Houe.

Vespa journalen er et fælles
medlemsblad for de danske
Vespaklubber.

Det udkommer 4 gange årligt:
15/2 - 15/5 - 15/8 - 15/11.

Redaktion

Betina Frydberg Houe og
Allan Houe, Silkeborgvej 582,
8220 Brabrand
vespajournalen@stofanet.dk

Deadline

Stof eller manuskripter til bladet
fremsendes senest den 15. i måneden
før udgivelsen.
Redaktionen forbeholder sig ret til at
redigere indsendt materiale og kan af
pladshensyn ikke garantere optagelse
i et bestemt nummer.

Lokalredaktør

Vespa Klub Århus

Dung Tien Vu:
dtv@privat.dk

Vespa Klub Vestjylland

Peer Tanggaard:
Vespa@esenet.dk

Vespa Klub Silkeborg

Allan Erik Jensen:
Allan.erik@get2net.dk

Vespa Klub Fyn

Peter W. Nørholm:
Vespa@email.dk

Team Vespa Øst

Jan Haugsted:
Jha@tpradio.dk

Abonnement

Beløbet er fastsat til 150 kr. for 4
numre.

Abonnement kan tegnes ved at
sende en check til Egon Taxhjelm,
Færgbakken 1, 8600 Silkeborg.
Ved modtagelse af betaling registreres
abonnementet.

Annoncer

Henvendelse kan ske til:
Betina Frydberg Houe eller
Allan Houe på telefon 86 25 38 80
eller vespajournalen@stofanet.dk

Forsidefoto

Mogens Baand på den første tur på sin
Vespa 125 / 1955 efter renoveringen i
sommeren 2002.

Fremover kan forsidefoto være alt lige
fra indsendte billeder fra klublivet til
til diverse repro af gamle lignende.

Tryk:

Niwi Tryk, Sintrupvej 11a, 8220 Brabrand.

Redaktionelt

Et nyt blad ser dagens lys

Langt om længe er det endelig lykkedes at få samlet alle klubber til dette fællesblad. Dette første oplag bliver uden de store annonceindtægter, men det regner vi med at få gjort noget ved, så vi kan få lavet et bedre, større og billigere blad.

Det hele startede med et bestyrelsesmøde i VKD, hvor det blev besluttet at lave et fælles blad (lige som det var blevet besluttet så mange gange før), såfremt prisen kunne holdes på et rimelig niveau. Herefter fandt Egon Taxhjelm en trykker, som kunne lave bladet til en fornuftig pris under forudsætning af, at vi afleverede en cd med bladet »klar til film udkørsel«. Da vi ikke anede hvad filmudkørsel var, gik vi ud fra, at det var noget trykkeren sørgede for blev gjort, når vi havde afleveret en bunke billeder og lidt tekst skrevet i Word-format.....

Under vores søgen efter andre mulige trykkerier fandt vi imidlertid ud af, at det med at aflevere noget »klar til film udkørsel« betød noget helt andet - nemlig at ALT var sat op på milimeter og i den rigtige tryk farve..... (Så vi blev meget klogere under mit møde med trykkeren, der fortalte om CMYK-farver og papirstykkelser mv.) Og sidst men ikke mindst blev vi klar over, at vi måtte have en professionel til at gennemgå vores opsætning inden »film udkørsel«, da dette er ret dyrt og hvis der bare er det mindste fejl, eller en farve der ikke kommer med (selvom den kan ses på computeren der hjemme, er det ikke sikkert at den kommer med på filmen) så vil der komme en ekstra regning for korrektion af fejlene.

Til opsætning af bladet har vi anskaffet et rigtigt grafisk program, hvori alt kan sættes op efter milimeter på bedste amatør basis, og så har vi fundet en grafiker til at se det hele igennem og rettet de fejl der er.

Det er meningen, at indholdet skal udgøres af materiale tilsendt fra alle de lokale Vespa Klubber, og her vil vi komme med en opfordring til klubberne om at sende MEGET mere til redaktøren, så vi 4 gang om året kan få fyldt bladet med nogle spændende artikler og gode billeder eller hvad der nu kommer. Herudover vil jeg opfordre til at komme med forslag til ting, der kan laves bedre eller ting, der burde være med i bladet. Måske kender du ovenikøbet en der har lyst til at købe en reklameplads i bladet.

Vi håber, at alle klubber vil støtte op om dette nye fællesblad, så medlemmerne kan få større indblik i hvad der sker i de forskellige Vespa Klubber.

Indtil videre har vi påtaget os jobbet som redaktører.

Redaktionen håber her tilsidst, at alle er kommet godt ind i det nye år, som Vespa Klubberne jo markerer med dette fælles blad.

Betina Frydberg Houe og Allan Houe

Indhold

Redaktionelt	s. 2
Piaggio scooterens historie	s. 3
Stukket af en gal hveps	s. 5
Den tekniske side	s. 8
En Vespa vender tilbage	s. 9
Handelspladsen	s. 9
Klubnyt	s. 10

Piaggio scooterens historie

Af: Lars Schrøder

Piaggio scooterens historie begyndte i 1946, da Italiens industri lå i ruiner. For at opbygge en infrastruktur der fungerede, havde man ikke mindst behov for et transportmiddel, der på det stærkt ødelagte vejnet og i storbyernes kaos bød på de bedste muligheder for at nå fra et sted til et andet. Under disse omstændigheder blev Vespaen, omend ikke uden konkurrence, til et af de populæreste transportmidler, ikke blot i Italien men i hele Europa.



Vespaen var ikke blot et nyttigt redskab, men symboliserede slet og ret den italienske livsstil.

I løbet af nogle år havde Vespaen nemlig udviklet sig fra at være et prisbilligt transportmiddel i for bindelse med jobbet, til at blive et symbol på en livsstil. Dette bekræftes også af filmen »Prinsessen holder fridag«, hvor Audrey Hepburn spiller en italiensk prinsesse, som kun kunne slippe fri af hoffivet, når hun sluttede sig til den unge reporter Gregory Peck. En Vespa spillede den tredje hovedrolle (om ikke den første). Også i andre film spillede den med.

