

VESPA *journalen 3*

Nr. 3 - August 2003 - 1. Årgang



Vespa journalen 1. årgang - 3. 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 Samsø

Ole Sørensen:

ole.sorensen@adslhome.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 250 kr. for 4
numre.

Abonnement kan tegnes ved at
sende en check til Egon Taxhjelm,
Færgebakken 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

Peer Tanggaards netop afsluttede
totalrenovering af en Vespa GL 1964
i sommeren 2003.

Tryk:
ReklamoTryk, Høllingholtvej 41, 7451 Sønde

Redaktionelt

Snart går sommeren på hæld

Og tredje nummer af Vespa Journalen er nu endelig på gaden - lidt senere end annonceret på grund af afholdelse af sommerferie hos de personer og firmaer som er involveret i bladets udgivelse.

Som I kan se er denne udgave af Vespa Journalen blevet mere fyldig ligesom der er kommet flere sider med farver. Dette har kunnet lade sig gøre takket være et par nye annoncører og skift til en billigere trykker.

Hvis du eller én du kender ønsker at få en annonce i bladet, så kontakt os venligst der er altid plads til en annonce mere.

Som det tydeligt fremgår af det indsendte materiale har der i sommerens løb været stor aktivitet i nogle klubber - det er dejligt at vi som medlemmer får mulighed for at læse om disse aktiviteter og blive inspireret heraf.

Opfordringen om at sende et indlæg til Vespa Journalen er også blevet hørt, men der er stadig plads til at du kan sende et indlæg til bladet. Og vi håber at I som medlemmer vil blive ved med at støtte op om bladet ved at sende materiale ind.

Alle gode ideer er i øvrigt meget velkomne, da vi selvfølgelig er interesseret at få lave bladet så godt som muligt.

Her til sidst skal fra redaktionens side lyde en opfordring til at få nydt resten af sommeren og i den forbindelse håber vi at I alle får mulighed for at få luftet Vespaen - der er jo stadig muligt at deltage i forskellig træf. Her skal blot nævnes Vespa Klub Århus' 50 års jubilæum og Samsø Træf hos Ib og Gerda.

Betina Frydberg Houe og Allan Houe

Indhold

Redaktionelt	s. 2
Vestskovturen	s. 3
Nordmandsdalen & Fredensborg Slotspark	s. 5
Vespa Ironman- Sjælland rundt	s. 6
Oldtimerløbet 31. maj 2003	s. 9
På tur med knallertklubben »aktiv«	s. 10
Vespa modeller gennem tiden	s. 11
Projekt 64	s. 14
Eurovespa 2003	s. 15
Bog anmeldelser	s. 18
Handelspladsen	s. 18
En Vespa vender tilbage 2	s. 19
Scoterens dag	s. 20
Lidt nostalgi	s. 21
Klubnyt	s. 22

Vestskovturen

Lørdag d. 10 maj 2003

Af: Freddy H. Christensen, Team Vespa Øst.

Netop denne tur havde jeg set frem til siden jeg missede turen sidste år på grund af en 100 års fødselsdag, - ja, det var altså ikke en på 100, men en på 45 og en på 55 der var slået sammen.

Overskriften - og især navnet på turlederen, Peder Ellegaard Larsen, var medvirkende til at skærpe interessen, idet Peder er lokalkendt, meget vidende og samtidig en god fortæller og med sin mangeårige højtrangerede position inden for den danske marine, er Peder godt inde i emnet: **Forsvarsanlæg**, - herunder Vestvolden.

Vestvolden er et sted af stor militærhistorisk betydning og som strækker sig fra Avedøre i syd til Charlottenlund Fort i nord, og forløber i en blød bue uden om København over en strækning på ca. 45 km.

Forsvarsanlægget var i 1914 bemandedt og i fuldt operativ tilstand, og havde ét for datiden meget avanceret våbensystem, nemlig et antal kanoner anbragt på jernbanevogne, således at de via spor der forløb parallelt med volden, kunne bringes til det sted, hvor det var taktisk bedst eller hvor der var hårdest brug for dem i forbindelse med krigshandlingerne.

Der var desuden en anden speciel type kanon, den såkaldte **Elevationskanon**, som havde den funktion, ud over at kunne affyre kugler, - nemlig at kanonløbet i affyringsmomentet kunne eleveres op over voldkanten og sænkes umiddelbart efter skudet. Fjenden havde således ikke noget synligt, stationært mål at sigte efter og personalet kunne lade kanonerne med nyt krudt og kugler godt beskyttet nede bag volden.

En del af disse kanoner, var købt for penge, indsamlet blandt forsvarsinteresserede dansksindede kvinder, som var skuffede over at regeringen ikke ville bevillige nok penge til forsvarsværkerne, og derfor ville gøre en ekstra indsats for at holde fjender, der angreb fra landsiden, ude af Hovedstaden.

