

# VESPA *journalen 4*

Nr. 4 - November 2003 - 1. Årgang



## Vespa journalen

1. årgang - 4. nummer

### Udgiver

Bladsamarbejdet Vespa journalen ved  
Betina Frydberg Houe og Allan Houe.

Vespa journalen er et fælles  
medlemsblad for de danske  
vespaskubber.

Bladet udkommer 4 gange årligt:  
15/2 - 15/5 - 31/8 - 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 Samsø

Ole Sørensen:  
ole.soerensen@adslhome.dk

#### Vespa Klub Vestjylland

Peer Tanggaard:  
Vespa@esenet.dk

#### Vespa Klub Silkeborg

Henning Skaarup:  
Nyse@get2net.dk

#### Vespa Klub Fyn

Peter W. Nørholm:  
Vespa@email.dk

#### Team Vespa Øst

Jan Haugsted:  
Jha@tpradio.dk

### Abonnement

Beløbet er fastsat til 250 kr. for 4  
numre.

Abonnement kan tegnes ved at  
sende en check til Egon Taxhjem,  
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

Christa Solbach låner Dung Vu's fine  
gamle Vespa ved Vespa Klub Århus'  
50 års jubilæumstræf.

ISSN: 1603-404

Tryk:  
Børge Møllers Grafiske Hus, Århus

## Redaktionelt

# Et år med Vespajournalen

Dette blad er sidste nummer af Vespa Journalen for i år.

Siden 1. nummer af Vespa Journalen har vi gjort os en del erfaringer både hvad angår tidsforbrug til opsætning, trykning og udsendelse. Det tager således noget længere tid end forventet at få udsendt hvert nummer af Vespa Journalen. Vi vil alligevel i det kommende år bestræbe os på at nå det inden for de oprindeligt fastsatte deadlines. Dog kræver dette, at alle klubber overholder fristerne for indsendelse af materiale og forsendelseslister.

Udsendelsen af 3. nummer af Vespa Journalen blev temmelig meget forsinket, som følge af problemer med trykning og diverse firmaferielukninger. For ikke at støde ind i samme problemer igen næste år har vi derfor valgt at rykke udgivelsesdatoen for dette nummer til d. 31. august.

Det står stadig lidt sløjt til med annoncører, men vi må se om det ikke kan lade sig gøre at få et par annoncører mere til næste år. Så hvis du eller én du kender kunne være interesseret i at annoncere i bladet, så kontakt os venligst. Sponsorbidrag er også meget velkomne.

Indholdet af næste års Vespa Journal vil ligesom i år være indlæg indsendt af de forskellige klubber og deres medlemmer. Vil du være med til at gøre næste årgang af Vespa Journalen endnu bedre sat fat pennen og send et indlæg til dit blad - bladet bliver ikke bedre end det vi får tilsendt fra jer.

Vi ser frem til et godt samarbejde også i det kommende år og håber på at bladet kan være med til en fortsat medlemstilgang i klubberne.

Her til sidst vil vi fra redaktionens side ønske alle en rigtig glædelig jul og et godt nytår.

*Betina Frydberg Houe og Allan Houe*

## Indhold

Redaktionelt	s. 2
Mølle & Kullen Sverige	s. 3
Marinestation Holmen	s. 5
Vespa modeller gennem tiden	s. 6
På scooter gennem Europa	s. 9
Turen for de tapre	s. 12
Den tekniske side	s. 12
50 års jubilæum	s. 13
Handelspladsen	s. 13
Klubnyt	s. 14

# Mølle & Kullen, Sverige

Af: Freddy H. Christensen, Team Vespa Øst.

Uden forhåndstilmelding, er det altid lidt spændende, hvor stor interessen er for sådan en lille udlandstur, men overraskelsen var desto større da vi kort før start var blevet 6 Scootere og heraf var 2 desuden med passagerer.

**Vejret var så fint**, at alle (lige undtagen formanden) mødte i sommerlig påklædning, som er lig med korte bukser og T-shirts eller lignende. Formanden havde hjemmefra vurderet at han ikke ville vise ben, men fortrød inderligt, da han så hvor friske de andre så ud i deres ideale scooterdress. Jan var endda så smart, at han var i moderne "lynbuksebeneneaf", så han lynhurtigt kan være praktisk klædt på til enhver lejlighed.

**Mødestedet** var foran Hotel Marina i Vedbæk, og turen gik selvfølgelig nordpå langs vandet til Helsingør, men da vi uforvarende var kommet ind på Scanlines færgeterminal, gjorde Erik klart opmærksom på, at i turbeskrivelsen, stod der, at vi skulle med det andet færgeselskab. Formanden gjorde sin fejl god igen ved at føre an hen til H+H - færgerne, der ligger som nabo.

(Hvad gør man ikke, for at undgå at blive upopulær)

**Vel ankommet til Helsingborg**, opdager vi at vejene omkring den nye færgeterminal er under stadig omlægning i takt med det omfattende havnebyggeri, så der gik nogle minutter ekstra og et par svinkeærinder før vi fandt op ad kystvejen, hvor vi til vor overraskelse opdagede, at Svenskerne også har et "fluepapir", som vores Bellevue Strandbad, der strækker sig den første kilometer nordpå fra Helsingborg og som allerede var overbelagt på dette tidlige tidspunkt af en dag der tegnede til at blive rigtig varm.

**Klassisk Vespa model PX125, årgang 2003.**

Nogle kilometer før Högånäs fik vi "selskab" af et ungt par på den nyeste Vespa PX 125.

Det er dog ikke ret sandsynligt at vi

kommer til at se denne smukke klassiske Vespa model på danske veje og på danske plader, med den mangel på interesse for de store Vespa, som den nye Piaggio importør i Danmark, Reinhardt A/S, indtil nu har vist.

**Der ikke så langt til Kullen**, som man måske går tror, for i løbet af en times tid på Svensk jord, var vi fremme ved billetstedet, hvor Kullen begynder, og det koster 20 kr for at komme ind på området, - danske eller svenske - går ud på ét!. Men hva' pyt, - en tyver!.

Måske var det indbildning, men for mig så det grangiveligt ud som om min guldskindende, vel konsoliderede danske valuta, gik lige ned i billetørens lomme i stedet for i kasseapparatet.

Jeg håber virkelig, at det kun var et synsbedrag for det ville være en grim mistanke at skulle gå rundt med resten af dagen, eller længere.

Vi havde kort tid forinden gjort et mindre ophold ved byskiltet til Kullen for at kunne vise vor geografiske tilstedeværelse og for at ha' et foto til ordspillet:

**Den der kommer først til Mølle, får først malet,**

- og det passede fint, at det blev Peder, for han har talt om at bestille en tid til en kosmetisk behandling hos Ole, når sæsonen er slut, - altså af Vespa'en.

Kullen er en naturoplevelse af rang, - både hvis man er der første gang eller hvis det er et gensyn.

Fra et fladt agerbrugslandskab, rejser klippen sig brat 188 m. som et imponerende landmassiv ud i havet og giver dermed et milevidt vue over vandet og til Sjællands nordøstlige kyststrækning, som ikke er længere væk end at Ole nok mente at kunne se sin bror, der bor i Hornbæk, i færd med at reparere taget på sit sommerhus.