Indtil 1993 havde 10 millioner køretøjer forladt fabrikken i Pontedera og en række licensfabrikker over hele verden. Rivalen Innocenti havde nået 4

millioner. John Lennon sagde engang, at Vespaen ved sin allestedsnærværelse og almægtighed havde gjort et mere uudsletteligt indtryk på ham end »Jesus og The Beatles tilsammen«.

Firmaet Piaggio blev grundlagt i 1884 i Genua af Rinaldo Piaggio, som først fremstillede maskiner og jernbanevogne. I 1915 gik han over til fremstilling af flyvemaskiner og udviklede på dette område betydelige nyskabelser, f.eks en trykkabine. I 20'erne blev sat talrige verdensrekorder med Piaggio-fly. Der blev også bygget vandflyvemaskiner i Genua, med hvilke Piaggio ville vinde det berømte Schneider trofæ.



Da Rinaldo Piaggio døde i 1938, overtog hans sønner Enrico og Armandofirmaet. Sidstnævnte holdt sig dog uden for forretningerne og overlod ledelsen af foretaget til sin ældre broder.

Enrico Piaggio, årgang 1905, byggede Italiens første store bombemaskine, typen P108B, med hvilken Mussolinis søn Bruno omkom ved en testflyvning. I mellemtiden var produktionsanlæggene blevet flyttet til Pontedera, og her blev de under krigen offer for allieret bombeangreb.

Det var ikke let for Piaggio og flokken af medarbejdere, som var blevet hos ham, at give

fabrikken, der lå i ruiner, en ny start. Det vigtigste var at lave et produkt, som på lang sigt gav foretagendet en overlevelschance. Enrico Piaggio gengav senere i et interview situationen således: »Som følge af bombardementet af Pontedera havde 10.000 mennesker mistet deres arbejdsplads. Produktionen var sunket til et nulpunkt, vi stod i 1945 foran enden på det hele. Og at begynde med flyproduktion igen var forbudt som følge af den tabte krig«.

Piaggio havde i 40'erne fået kendskab til den af Vulografo fremstillede Aeromoto scooter, som stod til rådighed for de italienske styrkers faldskærmsoperationer. Et sådant køretøj, mente han, måtte også egne sig til civil brug, og produceret i stort antal måtte den også kunne bringes billigt på markedet. En lys ide, skulle det vise sig. Piaggio bad sin chefkonstruktør Corradino D'Ascanio om at lægge hjernen i blød i den retning. Ingeniør D'Ascanio, som stammede fra Abruzzerne, havde tidligere fremstillet helikoptere. Hans kendskab til og rige erfaring på dette område, især med hensyn til bygning af lette konstruktioner, kom til udtryk i udkastet til Vespaen.

GT Forlag har:
Motorcykel reservedelslister,
instruktionsbøger
og manualer til de fleste
motorcykler og scootere
fra 1945-1975. Også
servicemeddelelser og
indstillingsdata i kvalitets
nytryk. Vi har ikke alt, men
næsten. Kontakt GT Forlag på
8657 7201, fax 8657 7204 eller
E-mail: gt.forlag@mail.dk.
Hjemmeside: www.gt-forlag.dk

En bedre mand kunne Piaggio ikke have valgt til opgaven. Det første forsøg slog dog fejl, ikke alene på grund af det latterlige navn, som D'Ascansios scooter-creation Paperino, som er det italienske ord for Anders And. Men så kom Vespaen i 1946, og den udløste en sand revolution. Den forenede elementerne fra en motorcykel (to hjul, styr med håndgreb, sadel) med flyvemaskinens (Monocoque-byggemåde, ensidigt anbragte hjul) og automobilets (omsluttende karosseri, beskyttet position for føreren, trinbrædt). Dengang var der i Europa en vis modstand mod den usædvanlige konstruktion af et køretøj.



Denne blev dog hurtigt overvundet og Vespaen begyndte sin sejrsgang over hele verden. 2.500 scootere i 1946, blev til 10.500 året derpå, og 1948 var man oppe på næsten 20.000. Efter fem år var dette tal 9-doblet til ufattelige 170.000 eksemplarer i 1953! Vespaen var billigere end en motorcykel eller en lille bil, og var

dermed kommet indenfor rækkevidde af alle dem, der var afhængige af at være mobil. Dertil viste det sig hurtigt, at scooteren havde den fordel frem for en bil ikke at blive hængende selv i de snævraste italienske gyder. Fra Alperne til Sicilien erobrede Vespaen de italienske mænd og kvinders hjerter - for det var ikke mindst kvinderne, der hurtigt fandt ud af, at scooteren bragte dem friheden, som de ikke tidligere havde haft. Vespaen havde en betydelig andel af kvindefrigørelsen i Italien. Med sine små 8-tommer hjul var Vespaen næppe egnet til længere rejser, selv om den senere blev et vigtigt instrument i turismen. Først og fremmest benyttede man scooteren til at komme på arbejde. Ifølge en analyse som Business Week offentliggjorde i 1956 var kundekredsen til Vespa sammensat som følger: 30 pct. arbejdere, 30 pct. funktionærer, 16 pct. butikspersonale, 10 pct. faglærte arbejdere, 7 pct. fra andre faggrupper, 3 pct. studenter, læger og præster hver 2 pct. Enrico Piaggio var overbevist om, at Vespaens store udbredelse først og fremmest skyldtes den lave pris. Ligesom Henry Ford i sin tid betragtede han sig som en pioner for motorisering af arbejderklassen: »Vi gjorde det muligt for menigmand at få råd til et køretøj«. Hvad der ikke udelukkede, at helt andre købergrupper også viste interesse,

Også Hertugen af Edinburgh viste sig som en begejstret Vespa-fan, da han bestilte en hel flåde af denne scooter for at indlemme dem i Buckingham Palace's kørestald. Nye fabrikker byggedes, og efter nogle år fandtes Vespafabrikker med licensproduktion i Tyskland, England, Frankrig, Spanien, Belgien, Indien, Brasilien, Iran, Australien, Kina og til og med Sydafrika. I alt havde man produktion i 13 lande og salg i 114, efter kun 10 år. I takt med at Vespaen blev mere og mere populær, så kom der også flere varianter, som for eksempel den 3-hjulede transportversion med navnet Ape, som endnu i dag fremstilles i 10.000-vis om året. Men der fandtes også mere eller mindre mærkelige specialversioner som den franske hærs Vespa bestykket med granatkaster. Eller Vespa med sidevogn.