Foran volden var terrænet ryddet for træer og krat som fjenden ellers kunne snige sig frem igennem og nærmest volden var der plantet et bredt krat bestående af tornebuske som ikke var let at trænge igennem for infanterister, en slags datidens pigtråd.

I dag er kun få af soldaternes indkvarter-

ringssteder og faciliteter, bevaret og endnu færre renoveret. Der er dog en forlægning som man, på god pædagogisk vis, har indrettet med rekvisitter, inventar og planer forsynet med let tilgængelige tekster, således at de besøgende kan danne sig et indtryk af, under hvilke, næsten kummerlige forhold soldater og befalingsmænd, engang har forrettet tjeneste ved Københavns forsvar, såvel under strid som i fredstid.

I dag er Vestvolden udlagt som fritidsarealer der er åbent for offentligheden, - og hvor det er populært at dyrke kondi, spadsere eller lufte hunde ad de anlagte grusstier og hvor drenge spiller fodbold på de samme arealerne i baglandet, hvor der før i tiden foregik drabelige krigshandlinger.

Når Peder står foran os, gerne oppe på en lille forhøjning, ved en af Fredstidskrudtmagasinerne (hvilket ord !), og beretter om de historiske begivenheder på stedet, gøres det så engageret og livagtigt, at man næsten hører lyden af geværskud og kanontorden, komandoråb blandet med de sårede soldaters jammer, ja l, at det er lige før man også fornemmer en sviende lugt i næsen af krudtrøgen, medens den langsomt driver afsted for vinden.

Det kan da også være, at vi blot lader os rive med, forstærket af lyden fra drengens adfærd på banen lige ved, - af en Harley under gasgivning ud på vejen og af den smule røg der kommer fra Vestforbrænding.

Nytten som forsvarsværk kan være svær at forstå, set med nutidens øjne og med kendskabet til det højteknologiske "isenkram" militæret råder over i dag, men hvordan er situationen om 100 år, - vil forandringerne mon være lige så betydelige ?

Næste stop er Herstedøster, som er en lille slumrende landsby der grænser op til Vestskoven og ligger ved foden af det kunstrige bjerg der er blevet til af overskudsjord fra udgravninger i forbindelse med det massive boligbyggeri i Albertslund i 70 - 80'erne. **Efter en anstrengende vandretur** (det kunne være skægt at køre på Vespa derop, men det må man ikke) til bjergets top der er 67m o.h., og hvor der er står en naturskabt kubisk granitsten på 2x2x2 m som vel ingen vil for-

søge at rende med, - ser man hvorfor Albertslund kaldes Den grønne kommune, for der er ikke mange bygninger set i sydlig retning, der rager op over trækrønerne. Mod Nord ses højhusene i Lyngby og Virum og mod Vest aner man i varmehisen, spirene på Roskilde Domkirke 15 km borte. Endelig mod Øst ses tydeligt alle Københavns tårne der står og knejser mod den blå himmel.

Nedstigningen gik forholdsvis meget lettere end opstigningen så vi var snart på vej et lille stykke ind i selve Vestskoven, hvor der på fine planer fortælles om hvad man kan være heldig at se eller møde af Flora og Fauna når man går ad de mange stier.

Godt timet var vi på Cafeteriet i Herstedøster lige i de 15 min., hvor en heftig regnbyge drev forbi, så da vi kom ud var luften dejlig ren og frisk og vi kunne fortsætte i tørvej og solsken til Risby hvor kommunen har et »levende« værksted, hvor bl.a. frivillige er i gang med at etablere en Vikingelandsby, udelukkende ved hjælp af gamle håndværksmæssige metoder og materialer. Stedet besøges ofte af kommunens skoleklasser som et led i undervisningen.

Turens sidste stop skulle være ved »Vandski-søen« (Jeg ved ikke hvad den ellers hedder, men det er det den er mest kendt for) i Vallesbæk helt ude mod vest i Albertslund kommune, og her måtte turlederen høre for den eneste »smutter« i programmet, nemlig at stedets velbesøgte Kiosk og Restauration var nedbrændt til grunden for nogen tid siden og som på nuværende tidspunkt var ved at blive genopbygget, - man var færdig med at støbe fundamenterne. Så i stedet for den traditionelle afsluttende forfriskning, på klubbens regning, måtte vi nøjes med at nyde den kønne udsigt over søen og ellers snakke om løst og fast, som vi nu engang er så gode til og hygger os fint med.

Trods det med den nedbrændte restaura-tion (undskyld Peder, der var den igen), blev turen den oplevelse jeg havde set frem til, endda med et stort plus. Derfor skal der lyde en stor tak til Peder Ellegaard Larsen for lederskabet, - ikke mindst fra klubbens kasserer der ikke bliver præsenteret for nogen faktura fra denne tur.