**Frokosten og termokanderne** kom snart frem og vi kunne sidde og nyde solen og udsigten til vort gamle fædreland Danmark, medens vi snakkede

hyggeligt om løst og fast, især det første, idet en deltager måtte kontrollere sine fælgmøtrikker midtvejs.

**Fed fidus.**

Undertegenede var nødsaget til at købe en 24x36 film i Kiosken, og noterede sig for anden gang, at på Kullen bruger man ikke omregningsfaktor, altså en svensk kr. er lig en dansk. Det var også tilfældet da nogle af deltagerne købte is samme sted.

**Efter at have sundet os en stund**, på toppen af Kullen, satte vi igang mod den idylliske by Mølle, som ligger lige syd for Kullen og som har en charmerende lystbåde - og småfiskeri havn.

Til brug for betaling af den næsten obligatoriske forfriskning på klubbens regning, der hører med til en god tur, kunne formanden veksle til svenske penge hos Erik, der havde 100 "svenske" tilovers fra en tidligere tur, og som rakte til en hel omgang i én af de mange serveringsboder på kajen.

**Gennemsnitsfarten.** Hvis nogen havde været betænkelig ved at vi skulle komme til at køre for hurtigt på denne tur, så er det sådan, at 80 - 85 % af kystvejen, både i Danmark og i Sverige, har en hastighedsbegrænsning er på 50 km/h. Sådan!.

**Der er et ordspil der siger:**

*Hellere en dram i timen, end en time i Drammen.*

Det samme kan man ikke sige om Mølle, der klart er mere end en time værd, men vi måtte nok alligevel hellere se at vende næsen hjemad mod Danmark igen, så vi kunne nå at være hjemme ved spisetid.

Der er såmænd ikke meget mere at berette om hjemturen end at det gik godt hele vejen, incl. færgeoverfarten med H+H, og selv om returbilletten koster 170,- Dkr., håber undertegnede alligevel på, at deltagerne synes, at turen var alle pengene værd.

**Tak** for et pænt fremmøde i sommertøj og for et fremmøde i pænt sommertøj, - ikke mindst til damerne.

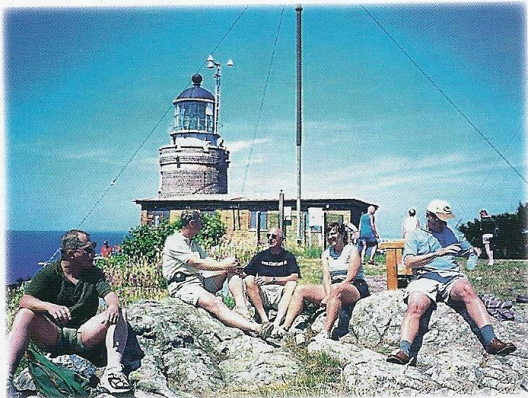


Vel ankommet til bygrænsen ved Mölle



Den der kommer først til Mölle, - får først malet.

Det passede fint at det blev Peder, han har længe overvejet at give Vespa'en en gang lak



Frokosten indtages på toppen af Kullen



Ved handel i kiosken er en svensk - lig en dansk krone



På vejen retur fra Kullen, er der dette sted en pragtfuld udsigt ned over Mölle havn. Der måtte vi ned og nyde en is

# Marinestation Holmen

Af: Peder Ellegaard Larsen, Team Vespa Øst.

I bagklogskabens krystalklare lys var det helt klart, at søndag den 21. september 2003, ikke var det bedste valg til en Vespatur i tørvejr og solskin - for at sige det mildt !

Dog var der medlemmer af Team Vespa, der trodsede såvel regnvejr som bilfri søndag og bragte sig selv og deres scooter ud til Marinestationen for at gå med rundt på Nyholm og høre om Marinens historie (der var dog også nogle, der tyede til bilen, for ikke at nævne Formanden, der kom cyklende fra Herlev !).

Uanset vejr og vind kom vi dog rundt på Nyholm, den nordligste af øerne på Holmen, hvor Marinen stadig er og har været siden 1690.

Vi gik langs Søminegraven og fik historien om Takkeladsbygningerne, Spanteloftsbygningen, beddingerne, Sixtus Vold med Rigets Flag og salubatteriet. Det var her oppe på Volden vi fik historien om Slaget på Rheden den 2. april 1801. Om Admiral Nelson og den unge løjtnant Willemoes på det Gernerske Flydebatteri.

Det var også lige før vi så Kaptajn Schrødersee blive roet ud til Blokskibet Indfødsretten for at overtage kommandoen efter den dræbte chef, men selv faldt da han satte foden på øverste batteridæk. Vi kunne godt forstå, hvorfor Marinen har hædret ham med et mindesmærke i form af en knækket skibsmast.

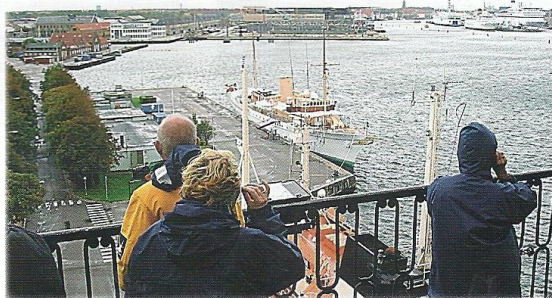
Vi syntes, at det var hele turen værd at kravle de 5 stokværk og 36 m op i Mastekranen for at nyde synet af byens tårne, Fregatten Peder Skram og Kongeskibet Dannebrog, der efter sigende var blevet liggende ved Kajen fordi Team Vespa ville komme forbi !

På vejen ud nåede vi både at få historien om Madeiravinen, der vokser op ad vagtsbygning "Under Kronen", med spiret med den store krone, der er forklaringen på, hvorfor arkitekt Philip de Langes bygværk bliver kaldt sådan og om Radiohytten, der var under restaurering.

De gamle gnistsendere, der senere skal ind i hytten, havde vi set stå messingskinnende inde i det lille museum, hvor vi også blev ført rundt på det store tableau over Holmen, som det hele så ud før Marinen begyndte at flytte ud. Det var også der, at vi kunne se den genopbyggede officersmesse fra Krydserfregatten FYEN.

Vi afsluttede turen på den nærliggende restauration Ravelinien, som er den tidligere toldbygning ved den gamle Amagerport, hvor vi igen fik varmen over en kop kaffe og en kage.

Vi kom hjem ved at køre uden om byen og med beslutningen om, at næste gang skal turen foregå i solskin på en dag, hvor byen ikke er bil - ( og scooter) fri !



# Vespa modeller gennem tiden

Af: Jan Haugsted, Team Vespa Øst.

**Følg med i denne serie af beskrivelser af de almindeligste klassiske Vespa scootere fra årene 1957 til 1968. I dette nummer bringes artikel nr. 3, som beskriver 150'erne.**

Mod slutningen af 1950'erne tog Vespa scootere en drejning mod hurtigere sportsmodeller, til dels ansporet af konkurrencen fra Lambretta, som var foran m.h.t. motorkraft. I sidste artikel hørte vi om GS150, som var den første af sportsmodellerne. Her beskrives dens to efterfølgere, GS160 og Super Sport, men først skal vi se på Gran Luxe, som var en slags standard-model, billigere end GS, men dog med mange af dens dyder. Den første Gran luxe hører dog hjemme i forrige generation.