Mærkeligtst af alle var dog nok den Vespa-Alfa som filmagenten Dick havde. Den kunne nemlig både flyve og køre såvel på, som under vandet.

MC i Bella - trafik og sport på 2 hjul

- det er navnet og temaet på en af vinterens udstillinger i Bella Centeret på Amager ved København. Det er første gang denne udstilling afholdes i Bella Centeret, og det foregår 13.-16. februar i år. Udstillerne er hovedsageligt importører og forhandlere af motorcykler, scootere og knallerter. Blandt dem er Bjarne Egedesøe, hidtil forhandler af Piaggio, men rygtet vil vide at forhandling af Piaggio-produkter overgår til Reinhard.

Men af særlig interesse for os er, at Bella Centeret har spurgt TEAM VESPA om vi er interesseret i en gratis stand på udstillingen. Vi ser dette som en god mulighed for at reklamere lidt for vores sag, og har naturligvis takket ja, og vi har nu siden nytår været i gang med alle forberedelserne. Vi håber med et minimum af udgifter at kunne fremvise og promovere den klassiske Vespa for et stort 2-hjuls publikum.

Besøg TEAM VESPA i Bella Centeret d. 13-16. februar, stand nr. B4-007.

Stukket af en gal hveps

Af: Journalist Carsten Sand

LØBEHJUL: Den gamle Vespa de Luxe 1955 er så god som ny.

Det er lidt mærkeligt. For Mogens Baand fra Hjørring, har en scooter, og så har han alligevel ikke!. I hvert fald ikke hvis man skal følge det originale engelske ord »scooter«. For det betyder slet og ret løbehjul. Og har man først fået Mogens til at åbne garageporten på Carl Klitgaards vej i Hjørring, så er der absolut ikke meget løbehjul over det hele.

Heller ikke ordet, som »scooter« er afledt af, giver nogen mening. For det kommer af det engelske »scoot«, der mere eller mindre betyder at fare af sted. Og med den tid, der nu er lagt for dagen i restaureringen af den gamle Vespa fra 1955, så har Mogens virkelig haft ro på. Det skal man nemlig have, når man mere eller mindre piller en næsten 50-årig frøken fra hinanden, pudser og polerer på hver eneste skrue, og så sætter det hele behørigt sammen igen.

Mogens er stukket af en gal hveps. Hveps for Vespa, som det italienske ord i virkeligheden betyder.

Vespa-historie

Hele mekanik-eventyret begyndte egentlig tilbage i 1955, helt bestemt d. 26. marts. Da blev Mogens Baands Vespa de Luxe type VM2T indregistreret til Erling Krogh Andersen fra Hjørring.

Jeg købte den så i 1961 af Jørgen Steen og Inger Lise Thorsen og fik den indregistreret 12. september 1961 under nummer PN 11 455.

Og faktisk kan jeg ikke helt huske den nøjagtige pris, men jeg mener, jeg gav 1800 kr. for den, men det var også inklusive to køredragter og to styrthjelme, siger Mogens Baand, mens han ivrigt bladrer i det store ringbind, der rummer alt om den gamle Vespa's historie,

her ikke mindst den gamle indregistreringsattest.

Dengang brugte Mogens flittigt scooteren. Det var både forår, sommer og efterår, og i 1962 fik han så motoren hovedrepareret, så Vespa'en var klar, da Mogens skulle ind som soldat i Viborg. Her var der 3 soldaterkammerater fra Hjørring på samme stue, og Mogens Baand og Mogens From var så heldige, at de hele soldatertiden igennem havde orlov på samme tid. De kørte så frem og tilbage mellem Viborg og Hjørring hhv. skiftevis som fører og passager:

- Og det var klart på grund af økonomien. Vi fik kun 25 kr. om ugen, og det kostede 15 kr. at køre med offentligt transportmiddel. På scooteren kunne vi køre for fem kr. til hver, siger Mogens Baand om de allerførste år med Vespa'en.

Men scooteren var stadig kun et transportmiddel, der blev malet om efter forgodtbefindende, og efter hvilke farver der var på mode. Således var den et stykke tid Berylgrå, hvilket var en modefarve, som folkevognsfabrikkerne lancerede.

Men med Fru Jytte kom der en søn til, så scooteren var ikke helt så stort et hit, som den havde været dengang tilbage i 60'erne, hvor det var lidt af et »scorekøretøj«.

I begyndelsen af 70'erne stod den helt inderst inde i carporten, og Baand var kun ude at køre en enkelt gang om året, når Vespa'en var blevet vasket.

Forbindelserne

-Men for nogle år siden var der så én der spurgte, om jeg ikke skulle have scooteren renoveret. Det var Vespa forhandler Jens Søndergaards søn, Lars Ebbe Søndergaard, men han flyttede imidlertid til Aalborg, og Vespa forhandleren lukkede

værkstedet i Hjørring og solgte reservedelslageret, siger Mogens og fortsætter: Men nu var jeg blevet varm på at få min scooter restaureret, så den kom til at se ud, som nøjagtig dengang jeg købte den. Min tvillingebror Jørn, der er udlært mekaniker, spurgte mig heldigvis en dag, om jeg ikke skulle i gang. Så måtte jeg forklare ham, at jeg ikke selv kunne skille den ad og samle den igen - men det kunne han. Men Jørn påpegede dog, at jeg virkelig selv måtte slibe, polere, banke rust og male. Og nu har han været mig en stor hjælp under restaureringen, hvor vi udover det færdige resultat også er kommet meget tættere på hinanden, smiler Mogens Baand.

Men ét er at restaurere, et andet er at få gode tip om vigtigst af alt, de gamle reservedele. Derfor blev det til medlemskab af Vespa klub Aalborg i 2000, hvor denne klub nu dog desværre er opløst. Siden blev det til medlemskab af Vespa klub Aarhus, og disse to medlemskaber blev startskuddet til de helt rigtige »Vespa - forbindelser« landet over. I efteråret 2000 stod den gamle Vespa splittet i hundrede vis af stykker i tvillingebrorens værksted, og så gik et hestearbejde i gang med at skaffe de rigtige reservedele. Og helt galt gik det, da Mogens fandt ud af, at »løbehjuls-bunden« var så tæret af rust, at der skulle en helt ny galvaniseret til. Heldigvis kom han på sporet af det specielle firma Ricambi Vespa Spare Parts i Ullerslev på Fyn, og så begyndte reservedelene og ikke mindst hele scooterbunden at ankomme til Hjørring.