## Gran Luxe 150 1957 - 1958 VGL1

*Stempelstyret indsugning*  
Effekt: 5,4HK  
Vægt: 98Kg  
Tænding: 28gr.  
Olie: 5%  
stempel: 57x57mm  
Karburator: MA19D  
Dæk: 3,5x10  
Gear: 3  
Topfart: 83Km/t  
Tank: 6,25Liter



Piaggio's måde at navngive deres modeller på er en kilde til undren - i hvert fald her 40 år senere. Dels kan handelsnavnene være forskellige fra land til land, og dels kan vidt forskellige generationer puttes ind under samme navn. Et eksempel på det sidste er GL150, som i parentes bemærket er den mest udbredte af alle Vespa'er i Danmark! Men i virkeligheden dækker navnet over 3 hovedtyper, som er meget forskellige.

Den første er VGL1, som er en wide-body 50'er model med mange lighedstegn til GS150 - men i virkeligheden identisk med VB1 (se forrige blad), dog med én undtagelse: den blev forsynet med 10 tommer hjul. Som curiositet kan det nævnes, at denne model blev produceret på licens hos ACMA i Frankrig med 9" hjul. Karbu-

ratoren havde plads i rummet under tanken og var forbundet med cylindren med et bøjet rør. Af hensyn til motorens bevægelser under affjedring var røret ført igennem chassiset via en stor gummibælg. Bemærk pynten på skærmene "kineserøjne", som er et særligt kendetegn for de tidlige GL-modeller.

## Gran Luxe 150 1959 - 1962 VGLA1, VGLB1

*Drejeventil indsugning*  
Effekt: 5,8HK  
Vægt: 88 Kg  
Tænding: 28gr.  
Olie: 2%  
stempel: 57x57mm  
Karburator: Dellorto SI 20/17C  
Dæk: 3,5x10  
Gear: 3  
Topfart: 80Km/t  
Tank: 7,7Liter



VGL1 blev efterfulgt af VGLA1, men de har kun navnet til fælles. VGLA1 var snarere en slags opgradering af den tidligere VBB med drejeventil i motoren, smallere chassis samlet i centerlinien, men med større hjul. Man ønskede åbenbart at genbruge noget af det bedste fra GS150, styret og bremsetromlerne, men alligevel holde prisen nede. Her i slutningen af 50'erne ser vi altså både wide-body modellerne med de stempelstyrede motorer, side om

side med de mindre modeller, som har moderne chassis og ventilstyrede motorer.

I 1961 indførtes nogle ændringer, bl.a. en større forchromet baglygte og det gav anledning til en navneforandring, VGLB1.

VGL-typerne blev vistnok kun solgt i Nordeuropa, i hvert fald er de ret ukendte i resten af verden, inkl. Italien, og det er svært at finde nogen som helst information om dem. Ironisk nok synes mange af dem at være havnet her i landet. I Sverige går denne model under navnet Touring. Der blev fremstillet 47300 eksemplarer af denne model.

## Gran Luxe 150 1962 - 1965 VLA1

*Drejeventil indsugning*  
Effekt: 6,25HK  
Vægt: 88-100Kg  
Tænding: 22gr.  
Olie: 2%  
stempel: 57x57mm  
Karburator: SI 20/17D  
Dæk: 3,5x10  
Gear: 4  
Topfart: 90Km/t  
Tank: 7,7Liter



I 1962 kom en ny GL-model, VLA1,

som blev bedre markedsført. Den vigtigste forskel var et revideret chassis. Under baglygten blev det mere kantet så nummerpladen kunne skrues direkte fast heri. Det gav et mere moderne udseende bagtil. Forskjoldet var en smule smallere end før og kanten dækket af en påvalset alu-liste. En ny styrlås blev anvendt - den kunne udskiftes uden at fjerne styr og forgaffel, og støttefoden blev kraftigere. Dette chassis blev gradvist standard og anvendtes på senere modeller. Desuden fik den et tiltrængt fjerde gear, men den mest synlige ændring var styret med den trapezformede forlygte. Selve styret er åbent fornedet men undertiden monteret med dæklader. Skærmene havde prægninger på siderne. Det var det første tegn på udviklingen af en ny Vespa hus-stil, som førte til skarpere kanter. Aluminiumspyntelister kom igen på siderne, baglygten fik nyt design og i nogle tilfælde en ny dobbeltsadel. Dette er den mest udbredte GL - næsten 80.000 blev der lavet over en periode på 3 år.

### Gran Sport 160 1962 - 1964 VSB1

*Stempelstyret indsugning*  
Effekt: 8,2HK  
Vægt: 111Kg  
Tænding: 26gr.  
Olie: 5%  
stempel: 58x60mm  
Karburator: SI 27/23  
Dæk: 3,5x10  
Gear: 4  
Topfart: 100Km/t  
Tank: 10,8Liter ??



VSB1

GS160 VSB1 var efterfølgeren for GS150, men udvikledes faktisk fra den "nye" 125 model fra 1958. Derfor har

de to GS-modeller næsten intet til fælles bortset fra styr, baglygte, horn og rustfri pynteliste på kanten af forskjoldet. Motorophæng og gear-kasse er støbt som én enhed (ingen separat svingarm som i GS150). Krumtapakslen fik rulleleje i koblingsiden og koblingen blev forstærket. Den nye motor var tydeligt designet med tanke på fremtidig kapacitetsforøgelse og er stadig grundlaget for motoren i den senere P200. Skønt motorkraften var den samme som GS150, blev den opnået ved lavere omdrejninger. Dette nedsatte belastningen på de mekaniske dele og forøgede pålideligheden. Af den grund kunne olieblandingen nedsættes til 5%.

Styret var magen til det på GS150, men reservehjulet fik en hel ny placering: venstre bagpanel, som tidligere var bagagerum, blev gjort aftageligt så hjulet kunne være herunder, med batteriet i centrum. Denne ændring var en stor succes, og alle top-modeller har lige siden haft reservehjulet placeret her. Bagagerummet skulle nu have en ny placering, så det blev lavet under bagdelen af chassiset med en låge lige over baglygten. Dette arrangement var til gengæld ingen succes da rummet var alt for lille.

Forhjulsophænget var helt nyt, idet fjeder og støddæmper nu blev sammenbygget til én enhed.

En anden ændring var, at for første gang på en Vespa var hjulfælgene symmetriske! Formodentlig har ideen været, at det ikke længere var nødvendigt med asymmetriske fælge fordi reservehjulets placering i venstre side nu sørgede for den nødvendige balance. Ikke desto mindre gik man senere igen over til asymmetriske fælge. VSB1 mk1 blev kun leveret i farven "Toscana-hvid", med lysegrå dobbeltsadel.



Her ses det lille "bagagerum" som blev indbygget i bagskærmen på GS160 mk1, samt den lysegrå sadel.

I 1963 kom en betydeligt revideret model. Logisk set skulle den have heddet VSB2, men af en eller anden grund kom den til at hedde VSB1 **mk2**. Det bageste bagagerum blev for småt, og det må også have været dyrt at producere. Løsningen blev, at rummet blev flyttet til indersiden af forskjoldet. En lignende løsning havde i nogen tid kunnet fås fra firmaet ULMA, men dens fremkomst i GS160 gjorde det til standard på alle store modeller. Farven på sadlen blev ændret til sort. GS160 repræsenterer et højdepunkt i Vespa's historie. Den forbliver det ultimative scooter-symbol på sin tid, især i England hvor den faldt sammen med den tids herskende mode: The »Mods«. Piaggio lavede 60.000 af dem og et mindre antal blev lavet i Tyskland.