I efteråret 2000 kørte min kone, min bror og jeg til Fyn og tog alle tingene med hjem, så efteråret og vinteren gik med at slibe og polere ude i »skuret«, et lille rum i enden af carporten. Der er gået rigtig mange

timer, hvor mange ved jeg ikke, for alt skulle gøres klar til forkromning og maling. Blandt andet tog det mig 15 timer at pudse det lille Piaggio-skilt op, da det er emaljeret og meget ridset, og materialet er meget tyndt, forklarer Mogens Baand.

En stor dag

Siden har en helt masse firmaer været inde i billedet, der nu har betydet, at Mogens Baand's drøm er opfyldt. Det er bl.a. et forkromningsfirma i Lystrup ved Århus og også firmaet Aalborg Chrom.

Hos Automaleren på Albert Ginges Vej i Hjørring fik to lærlinge lov at øve sig i at male på scooteren - og resultatet blev flot.

Jeg fik delene tilbage i juni sidste år, og i august gik min tvillingebror og jeg i gang med at montere den.

Der gik tid med at fornikle skruer til reservehjulet, venner med forstand på polering af aluminium hjalp med at give alle aluminiumsdæksler det sidste finish, men også pudsen til bagsædet skulle fornyes, og her fik jeg også hjælp. Møbelpolstrer Standquist polstrede bagsædet og monterede ryglænet, og min gode ven Lisbeth Nielsen fra Vadum, der syede på en møbelfabrik, syede det nye læderbetræk, der blev sværtet sort med narvsværte, for sådan var det på den originale scooter, forklarer Mogens.

- Så det var en stor dag, da scooteren blev kørt ud af værkstedet og skulle startes.

Der blev kun trådt på kickstarteren 2 gange, så kørte motoren, og jeg kunne sætte mig op på scooteren og køre den til Hjørring. Jeg kørte ud forbi golfbanen og ind gennem

Højene.

De mennesker, jeg mødte, kiggede langt efter mig, for hvad var det for en lyd?, og hvad var det dog for en styrthjelm, køreren havde på? Og endelig hvad var det for en scooter? Sådan følte jeg, de tænkte, smiler Mogens Baand, hvis passion nu er forløst uden at han er blevet rastløs af den grund.

Han har nemlig kastet sig over at restaurere gamle møbler, hvor den gale hveps i »skuret« i øjeblikket er skiftet ud med et gammelt antikket toiletmøbel, der får en yderst kærlig hånd.

Journalist :

carsten.sand@nordjyske.dk

Fotograf :

bente.poder@nordjyske.dk



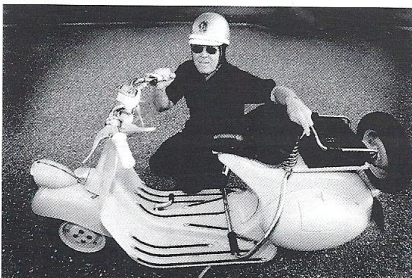
Den gamle Vespa fra 1955 blev splittet ad i hundredvis af små og store stykker. Der blev holdt øje med at ingen af delene blev borte. Så der var godt tjek på alting.



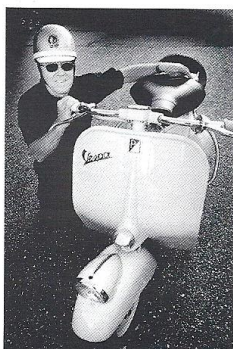
Mogens tvillingebror, Mekaniker Jørn, ville ikke have noget at gøre med slibning og polering. Her ses Mogens i gang med den elektriske excenter slibemaskine.



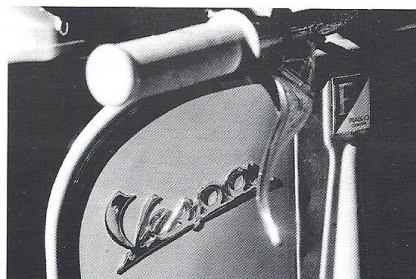
Efter at Automaleren på Albert Ginges vej var færdig, så resultatet således ud, - den gamle scooter havde fået sin originalfarve tilbage. Nu mangler "kun" at samle delene.



Ny bund, ny maling, ny forkromede detaljer, nye polstrede lædersadler, i den helt rigtige farve. Det begynder at ligne noget og Mogens kan næsten ikke vente med en prøvetur.



Arbejdstimerne glemmer man når arbejdet er sjovt og man er færdig.



Det originale emaljeemblem har fået sin oprindelige glans, aluminiumdelene er højglanspoleret og gummihåndtagene er nye med Piaggos navnetræk. Lakken skinner.

Fakta om Vespaen

- Mogens Baands scooter er en Vespa de Luxe type VM2T.
- Den blev første gang indregistreret 26. marts 1955 under nummer P22 047 til Erling Krogh Andersen, Hjørring.
- Mogens Baand købte den af Jørgen Steen og Inger Lise Thorsen og fik den indregistreret 12. september 1961 under nummer PN 11 455
- De første Vespa'er på 98 ccm er produceret i 1946, og de første kom her til Danmark i 1948. Siden da er der produceret ikke færre end 89 forskellige modeller på, fra 50 til 200 cc.
- I dag bygges Vespa'en i Italien, Indien og Indonesien, og for øvrigt er Vespa'en det mest solgte ikkejapanske to-hjulede

køretøj i Japan.

- Det blev til 2500 scootere i 1946, 10.500 året efter, og i 1953, bare fem år efter den første færdige model, var der produceret 170.000 eksemplarer.
- På bare et år, nemlig 1995, blev der solgt 280.000 eksemplarer, og dermed er Vespa endnu i dag fabrikken Piaggios absolutte bestseller. I 1993 havde 10 millioner køretøjer forladt fabrikken i Pontedera.
- De gamle Vespa'er drives af en motor på seks hestekræfter og kan under gunstige vejr- og vejforhold køre op til 100 km/t. Og netop p.g.a. motoren har Vespa'en fået sit navn - den lille allerførste totakter frembragte en lyd som en summende hveps, og karosseriets design mindede

da også om en hveps, der på italiensk netop hedder Vespa.