### Super Sport 180 1964 - 1968 VSC1

*Stempelstyret indsugning*  
Effekt: 10HK  
Vægt: 105Kg  
Tænding: 26gr.  
Olie: 5%  
stempel: 62x60mm  
Karburator: SI 27/23  
Dæk: 3,5x10  
Gear: 4  
Topfart: 105Km/t  
Tank: 9Liter



SS180

I 1964 havde GS i forskellige versioner været fremme i 10 år. Selvom dens fine linier og kurvede stil havde givet den status som klassiker, var moden ved at ændre sig. Efter at Lambretta havde introduceret deres skarpkantede serie 3 i 1962, måtte Piaggio gå samme vej på deres nye model. Løsningen blev at tage chassiset fra GL150 og kombinere det med motor og forhjulsophæng fra GS160, øge volumenet til 180cc og så havde man en "super sport" eller SS180. Det ekstra motorvolumen fremkom ved en forøget boring. Karburato-

ren fik større hoveddyse og bedre choker. Resultatet var kun marginalt højere hastighed, men en bedre acceleration op gennem gearene. Desværre ser det ud til, at modellen i begyndelsen blev leveret med for lille en dyse i karburatoren. Herved køles motoren ikke tilstrækkeligt og resultatet kan være at stemplet "sætter" sig. I alle tilfælde har SS180 ry for at gøre netop dette.

Skærmene fik nu tydelige kanter på siderne for at tækkes moden. Forlygten er trapezformet som et eksempel på tidens stil, men i 1968 gik man alligevel tilbage til rund forlygte.

I 1968 kom en revideret udgave. Formen på horndækslet ændredes og bagste ende af chassiset blev forstærket visse steder indvendigt. "Muslingeskal-hornet", som havde været en de-

stinkt feature på mange modeller, blev droppet til fordel for at anderledes design. En forøget standardisering af dele betød, at mange af disse ændringer også indførtes på Sprint og Super modellerne.

Som GS'en før den og Rally senere, blev SS180 solgt i visse lande uden batteri, tændingsnøgle og parkeringslys.

## Stemmingsbilleder fra Vespa Klub Århus' 50 års jubilæum



## 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 indtegnes hos:

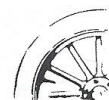
**PROVINSFORSIKRING**  
- ET ALM. BRAND SÆLSKAB

### Veteran-Kundefordele

- Veterankøretøj nr. 2 og efterfølgende indtegnes med en rabat på 25% (ansvar + kaskoforsikring).
- Der ydes yderligere 15% rabat til A-kunder i Provinsforsikring.
- Gratis forsikringsdækning (sum kr. 136.654) på andet uindreg. veterankøretøj under opbygning, eller reservedele hertil (hvis indboforsikring haves eller tegnes i Provinsforsikring).
- Vejrhjælp 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](http://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](mailto:nordisk@veteranforsikring.dk)



# På Vespa gennem Europa

## Sommeren 1994

Af: Betina & Allan Houe, Vespa Klub Århus.

Det hele startede med at Betina og jeg ville ud at rejse i nogle måneder. Så vi tænkte på at tage på interrail som så mange andre gør når de vil ud at se verdenen. Efter at have forsvoret at jeg aldrig skulle have en scooter igen efter at den jeg købte som 17 årig ikke holdt særlig lang tid, endte det alligevel med at vi en dag befandt os på ryggen af sådan et »dyr«, som jeg havde støvet op i nærheden af Hvidesande - en PX200 årgang '89, for som min teori gik på, så var den så ny at den burde kunne holde til en lille tur til udlandet.

Sådan gik det til at vi kørte 9.940 km. på 70 dage. Selve turen var selvfølgelig en så stor oplevelse, at der kunne skrives bøger om denne, men vi nøjes med et på linier til Vespajournalen.....  
Om formiddagen lør. d 6/8 1994



startede vi hjemme fra Tårs i Nordjylland på en scooter, der var læsset til bristepunktet med alt hvad to personer skulle bruge til en tur på godt to måneder, pakket ned i to rygsække, telt og mad. Selvom der var så meget, der skulle med, var maskinen ret ligevægtig da det fyldte det hele - fra forreste bagagebærer over trinbræt til bagerste bagagebærer.

Første dag nåede vi til Schleswig, hvor vi overnattede på en raste-



plads med teltet gemt i de træer, der omgav pladsen (det er ikke helt lovligt at campere på den måde i Tyskland).

Næste dag gik turen mod Berlin. Undervejs så vi Plöner slottet, som var lavet om til et eller andet kulturelt fristed, så det havde ikke så meget med et slot at gøre længere. I Lübeck gik vi en tur i den gamle bydel, der var ret velholdt. I det hele taget kunne

ne. Det mest spændende var Checkpoint Charlie - den gamle overgang mellem Øst og Vest - som var indrettet til museum for alle mulige og umulige flugtforsøg.

Fra Berlin kørte vi videre og ca. 30 km. fra Frankfurt am Oder punkterede den kære Vespa, og vi begyndte at fortryde, at vi ikke havde købt en togbillet. Nå men efter en halv time var vi på vejen igen.



Hjulet holdt i ca. 5 km. inden det var fladt igen. Vi måtte derfor have det af igen. Efter at have lappet hjulet kørte vi videre, men denne gang holdt det kun to minutter. Endnu engang måtte vi have hjulet af, men hullet var så stort, at selv den største lap ikke var stor nok. Efter længere tids venten fik vi hjælp af en lokal, der havde en ven som ejede et værksted.

Nu kunne vi fortsætte turen, men meget langsomt, da vi var lidt nervøse for om den traktorlap, han havde sat på, nu kunne holde.

Da vi langt om længe nåede frem til Frankfurt am Oder var klokken blevet ca. 23.30 og campingpladsen havde lukket. Vi besluttede os for at campere i den nærliggende skov, men helt ude i udkanten så man kunne se, at det ikke var for snyde nogen, men at vi var kommet for sent til pladsen.

man fornemme, at vi var ved at være i det gamle Østtyskland. Her på andendagen har siddefladen endnu ikke vænnet sig til at sidde på en scootersadel hele dagen.

Efter endnu en overnatning nåede vi til Berlin, hvor vi efter flere timers ufrivillig sightseeing i udkanten af byen endelig fandt en campingplads. Vi brugte et par dage i Berlin og fik set alle seværdigheder-

Kl. 6.30 vågnede vi pludselig ved, at der var to tyske polititjenere, der snakkede meget højt og ruskede i teltet. De spurgte hvad vi lavede der, og fortalte, at man ikke måtte campere i skoven i et og samme spørgsmål. Vi svarede som det nu var, at vi var kommet for sent p.g.a. flere punktering-er. Efter lidt tyskøvelser og fremvisning af pas fik vi at vide at, vi var heldige at det



ikke var skovpolitiet, der havde fundet os for så havde vi fået en bøde.

I Frankfurt var det umuligt at opdrive en slange i den rigtige størrelse og som om det ikke var nok, så startede mens vi ledte en regnbyge, der varede en hel uge.



Vi besluttede at køre over grænsen til Polen, for derovre måtte man jo kunne finde noget der kunne bruges. Efter en hel dags kørsel i regnvej og langsom fart p.g.a. slangen, der kunne sprænge hvert øjeblik, kom vi til en campingplads, som egentlig var ret hyggelig hvis der havde været bedre vejr. Der gik en hel dag med at finde ud af, at man ikke kunne få en slange i Polen. Vi kørte derfor tilbage mod Frankfurt for der kunne man jo få sendt en fra DK, og Tysklands postvæsen stolede vi lidt mere på end det polske.

Vi fandt en Camping plads på den polske side, ca 200 m. før grænsen (som er en bro) til Tyskland, og for at spare penge slog vi teltet op der. Bagefter fandt vi hen til den knallertforretning, som havde været flinkest mod os et par dage før, hvor vi jo ledte efter slangen. Han gav os lov til, at vi kunne give mine forældre adressen til hans forretning, så vi kunne modtage slangen. Det blev til næsten en uges ophold på den polske plads, med en tur til Tyskland ca. to gange om dagen for at høre efter om slangen nu var kommet frem samt for at gå på WC, da de polske var temmelig ulækre.



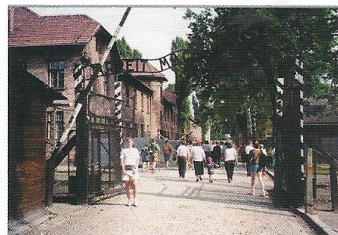
Langt om længe kunne vi så køre længere øst på, men det regnede stadig. I Poznan var vi inde i en gammel borg, der var lavet om til museum. Alt var tilgængelig derinde og intet var spærret af. Den eneste beskyttelse, der var af de gamle ting, var nogle filtsko, som man fik på, så man ikke sled på de gamle fine gulve.

Da vi nåede til Looz lejede vi en hytte (på størrelse med et mindre dansk sommerhus), fordi vi var trætte af, at det regnede konstant. Vi fyrede godt op i hytten og fik vasket det tøj, som trængte til det, og tørret alt det andet. Efter en god nats søvn i rigtige senge stod vi op til regnvej. Vi besluttede os for at holde en pause og tage en nat mere i hytten. Det viste sig at være en god investering, for det stoppede med at regne om natten og vi fik godt vejr i flere uger frem.



Da vi nåede til Warszawa fik vi aftensmad på Burger King, som for engang skyld smagte godt. Vi blev i Warszawa til at vi havde set hele byen og alle dens seværdigheder.

Lidt længere syd på skulle vi se Auschwitz.



For første gang på hele turen havde vi ikke vores papirer med os, da det bare var en endagstur, og vi skulle tilbage til vores campingplads samme eftermiddag. Halvejs møder vi imidlertid nogle betjente, der havde set at vi var udlændinge. Vi blev vinket ind til siden for at vise papirer på os selv og scooteren. Efter at have forklaret dem på tysk, engelsk og fransk at de lå i teltet fortalte han på polsk fingersprog, at vi fik en bøde på ca. 25 dkk. og at vi måtte GÅ tilbage efter papirer og polske penge - en tur på ca. 20 km. Allan spurgte, om vi

kunne betale i D-mark, men det mente han ikke var så godt, for det kunne han jo ikke give nogen kvittering på. Det sluttede med, at vi måtte slippe ca. 60,- kr. i D-mark og fik lov til at KØRE tilbage efter papirerne. Besøget i Auschwitz viste sig dog at være hele turen værd.



Fra Polen kørte vi videre mod Slovakiet, hvor vi blev en bremselektion rigere. Vi havde kørt i de slovakiske bjerge hele dagen i regnvej. På vejen ned af et af dem, kørte vi i kø med en meget moderat hastighed. Pludselig bremsede den forankørende bil, og som alle ved er en scooters hjul ret små og glatte i regnvej. Vores opbremsning resulterede derfor i, at vi pludselig lå på vejen og kurede 3-4 meter hen ad asfalten. Vi fik heldigvis kun nogle blå mærker og huller på knæerne, men vespaen fik nogle ridser på den ene balle samt en smadret vindskærm. Bremssegrebet skulle lappes sammen med tape og en kuglepen til afstivning.



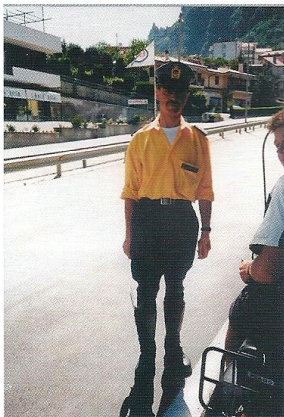
Efter disse nødtørftige reparationer kørte vi videre til den nærmeste campingplads, der havde hytter. Aftenen gik med at undersøge vores bagage for huller/skader. Der var ikke noget, der ikke kunne bruges, så alt var næsten ok.

Østrigs grænse nås i regnvej. Vi fandt hurtigt ud af, at vi ikke havde råd til at opholde os i dette land ret længe, da benzinen pludselig var blevet fem gange så dyr som dagen før ligesom campingpladsen kostede meget mere for en telt plads, end for en hytte med alt i Slovakiet.

I Italien kørte vi meget målrettet mod

Venedig, hvor vi brugte et par dage på at se alle de kendte seværdigheder som Marcuspladsen, Rialtobroen mm. Et par dage senere sendte vi Vespaen på værksted for at få den checket for fejl efter det lille styrt. Mens den blev repareret boede vi på en god stor luksus campingplads med swimmingpool og egen strand. Efter et par dage på stranden tog jeg ind til byen for at hente vores scooter igen. Nu havde vi fået udbedret de skader, der var mest nødvendige for at kunne fortsætte, bl.a. nyt koblingsgreb og vindskærm.

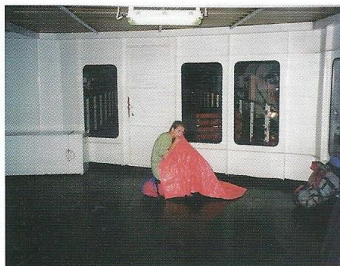
På vej til San Marino fik vi en bøde for at køre i den forkerte retning på en firesporet vej. Vejen til byen, som jo ligger på toppen af et bjerg, var nemlig delt af et autoværn mellem den opadgående færdsel og den nedadgående. Mellem vendemulighederne var der ca. 2-3 kilometer. Efter at have set et bilmuseum, som lå på den anden side af vejen, skulle vi jo videre op mod byen. Og i stedet for at køre flere kilometer nedad mod den næste vendemulighed kørte vi 200 m. opad til det nærmeste vendepunkt. Det var nogle utrolig flotte politiuiformer de havde i San Marino (det kostede ca. 80 kr. at se dem på nært hold). De har også Vespaer som tjenestekøretøjer.



Da vi endelig var nået op til toppen af bjerget og kom til byen, fandt vi en utrolig speciel by hvor ALT kunne købes lige fra våben til falske politiskilte helt lovligt.

Nogle dage senere skulle vi bestille nogle færgebilletter fra Ancona (Italien) til Patras (Grækenland). Og jeg som havde sejlet fra Frederikshavn til Larvik mange gange vidste godt, at en "Deckpassenger" var en der ikke havde en kahyt og derfor måtte nøjes med opholde sig på dækket med de fælles sofagrupper, restauranter, kiosker osv.