- Vespa'en produceres fortsat, dog i en ny og moderne udgave, ligesom Vespa-fabrikken i Italien indenfor de sidste par år er begyndt at producere nye reservedele til de gamle modeller.
- Går man selv og drømmer om at erhverve en Vespa eller skal den gamle renoveres, kan man bl.a. få god information om Vespa klubber i Danmark på internetadressen www.vespa.dk, eller søge efter gamle og nye reservedele hos Ricambi Vespa Spare Parts på adressen www.ricambi.dk. Derudover er der også stort stumpemarked i Herning, to gange årligt i marts og november.

Artikel og fotos er venligst stillet til rådighed af NORDJYSKE STIFTSTIDENDE, Hjørring lokal-redaktion, og har været bragt i tillægget LevGodt, d. 2. oktober 2002.

I kraft af et ægteskabsrelateret tilhørsforhold til Vendsyssel, - et mangeårigt bekendtskab, med tidligere Vespa forhandler Ebbe Søndergaard, Korsgade, Hjørring og en fælles interesse for Vespa, har Mogens Baand givet Freddy H. Christensen, formand for Team Vespa, lov til at bruge artiklen således, at alle medlemmer af Vespa klubberne får lejlighed til at læse om den store indsats, - og glæden ved arbejdet og ikke mindst når kronen er sat på værket, som Mogens, via journalist Carsten Sand og fotograf Bente Poder, giver udtryk for her. FHC siger også tak til Stiftstidende for velvillig assistance med den elektroniske overførsel af materialet her til Team Vespa's redaktion.

Nordisk Veteran-

en god samarbejdspartner

Veteranmotorcykler - 1968



Flere end 13.000 har valgt Nordisk Veteran som deres samarbejdspartner, der alle hylder det kendte ordsprog:

„Gammel kærlighed ruster ikke...“

Forsikringen indregnes hos:

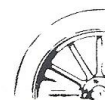
PROVINSFORSIKRING
- ET ALM. BRAND SELSKAB

Veteran - Kundefordele

- Veterankøretøj nr. 2 og efterfølgende indregnes med en rabat på 25% (ansvar- + kaskoforsikring).
- Der ydes yderligere 15% rabat til A-kunder i Provinnsforsikring
- Gratis forsikringsdækning (sum kr. 136.654) på andet uindreg. veterankøretøj under opbygning, eller reservedele hertil (hvis indboforsikring haves eller tegnes i Provinnsforsikring).
- Vejthjælp i forbindelse med hobbykørsel.

Eksempel Dagsværdi i kroner	Ansvar 1/1 årlig præmie	Ansvar & kasko 1/1 årlig præmie
25.000	156	419

Hør om dine forsikringsmuligheder og få tegningsregler og veterankundefordele tilsendt, eller se vores hjemmeside:
www.nordiskveteran.dk



**Nordisk
Veteran**

- et Alm. Brand selskab

Stilling Kirkevej 10 - 8660 Skanderborg
Tlf. 7021 7075 - Fax 7021 7076
e-mail: nordisk@veteranforsikring.dk

“ Den tekniske side ”

Gode vinterråd.

Af Egon Taxhjem, Vespa Klub Silkeborg.

Her i vintertiden er der tid til gennemgang af Vespaen. Rens en beskidt motor for olie og snavs. Hvis muligt tag kablerne ud, og smør dem med en blanding af fedt og olie.

Koblingens frigang skal være ca. 3 mm.

Er platinerne slidte bør de udskiftes, sammen med kondensatoren.

Platinaafstanden skal være 0,40 mm.

Justering af tænding kan foretages ved at dreje svinghjulet således at platinerne lige netop er åbne, her skal stemplet være helt i top, er det ikke det, skal der justeres på startorpladen, og ikke på platinerne. Den mest nøjagtige metode er at anvende en prøvelampe, og så indstille på mål for den pågældende motor.

Bremserne justeres således at de højst kan trædes 1/3 ned.

Lufttryk ved solokørsel forhjul ca. 28 baghjul 30 lbs. og for 2 personer 30 og 32 lbs.

Jeg skal endnu engang advare Vespa køre om, at være opmærksom på, at når man lader motoren bremse nedad en lang bakke, at man giver gas med jævne mellemrum, således at motoren kan få tilført olie - gør man ikke det, er der risiko for, at stemplet sætter sig, hvilket kan få alvorlige følger for både fører og motor.

Der er en del Vespa ejere, som ikke har lært at starte motoren, så det skal her gentages, at **chokeren skal trækkes helt ud og der må ikke gives gas**, motoren vil herefter starte omgående (hvis den ellers er i orden). Lugter der af benzin, er motoren druknet og skal så startes med gashåndtaget helt i bund, chokeren helt inde og lukket for benzinen.

Vedr. olie i benzinen kan det anbefales, at man ofre de ekstra kroner, som en **HEL syntetisk** olie koster, idet den har den fordel at tændrør m.m ikke sodes til.

Nogle vespaer kan være svære at starte når motoren er varm. Dette problem kan afhjælpes ved at montere et tændrør som er koldere f.eks. NGK bp. 7hs.

Ved rensning af tændrør skal gabet just. til 0,6mm.

Køre du om vinteren er det en god ide at du monterer et sæt vinterdæk -de står bedre fast når det er koldt, på grund af gummiblandingen.

En lille men betydningsfuld historie om hovedlejer.

Af Flemming Olsen, Vespa Klub Silkeborg

Det er meget afgørende for motorens drift, hvilke hovedlejer du vælger. I værste fald opnår du en driftstid på ca. 2000 km og lejerne vil bryde sammen på grund af manglende smøring.

Tag udgangspunkt i GL og Sprint, hvor det optimale valg er FAG: 529371 og SKF: 613504. Disse lejebetegnelser er ikke normeret, men derimod Tegnings-nummer betegnelse.

Som hovedregel skal der være 8 kugler i lejet og kugleholderen skal være af kunststof. Husk at lejerne bliver smurt af en tåge af benzin og olie, som gør systemet meget sårbart, så det er også vigtigt, at lejerne vender rigtigt, det vil sige, at lejesiden med de synlige kugler vendes ind mod plejstangen.