Efter at have overtalt Betina, som derimod mente, at en »Deckpassenger« var en, der skulle opholde sig på dækket, bestilte vi billet uden kahyt, da man kunne spare ca. 1000 kr. - og turen varede jo kun 36 timer. Vi kom ombord og viste vores billetter og blev vist en etage op, og endnu en osv. indtil at vi stod helt oppe i den frie luft, og havde fundet ud af, at en "Deckpassenger" var en, der skulle opholde sig på dækket (Heldigvis var der 30-35 grader). Den nat sov vi under åben himmel, som alle andre dækkpassagerer.



Den næste dag gik ved swimmingpoolen på færgen, hvor vi også aftalte, at vi om aftenen ville spise aftensmad i restauranten. Hvad vi ikke havde taget højde for var, at vi var sejlet ind i en anden tidszone, der var en time foran, så vi fik allernådigst lov til at skynde os at spise vores ret dyre aftensmad, da de var ved at lukke, for klokken var jo mange.

Om morgenen var der udsigt til Albanien, og lidt efter "mellemlandede" vi på Korfu. Sidst på eftermiddagen lagde vi til »kaj« i Patras.



Efter at have kørt fra borde satte vi kurs mod Korinth.

På campingpladsen i Korinth var der mange vilde katte, som rendte rundt og tiggede mad fra turistene.

Da teltet var pakket ud gik vi ned for at bade. Det var første gang, at vi prøvede at bade i vand, der var over 25 grader varmt. Det var utrolig lækkert, at man ikke lige skulle vænne sig til temperaturen først - i stedet var det direkte varmt at gå i vandet.



På vej mod Athen kørte vi hen til det gamle Korinth, som egentlig bare består af en samling gamle huse, der er faldet sammen. Næste højdepunkt på turen var at køre over Korintherkanalen, som er en kanal, der er gravet 1882 - 1893 og er 6300 meter lang. Kanalen forbinder den Korinthiske bugt og den Saroniske bugt. Fordelen ved kanalen er, at man ikke skal sejle hele vejen rundt om øen, hvis man skal sejle fra Korinth til Athen. I gamle dage ville dette jo tage mange dage.

På færgen havde vi talt med en tysker, der havde været i Athen mange gange, og han fortalte, at når vi skulle op og se Acropolis, skulle vi gøre det tidligt om morgenen, hvis vi ville have noget ud af det. Det gjorde vi så og kom MEGET tidligt og oplevede en solopgang over Athen sammen med meget få andre - det var UTROLIG flot. På vej ned stødte vi ind i flere busfulde turister, der var blevet kørt fra deres hoteller ud for at se Acropolis sammen med alle de andre turister. Vi sendte tyskeren en venlig tanke, for at vi havde fået lov til at opleve sådan en solopgang næsten alene, i stedet for at stå sammen med langt over hundrede andre turister der maser og skubber.

*Fortsættes i næste nummer.*

**HAR DU BESØGT VORES  
HJEMMESIDE  
WWW.VESPA-KLUB-  
DANMARK.DK  
PRØV DET...!**

# Turen for de tapre

Søndag d. 27. juli 2003

Af: Helge Preben Sørensen, Vespa Klub Silkeborg.

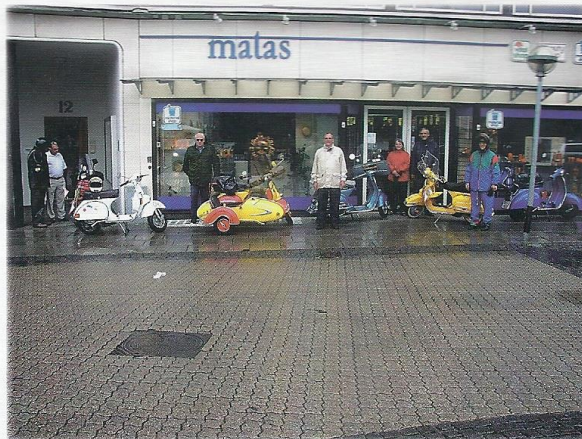
Så var tiden sat til søndag d. 27. juli. Vi var en flok Vespaer som havde sat hinanden stævne på torvet i Silkeborg med videre destination Ilse og Manfred, vore tyske medlemmers sommerhus ca. tyve kilometer fra Silkeborg. Sommerhustur lignede en joke for det hamrede ned med regn allerede fra starten. Så i dette vandede vejr, ankom vi omkring kl. 12.00, som indbudt.

Der var vist ingen som undgik at få bare en våd buksebag, men humøret var højt, det var jo også herlige mennesker vi kom ud til, der inde i skoven.

Vi blev alle fint beværtet (alle rødde), måske pr. fortjeneste for Vespafolket er jo også sublimt.

Og tænk sig, da vi efter nogle dejlige timer vendte tilbage til "vores by", fulgte vore værter med, også på scooter, da var det dog blevet tørvejr. Så drejede vi af ind til "24" (Bodil og Kaj) hvor vi "svampede" den videre. Men alting skal jo have en ende, også denne tur for jeg sidder jo nu et andet sted og skriver dette her fjorten dage senere.

Hjertelig tak til alle og ikke mindst Ilse og Manfred.



## “ Den tekniske side ”

### Husk hjulmøtrikkerne!

Vær opmærksom på at hjulmøtrikkerne skal efterspændes, og der skal være fjedrespændskiver under møtrikkerne.

Husk også splitten på den store hjulmøtrik. Luftrykket skal også tjekkes og være på 26-30 for og 30-32 bag. Alt for mange køre med for lavt tryk. Til dem der køre om vinteren kan fås vinterdæk, som det nok er værd at overveje hvis man køre meget.

Olien i gearkassen bør skiftes 1 gang om året, dette er for at undgå metalspåner som kan sætte sig i koblingspladerne

Egon Taxhjelm



Billedet er taget i Sanery i syd Frankrig af Egon Taxhjelm, september 2003.

# 50 års forretnings jubilæum

Af: Freddy H. Christensen, Team Vespa Øst.

## FREDERIKSBERG MOTOR CO.

Stenogade 3-5 København V.  
1953 - 2003

**Indledningsvis** skal jeg erkende, at det aldrig rigtig er lykkedes for mig at vriste særlig mange oplysninger ud af Benny Pedersen, der sammen med sønnen Frank, ejer Frederiksberg Motor Co., om forhold der vedrører privatlivet eller forretningen, ja ikke engang en præcis dato for 50 års jubilæet er det lykkedes af få frem.

**Benny** har altid levet efter det udtalte princip, at den der lever småt, lever godt, - suppleret med et andet ord-sprog, - at man skal ikke slå større brød op en man kan nå at spise, - eller hvordan det nu er, at man siger.

**I gennem de mange år** Benny har beskæftiget sig med Vespa, og udelukkende med Vespa, har publikumsinteressen gået op og ned som en rutchebane. Opgangstider har været fulgt af nedgangstider, og vis a versa, hvilket har betydet at de forhandlere

der i opgangstider investerede i større og flottere lokaler, gik rabundus når nedgangsperioden kom.

**Sådan er det ikke gået for Benny**, der stadig reparerer Vespa'erne, bogstaveligt talt på gulvet med en papplade som underlag og i de samme beskedne lolaler på størrelse med en 3 værelses stueejlighed, hvilket det sagtens kunne være, - og hvor hvert rum er proppet til bristepunktet med nye og brugte Vespa scootere, originale reservedele, småting og dimser i godt slidte, brune papæsker, så kunder der har et livslangt kendskab til Vespa får sig et nostalgisk trip ved besøg i foretningen.