På Vespa til Eurovespa 2003 den 19-22 Juni 2003. WORLDVESPA 2003 / »50 Jahre VC Wien«

I år har Vespa Club Wien 50 års jubilæum og holder i den anledning Eurovespa 2003.

Hvorfor ikke undt sig selv den oplevelse, det er at deltage i så stort et arrangement og filmet være kørt derned på sin egen Vespa?

Ole Haag fra Team Vespa Øst har tænkt sig at arrangere samlet tur til Wien, hvor vi kører fra København tirsdag morgen den 17. Juni og ankommer til København om aftenen tirsdag den 24. Juni. Evt. med opsamling af deltagere fra Fyn/Jylland et sted i Nordtyskland.

Turen foregår på egne hjul, men med ledsagervogn hele vejen med plads til evt. genstridige Vespaer. Vi har tænkt os at køre turen i tre etaper a' ca. 350 km. Med overnatning i Berlin og Prag på campingpladser.

Læs mere om Eurovespa 2003 på www.vcw.at/eurovespa/index.html

Interesseret, bare spørgsmål til arrangementet? Kontakt Ole Haag på 38 88 15 77 / 40 81 15 77 eller e-mail vespa@oncable.dk, gerne så hurtigt som muligt, da vi skal have reserveret campingpladser, filmelde os m.m.

En Vespa vender tilbage

Af: 24 Silkeborg

I hele november måned år 2002, befandt jeg mig sammen med »hende man ikke taler imod« og Josephine (hund) på en sydligere breddegrad end Danmark, nærmere betegnet på Costa del Sol.

For ligesom at få tiden til at gå, så hjalp jeg en ven med at restaurere hans ejendom, der var andre der kom der med det samme formål. En af vennerne hed Henrik og han var i færd med at sælge deres sejlbåd, som de havde sejlet Middelhavet tyndt i. Henrik og hans kone fik den ide at tage på en tur til Marokko med et rejseselskab, bare sådan en 8 dages tid. Ved hjemkomsten stillede han sig op og sagde, jae jeg kom altså i snak med en anden på turen, jeg fortalte ham, at jeg havde købt en lille motorcykel i Grækenland, og han sagde, at han havde en Vespa stående men den havde ikke kørt i 5 år, men han nænnede ikke at skille sig af med den. Da så Henrik forklarede, at han kendte en, der var lidt til en side med Vespaer, ja så var det altså sket. Du har en Vespa Kaj, så du må hellere ringe og snakke detaljer igennem med Manden, altså du ved pris og sådan noget forklarede Henrik, dem havde han jo ikke forstand på, men tag for en sikkerheds skyld nogle bajere med, for han kan godt lide øl. Så stak han mig et telefonnummer.

Som sagt så gjort. Manden hed Svend Appel og var gift med en

Svensk dame der hed Ingegerd, derfor havde de et sommerhus i Spanien, en lejlighed i Danmark, og nok et sommerhus i Sverige, så man kan jo sagtens gætte sig til, hvor de befinder sig enten sommer eller vinter.

Inden vi kommer til Vespaen, vil jeg lige fortælle lidt om hvordan de boede i Spanien. Som sagt så havde de et sommerhus i Spanien - bob-bob, det vil sige at de i mange år havde haft en stor grund med et lille hus, havde derfor solgt et grundstykke til en Spanier, mod at han lavede et større hus til dem. Nu var det altså det, at de havde glemt at få noteret i kontrakten, hvornår huset skulle være færdigt, så de havde i længere tid (år) levet i byggerod, Spanieren var ved at montere vand der hvor de skulle have badeværelse, det havde også stået på i længere tid. Derfor havde de et rigtigt natur toilet, og da huset lå på en bjergtop, så var der sådan nogle små terrasser rundt om, og på en af disse stod der midt på et toilet. Ved kanten af terrassen stod en oliventræ som dannede tag over toilettet, så der kunne man sidde i ro og mag, med frisk luft til alle sider og forrette sit ærinde.

Alene vejen op til huset tror man er løgn til man selv har prøvet den. Den første del er cement belagt med dybe riller så bildækkene kan få fat, stigningen er vel på mellem 35 og 40 procent - ja man tror sågu

det er løgn til man selv har været der. Hvis nogen kommer til Costa del Sol, så køør øst på fra malaga, drej af mod Torrox, køør under motorvejen og i rundkørslen køør ind på parkeringspladsen, modsat indkørslen finder man vejen op til Svend og Ingegerd, det er ikke nogen mur det er en vej.

Nå men tilbage til Vespaen, Svend ku` godt li` øl, og prisen var jeg yderst tilfreds med, nu var det så problemet med at få dyret ned fra bjerget, og om til den lejlighed vi boede i, det ordner jeg sagde Svend, så dagen efter arriverede Svend og kone med Vespaen liggende bag i deres bil, lidt mere øl sku` der til og så var Vespaen læsset af, og stor var min overraskelse, da jeg fik registrerings attesten, den havde køørt på danske plader og var afmeldt i 98, så jeg får ingen problemer med toldvæsenet. Svend var glad for at jeg nu ville få hans gamle køretøj til at køøre igen, og det blev selvfølgelig til, at vi skal mødes til sommer, og når arbejdet på scooteren er færdigt, så får han da et billede af den.

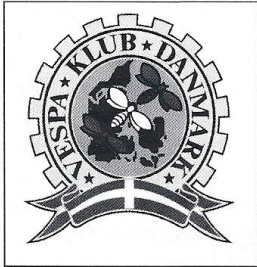
Nu i den skrivende stund den 30.11.02 kl. 20.00 er Vespaen undervejs til Silkeborg med Silkeborg flytteforretning fra Fuengirola. Så forhåbentlig er den køøreklar om et år.

Hvad det var for en Vespa? En 1968 model Sprint. Prisen? ha - ha-

Handelspladsen

Under denne rubrik kan medlemmerne gratis indrykke tekst-annoncer vedrørende køb og salg af scootere og scooterdele.

KLUBNYT



Præsident
Allan Houe
Silkeborgvej 582
8220 Brabrand
Tlf.: 86 25 38 80/23 84 10 04
Vespa-Klub-
Danmark@stofanet.dk
www.home1.stofanet.dk/
vespa-klub-danmark

Som præsident og bindeled for alle de Danske Vespa Klubber er jeg glad for at der endelig er kommet et fælles blad, så alle klubber kan få indblik i hvad »de andre« går og laver. Jeg håber at ALLE klubber vil støtte op om dette projekt. Bladet bliver jo ikke bedre end det materiale der kommer fra de forskellige klubber.