**Man kan ikke undgå at mindes "gamle dage"**.

Af de mange Københavnske forhandlere der opstod da Scooteren blev populær i 50'erne, er der kun Frederiksberg Motor Co. tilbage som autoriseret Vespa forhandler, der stadigvæk sælger brugte, renoverede både og de

nyeste Vespa scootere, forudsat altså, at Importøren, C.Reinhardt, vil tage nye modeller hjem til Danmark.

**"Stenosgade"** er det eneste sted hvor du har en chance for at få fat i en hvilken som helst del til hvilken som helst model og til hvilken som helst årgang, blot det er en Vespa, - eller sagt på en anden måde:

**Hvad Benny ikke ved om Vespa, er ikke værd at vide.**

Artiklen om Frederiksberg Motor Co. kunne blive en hel del længere, ved at skrive om Benny's medhjælpende viv Lis, - om deres søn Frank som har arbejdet i forretningen på lige fod med sin far i ca 20 år, - om de mange Vespa'er der er stablet i kælderen under forretningen og på et lager i omegnen samt i bryggeret i hjemmet, men jeg stopper her, med at ønske et stort til lykke til ejerne og udtrykke håbet om at **Fredriksberg Motor Co.'s må leve i mange år.**

## Handelspladsen

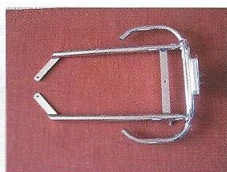
### Haves:

Delegarage i Århus C.  
Hvis interesse så kontakt  
Troels på 23 30 27 30

### Sælges:

Der er nu fremstillet kopi af den org. udtræks bagagebære, og udført i god kvalitet forchromet.  
Pris Kun 850,-  
Kan bestilles hos Egon Taxhjelm  
Telefon 86826844

Bagagebæreren fremstilles kun på bestilling, og der skal betales depositum på kr 300,- ved bestilling.



### Sælges:

Master sidevogn  
Højeste bud over 15.000,-  
Henv. Mona Sørensen  
på 25 13 63 59



### Sælges:

Vespa klub Silkeborg har fået lavet flagstænger i rustfri stål, og i en god kvalitet, ca. 30 stk er til salg.  
Prisen er 55,00 pr stk + evt forsendelse.  
Kan bestilles hos:  
Egon Taxhjelm  
Telefon 86826844



**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**

# KLUBNYT



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

Nu går året på hæld...

Nu er de fleste scootere nok kommet på vinteropbevaring, der er dog nogle få som ikke lader sig skræmme af lidt frost og sne.

Men der er forhåbentlig stadig en masse vinteraktiviteter i de forskellige klubber, ikke mindst den årlige julefrokost.

Ellers er der ikke sket særlig meget siden sidst. Dog har Vespa Klub Aarhus' afholdt 50 års jubilæumstræf med stor deltagelse fra udlandet, her iblandt Christa fra Italien, som var på besøg, og kørte med på en tur rundt på Djursland.

Med venlig hilsen

Allan Houe  
Præsident



**Formand**  
Kün 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  
www.Vespa-Klub-Aarhus.dk

**Referat fra Vespa Klub Aarhus' generalforsamling.**

Søndag d. 26 oktober kl. 13.00

Dagsorden:

1. Valg af dirigent og om nødvendigt stemmeudvalg  
Jørgen Kristensen blev valgt til at styre forsamlingen.

2. Formandens beretning  
Mary Ann fortalte om klubbens omtumlede tilværelse med hensyn til div. Flytninger af klubben. Ellers var det nok vores jubilæums træf der har fyldt mest i det forgangne år. Et træf vi for øvrigt har fået meget ros for. Det fælles blad kom hun også ind på. Et meget flot blad, der måske ikke er så nærværende som da vi havde vores eget.

3. Kassereren forelægger det reviderede regnskab for det forløbne år

Bent Bonde gennemgik det flot opstillede regnskab meget grundigt og dette blev godkendt.

4. Behandling af indkomne forslag  
Hurtigt overstået, da der ikke var kommet nogle

5. Valg af bestyrelse  
Så var det tid for valg af bestyrelse som ser ud som følger:

**Formand:** Mary Ann  
**Kasserer:** Karsten Tugel Madsen  
**Sekretær:** Michael Sørensen  
**Redaktør:** Dung Tien VU

**Revisor:** Annie Pedersen  
**Menigt bestyrelses medlem:** Jørgen Kristensen  
**Suppleant:** Erik Lauersen

6. Eventuelt

Her blev drøftet forskellige ting, blandt andet blev vi enige om at betale for at få vores hjemmeside op og køre. Ligeledes er vi enige om at vi skal bruge nogle af vores penge på klubbens medlemmer. Evt. en scooterlift i klubben så det bliver lettere at skrue i maskinerne. En anden ting er at vi skal ud og køre noget mere. Virksomheds besøg om vinteren var også oppe og vende. Bent foreslog også en Stegt flæsk med persillesovs tur med efterfølgende besøg på Gyllingnæs gods. Ikke tosset.

Alt i alt en god og problemfri generalforsamling der egentlig startede baglæns, da vi startede med at spise, og uddele 5 og 10 års nåle til klubbens tro soldater.

Og de nominerede er:  
5 års nål:  
Jørgen Kristensen  
10 års nåle:  
Carlo Ernsten  
Per Gyldensted  
Bent Bønde

Stort tillykke til dem alle  
Michael.



**Formand:**  
Peer F. Tanggaard  
Willemoesgade 52 4  
6700 Esbjerg  
Tlf.: 75 12 33 71  
vespa@esenet.dk  
www.Vespa-Klub-Vestjylland.dk

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



**Formand:**  
Ole Søren Sørensen  
Torup Møllevvej 5  
8305 Samsø  
Tlf.: 87 92 12 13  
ole.soerensen@adslhome.dk



**Formand:**  
Flemming Olsen  
Kirkegyden 6, Voel  
8600 Silkeborg  
Tlf.: 86 85 35 00  
Flemming-voel@mail.tele.dk  
Sekretær:  
Tut østergård  
Tlf.: 86 82 82 32  
Indmeldelsesgebyr 50,-  
Kontingent 200,- enkelt person.  
Kontingent 250,- familie.  
Henv. Kasserer:  
Egon Taxhjelm  
Tlf.: 86 82 68 44  
Vespa@Taxhjelm.dk

**Beretning ved Vespa Klub Silkeborg's generalforsamling d. 2. oktober 2003.**

**Medlems udvikling:**  
År 2000 var vi 19 medlemmer.  
År 2001 var vi 21 enkelt medlemmer og 11 familie medlemmer  
År 2002 var vi 30 medlemmer. Jeg kan ikke dele dem.  
År 2003 er vi 20 enkelt medlemmer og 14 familie medlemmer  
Alt i al syntes der er en pæn og kontrolleret udvikling.

Aktiviteter i det forløbende år: Gråsten turen blev afviklet i et fantastisk vejr og til alles

tilfredshed. Knallert klubben AKTIV' s himmelbjerg tur var også kendetegnet med godt vejr og en helt speciel atmosfære, det skal simpelt hen opleves, rundt regnet 80 deltagere. Vi må overveje hvorledes vi kan gøre gengæld.