Siden sidste bestyrelsesmøde har jeg arbejdet en del med de nye vedtægter som vi jo skal have på plads inden næste generalforsamling, som bliver i marts (nærmere tilgår). Vedtægterne er på plads og er næsten godkendt af alle i bestyrelsen, men skal til afstemning på generalforsamlingen.

Jeg har også påtaget mig et efterhånden tidskrævende ekstra job, med at være medredaktør på vores nye fællesblad.

HUSK Eurovespa 20-22/6 - det kunne jo være sjovt med mange danske vespaer i Østrig.

Jeg håber at alle får en god start på »Vespasæson 2003«

Med venlig hilsen

Præsidenten



Formand
Kin Hansen
Mejsevej 18
7600 Struer
Tlf.: 97 84 13 85



Formand:
Mary-Ann Næsted
Banegårdsvej 11
8660 Skanderborg
Tlf.: 87 93 07 05 / 40 94 95 89
Maryann@loady.dk

Fra Formandinden i Vespa Klub Århus.

Rigtig glædelig jul og godt nytår ønskes alle medlemmer af VKÅ og de øvrige danske klubber.

Vi har travlt!
Dererflytning, enudfærdigelse af ny lejekontrakt, et nyt blad og vores store jubilæums-træf at lege med, men det skal nok lykkes at få tingene ordnet.

I skal alle have tak for denne sæson. Et år, som jeg i scooter-henseende i hvert fald aldrig glemmer. Denne sæson har jeg slået mig mes, været længst væk, og haft størst udgifter på min scooter nogensinde, og ind imellem har jeg haft lyst at knalde den et diskret vink med en hegnspæl, eller forære den væk til en skærebrenner-kunstner, men jeg har den da

endnu !!!!!

Klubmæssigt har året igen budt på et varieret tilbud af arrangementer, og fremmødet har været klassisk.

Vores håb er, at de nye lokaler med de muligheder disse indeholder, kan give Vespa Klub Århus et løft, således at endnu flere får lyst til at deltage i klub-livet.

Jeg glæder mig til at få rettet diverse buler på min scooter ud på vort nye værksted, under kyndig assistance af erfarne klub-medlemmer.

Ligeledes glæder jeg mig til det nye fællesblad.

Dette giver mulighed for at følge mere med i hvilke arrangementer der tilbydes over hele landet, lære flere scooterister at kende, få et flotter blad, og blive mere synlige som klubber.

Dejligt at vores præsident, Allan Houe, vil yde den store indsats det er, at få dette blad på benene!

Lad os fryde os over det nye scooter-år som venter, med et spændende nyt fælles-blad, forhåbentlig en masse olie på fingrene i de nye lokaler, og et jubilæums-træf som bliver det flotteste og sjoveste i VKÅ's historie.

TAK FOR I ÅR, OG KØR NU FORSIGTIGT !!!!!

Mary-Ann

KALENDEREN 2003

Lørdag d. 01. Marts
Julefrokost/indflytterfest.

Tirsdag d. 04. Marts
Kom med forslag.

Tirsdag d. 01. April
Forårsklargøring. Vi smører og skifter dele ved fælles hjælp.

Lørdag d. 31. Maj
Oldtimerløb i Gråsten.

Lørdag d. 26. Juli
Veterantræf & kræmmermarked i Handest, Kontakt Jenny og Poul på tlf.: 86452224 eller 86452922

Lørdag/Søndag d. 16-17. Aug.
Vespa Klub Århus 50 års jubilæumstræf. Dette er et nationalt træf med internationale deltagere.

BEMÆRK nyt lokale:

Ravnholtvej 162
8320 Mårslet

Første tirsdag i hver måned mødes vi i de nye lokaler



Formand:
Peer F. Tanggaard
Willemoesgade 52 4
6700 Esbjerg
Tlf.: 75 12 33 71
vespa@esenet.dk

Godt nytår til alle. Vespa Klub Vestjylland afholder generalforsamling den. 8/3 kl. 15,15 Hos Henning Riss Tinghøjsalle 20E 6700 Esbjerg.

Når foråret engang er kommet og du mangler en at kører en aften tur med så ring til formanden.

Der er nogle der skal til træf i Gråsten den 31/5. Skal du også med? Hvis du har nogle tips eller ideer der skal med i bladet næste gang, så send en mail til formanden. Klubben har fået nyt domæne navn. www.vespa-klub-vestjylland.dk

Kasserer
Carlo Ernsten.
Hassellunden 87
6705 Esbjerg Ø
Tlf.75140442
carlo.ernsten@12move.dk



Formand
Flemming Olsen
Kirkegyden 6, Voel
8600 Silkeborg
Tlf: 86 85 35 00
Flemming-voel@mail.tele.dk

BEMÆRK venligst at klubben pr 1. februar 2003 har fået nye lokaler som er :

NY KÆRSGAARD
PLANTAGEVEJ 11
8600 SILKEBORG

Første torsdag i hver måned mødes vi i de nye lokaler

KALENDEREN 2003

Torsdag d. 06. Marts
Klubmøde.

Lørdag d. 15. Marts
Stumpemarkede i Herning.

Torsdag d. 03. April
Klubmøde.

Søndag d. 27. April
Stumpemarkede i City 2

Torsdag d. 01. Maj
Klubmøde.

Lørdag d. 03. Maj
Stumpemarkede Års.

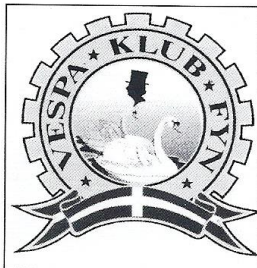
Lørdag d. 31. Maj
Oldtimerløb i Gråsten.

Torsdag d. 05. Juni
Klubmøde.



I vestjylland forsøger vi at vække interessen for Vespa scootere i en tidlig alder.

Med venlig hilsen Carlo Erntsen



Formand
Peter W. Nørholm
Krogyden 15
5540 Ullerslev
Tlf.: 65 35 17 11
vespa@email.dk
<http://users.cybercity.dk/~nmb22420k>



Formand
Freddy H. Christensen
Hyldestubben 20
2730 Herlev
Tlf.: 44 98 94 32
fhc@c.dk
www.vespa.dk

KALENDEREN 2003

Torsdag d. 3. april kl. 18.30

Café tur City

O. Haag vælger sted.
Mødested: Frb. Runddel,
Morskabsmuseet

Lørdag d. 10. maj kl. 14.00
Vestskoven - Vestvolden

Mødested: Busstationen ved
Albertslund C.

Turen kører rundt omkring - og i
Vestskoven,

Vi kommer til at se Hørstedhøje,
- Vikingelandsbyen ved Risby,
- Oxbjerget og Sjællands indtil
dato, største sten der vejer 250
tons, - vender ved Ole Rømers
Museum, - besøger Bakkehuset,
og ender i mosen !

Peder Ellegaard Larsen er
turens Guide, og øser af
sin imponerende viden - og
lokalkendskab til stederne.

Søndag d. 25. maj kl. 10.00
Skjoldnæsholm

(- evt. med ledsager),

Mødested : Hørager 18,
Karlslunde

Efter velkomst-kaffe, starter
turen til Jystrup Bilmuseum,
Møllebækgården, og
dernæst, »skråt over for«,
til besøg på Skjoldnæsholm,
Sporvejsmuseet. Lige ved,
ligger Sjællands højeste punkt,
Gyldenløvhøj, 126 m. over
havet, når det er lavvande.
Her er det tid til spising af de
selvsmurte madpakker. Derfra
går turen til et lille traktørsted,
hvor klubben byder på en kop
kaffe.

Der er bil med, således, at 4,
der ikke kører på Vespa, kan
komme med rundt på turen.
En rigtig Familietur.

Lørdag d. 14. juni kl. 07.00

VESPA IRONMAN

Sjælland Rundt , 450 km

Turen starter og ender
ved 0 km. stenen på Kbh.
Rådhusplads, kl.07.00 præcis,
og tager ca. 10 - 12 timer.

En ægte Sjælland Rundt
tur, der inkluderer Rørvig

- Hundested færgeoverfart .

En tur, der er for dem, - der
i antal kørte kilometer på én
dag, vil prøve kræfter med sig
selv og sit materiel. Vi følges
ad hele vejen rundt, i et tempo,
så alle kan være med, - også
den sidste meter.

Færgebillet indgår i start
gebyret. Ingen ledsager bil.
Tilmelding og forudbetaling er
obligatorisk.

Åben for alle fabrikater
scootere , men kun scootere.

Der kan forekomme kortere
strækning på Motorvej.
Deltagergebyr for medlemmer
af Team Vespa: 100, - kr.

Ikke medlemmer af Team
Vespa, skal betale 200, - kr.

Fre.- Søndag d. 20. - 22. juni

EUROVESPA

Østrig

Se Ole Haag's tilbud til
samkørsel, andet sted i bladet.

Søndag d. 29. juni kl. 13.30
Nordmandsdalen,

Fredensborg.

Mødested: Lyngby Station,
ved Posthuset Parkens mange
stenfigurer der forestiller
forskellige håndværkere er
blevet renoveret og gen indviet
af Dronning Margrethe i
foråret 2002. En betagende
skulpturel oplevelse anbragt i
en geometrisk opstilling, i en
lysning i skoven der grænser
ned til Esrom sø.

Tirsdag d. 1. juli kl. 18.30

Scooterens dag

Mødested : Axeltorv.

Turen går forbi

Christiansborg,

Christmas Møllers plads,

Kastrup Havn og ender i

Dragør, hvor der bydes på

en forfriskning på Dragør

Strandhotel. Hjemturen er fri.

Åbent arrangement for alle

fabrikater scootere.

Søndag d. 20. juli kl. 10.00

Kullen, Sverige.

Mødested : Hotel Marina,

Vedbæk Strandvej Vi triller

nordpå ad Strandvejen og

tager med H&H færgerne til

Helsingborg, - kører op langs

Sveriges vestkyst til den store,

særprægede klippeformation,

hvorfra der er fin udsigt til

Danmark.



Formand
Leif Rasmussen
Højstrupvej 46
2700 Brønshøj
Tlf.: 38 71 18 11

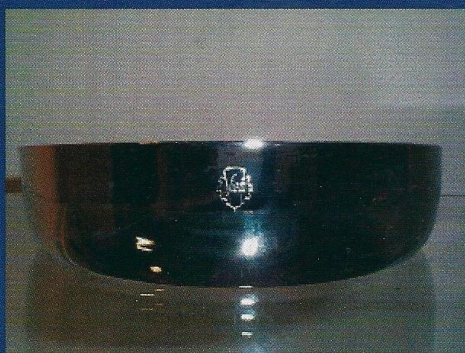
Husk andre vigtig datoer 2003:

Garagemøde, Heinkel klubben	Lørdag d. 22. februar
Team Vespa Generalforsamling	Torsdag d. 27. februar
- Bakken åbner,	Torsdag d. 27. marts
City 2, Stumpemarked	Søndag d. 27. april
Scooterens dag, Malmø	Torsdag d. 1. maj
Klampenborg Auto Jumble .	?
Græsted Veterantræf	Lør.+ Søn. d. 7.-8. juni
Gavnø Veterantræf	Søndag d. 15. juni
Vespa Klub Århus, 50 års Jubilæum, 15.-17. august 2003	

Ricambi Vespa Spare Parts classic scooters



Originale Reservedele til Vespa/Lambretta scootere
Vi sender pr. post eller du kan besøge vores forretning



Lygtekrans Original Siem, repro. 100% som original 385 kr - 50 Euro

Du finder os På Fyn ved Nyborg, kun 4 km fra motorvejen på adressen:

Krogyden 15, Kullerup
5540 Ullerslev
Tlf/fax +45 65351759

Vespa@email.dk

Åbningstider i butikken

Mandag til Fredag åbent fra 9.30 - 16.30
tlf/fax +45 65 35 17 59

Fordele ved at handle med os er :

Du handler med et dansk firma.

Vores priser er yderst rimelige, da vi har flere kontakter
rundt i verdenen.

Der er **garanti** på varen ifølge dansk købelov
Kom og få en sludder, vi har altid **frisk kaffe** på kanden
i butikkens åbningstid