Euro Vespa som i år fandt sted i Wien havde ingen deltagere fra Vespa Klub Silkeborg og jeg er sikker på, at næste år er der heller ingen deltagere fra Silkeborg. Det finder nemlig sted i Lissabon, Portugal. Manfred og Ilse indbød til traktement i deres sommerhus på Kristianshede. Det startede godt nok med regn, men da vi havde nydt Ilses mad og drukket Manfreds vin og øller, skinnede solen og vi begav os på en rundtur omkring Silkeborg og vi sluttede hjemme hos 24, med vin og øl en ganske festlig afslutning på en lang dag.

Næste tur gik til den vestlige side af Silkeborg, vi nød kaffen på Vrads Sande, ligeledes i dejlig vejr. Turen var perfekt planlagt og afspejlede rigtigt godt den jyske natur.

Vespa Klub Århus fejrede sin 50 års jubilæum, her var vi også med: 2 delvis og 2 fuldtids. Prisen afskrækkede mange.

Samsø blev også besøgt, hvor Ib og Gerda lagde grundstykke til, med grill og ture rundt på øen, for resten skal jeg lige nævne at der er dannet en klub derovre, nemlig Vespa Klub Samsø og det er flot, de er omkring 10 medlemmer, så de må simpelthen have endevendt alle hyttefadene og trukket dem op med krog. Nu går vi vinteren i møde og den kommende bestyrelse skal snart til at planlægge vinterens aktiviteter, som vi alle håber bliver spændende, hvad med en god ide?? Ingen skal holde sig tilbage.

Vi har i den forløbende periode besluttet at indføre indmeldelses gebyr på 50 kr. og det gælder også hvis man bliver slettet for ikke at indbetale kontingent til rette tid. På opfordring af et af vore medlemmer, har bestyrelsen besluttet at sende pr. e-mail et kort referat fra hvert medlemsmøde til alle der har internetforbindelse.

Af praktiske grunde har bestyrelsen besluttet at ændre regnskabsperiode fra nuværende 1/10 til 30/09 til fremover 1/09 til 31/09. Dette indebæ-

rer, at den kommende periode bliver på 11 mdr.

Her til sidst vil jeg takke de mange medlemmer der aktivt har ydet den ene eller anden indsats for Vespa Klub Silkeborg' s trivsel både ved at arrangere ture, tage i mod os eller skrive artikler til bladet.

Jeg vil gerne opfordre jer alle sammen til at skrive artikler til Vespa Journalen, i går vel alle sammen rundt med en oplevelse omkring en Vespa, det kan være en restaurering eller afhjælpning af en skade, det kan også være en stump du har ledt længe efter. Lad os få det ned på papiret og delagtiggør os andre. Sidst men ikke mindst vil jeg på egne vegne takke alle bestyrelsesmedlemmer for et godt samarbejde i det forløbende år.

**Referat fra Vespa Klub Silkeborgs generalforsamling d. 2. oktober 2003.**

Flemming bød velkommen til generalforsamlingen, og indledte mødet med at opfordre Bent Skaarup til at påtage sig hvervet som dirigent. Bent blev herefter enstemmigt valgt til dette ansvarsfulde job. Herefter blev der valgt stemmetællere, og så fulgte formandens beretning, som sjovt nok blev vedtaget. Kassereren fremlagde det reviderede regnskab, som med nogle revisor-forbehold og efterfølgende forklaring, blev godkendt, inklusive næste års budget. Bestyrelsen foreslog en kontingent-forhøjelse, og begrundede forslaget med, at klubbens midler nærmede sig betænkeligt bunden, og der med det indstående, næppe ville kunne forventes tilstrækkelig tilslutning. Herefter blev der foreslået at man gik til afstemning om emnet. Resultatet blev som følger: 5 stemmer for en forhøjelse og 9 imod, forslaget faldt da med de 9 nejstemmer. Egon var på valg som kasserer, og han blev genvalgt. Allan var på valg som redaktør, og han ønskede ikke genvalg. Så kommer det nedrige forslag fra Bent, at Henning Skaarup skulle opstille til denne post, tænkt på ens bror, kan være sådan. Altså trods alle mine protester, kunne jeg ikke gøre andet, end

at se, at jeg herefter var valgt. Jeg havde af gode grunde ikke lavet notater til referat, derfor bliver dette mit første indlæg, en noget tyndbenet kop the. Til valg af revisor, blev der genvalg. Punkt 8 var fastsættelse af næste års kontingent, og det forblev som tidligere begrundet uændret. Til suppleanter blev valgt: Mogens og Bent. Under eventuelt, var der enighed om at være med på bladet på 16 sider, med et sideblik til prisen.

Så blev der under en del snak om en julefrokost, pludselig kastet 2.500 kroner på bordet af Bent Skaarup, og nu lysnede det, så julen alligevel skulle kunne reddes. Og så skete det igen: Nu ville John Nørgaard også sikre sig en rigtig jul, og donerede 500 kroner til samme formål. Så nu er det sikkert: Med en egenbetaling på 50 kroner, bliver det Vespa-jul med tilhørende frokost, fredag den 16. januar 2004 i klub lokalet klokken 1900.

Flemming takkede for frem-mødet og den sædvanlige rolige deltagelse, og så gik vi over til det vigtige emne, at se på nogle flotte stykker smørrebrød, som vi endda i fællesskab fik til at forsvinde. Personlig vil jeg takke for en rigtig hyggelig aften, og til de medlemmer som ikke tidligere har deltaget: Prøv det næste gang.

Henning Skaarup

#### KALENDEREN 2003/4

**Fredag d. 05. December**  
Julefrokost. (Mere herom senere)



**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@christensen.mail.dk  
[www.vespa.dk](http://www.vespa.dk)

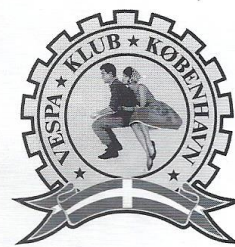
#### KALENDEREN 2003/4

**Søndag d. 30. Nov. kl. 14.15**  
**Lukker og slukker**  
**- tak for i år.**

Mødested: Cafe AMOKKA  
Lille Triangel, Østerbro  
Vi hygger os på Caféen og smager evt. de hjemmelavede Flødebolletope til en kop varm Chokolade eller Kaffe specialitet og hygger os i et par timer. Hvis vejret er til det, vil de "sejeste" af os - og de mest standhaftige, komme på Vespa, - de "kuldskære" kan bare komme i bil eller med bus.

\*\*\*\*\*  
Yderligere informationer om Mærkeklubben Team Vespa, eller klubbens aktiviteter, indhentes hos formanden, Freddy H. Christensen.

\*\*\*\*\*  
Glemmer du ikke dine »Vespa Journaler«, vil klubben gerne modtage disse.



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

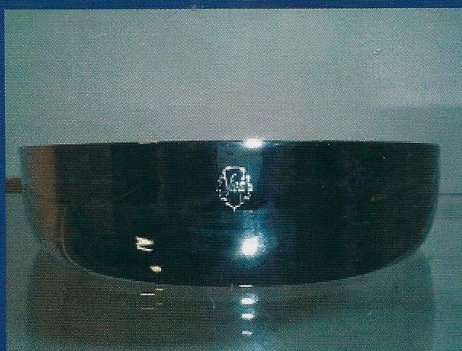
03442 ARC 240 000  
Karsten Tügel Madsen  
Lyngsvej 58  
8330 Beder 8330 o 21/ 7 1



## 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