VESTSKOVTUR OG VESTVOLDEN



Turlleder Peder Ellegaard Larsen



Vestvolden, oversigtskort



Genopbygget Batteritogsmagasin



Fredskrudtmagasin med udstilling



Her står Jan mindsanden



Ad smalle grusveje i vestskoven, til en vendeplads



I tørvejr til den varme cacao



Ole »kører« også på cacao



Et enkelt, men OK cafeteria



Projekt: Vikingelandsby i Risby



Stammer flækkes med okser til tømmer

Nordmandsdalen & Fredensborg slotspark

Søndag d. 29. juni 2003

Af: Freddy H. Christensen.

Ud i solskin, hjem i regn.

Udflugtsmålene nåede vi lige ak-

kurat inden fugtigheden kom, og holdt os indendøre på Café under Kronen i en times tid i afventen på tørvejr, - som ikke kom. Resten af turen var ikke så sjov, men vi kom da hjem, - Henri med en lille bule og en Bordeauxblå negl på højre ringfinger fordi han væltede i vandet i et sving på vej hjem. Gummihåndtaget var givetvis blevet mere ødelagt, hvis hans finger ikke havde taget af for stødet mod vejbanen. Vi ønsker god bedring til Henri.

11 medlemmer deltog på 8 Vespa'er. Virkelig dejligt at se, at

3 damer have lyst til at køre med. Nordmandsdalen etableredes for 238 år siden på initiativ af kong Frederik V som hyldede sine nordiske undersåtter og for selv at have noget pænt og enestående at se på under sine spadsereture i parken.

70 granitfigurer, i størrelse 1:1, viser Norske håndværkere, - koner og andet godtfolk.

De oprindelige sandstensfigurer var efterhånden i så dårlig stand, at man i 1984 besluttede at genhugge alle figurerne i Norsk granit. Selve opsillingsstedet fik også en ansigtsløftning og hele anlægget blev genindviet af Dronning Margrethe i år 2002. En virkelig at-

traktion der er et besøg værd. Tak til deltagerne for fremmødet.

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



Kig over Nordmandsdalen



Sofarer



Laksefisker



Strikkereske



Brud



Musikanter



Pause i parkens pavillion



Fredensborg Slotskirke



Trappen mod haven



Det »officielle« billede af gæsterne på trappen



Royale håndarbejder udstilles i kirken



Café'en under kronen

Vespa Ironman - Sjælland rundt

Lørdag d. 14. juni 2003

Af: Freddy H. Christensen, Team Vespa Øst.

På utallige opfordringer! - Okey Okey da, måske ikke helt så mange, men i hvertfald en del, så besluttede bestyrelsen at arrangerer VESPA IRONMAN / SJÆLLAND RUNDT igen i år, - første gang var i 2002.

Belært af sidste års indhøstede erfaringer under afviklingen af IRONMAN'en, nærmere bestemt det uhyggeligt dårlige vejr på første halvdel af ruten, samt en del problemer af maskinteknisk karakter på turen, som var årsag til megen tidsspilde og nødvendige ledelsesmæssig indgriben, havde vi valgt at indføre et par ændringer for at imødegå, at ingen skulle "ligge vågen om natten" før løbet, - men især efter. På positiv siden havde vi lovet at det ville blive bedre vejr i år end sidste år, hvilket såmænd ikke skulle blive svært at holde, samt at vi ville være endnu bedre til at holde sammen på flokken. Begge løfter blev til fulde indfriet.

På negativ siden havde vi meddelt, at der ikke ville blive tilbudt hjemtransport af havarerede scootere, på trailer efter følgebil, men at deltagelse, i den henseende, var at betragte akkurat som når vi er ude at køre en tur alene. Der var i stedet tænkt på en standby kontakt som kunne rekvireres til assistance, uanset hvor på Sjælland behovet skulle opstå. Blev det ikke aktuelt, - var de penge sparet. Deltagergebyret var fastsat uændret til 100,- kr. for medlemmer, og 200,- kr. for ikke medlemmer af Team Vespa. Et evt. overskud ville, også i år, tilfalde Team Vespa og gå til driften af klubben.

Seje folk.

Det glædede arrangørerne at der var 2 medlemmer af Vespa Klub Vestjylland der havde tilmeldt sig, og dens formand, Peer Tanggaard, havde endda vilde ideer om at køre hele ture på samme dag, dvs. Esbjerg - København - Sjælland Rundt - København - Esbjerg, en tur som antagelig ville strække sig over 20 timer og være på ca. 1100 km. Ville det nu være også klogt? Ja!, ifølge ham selv, er Jyder, og især Vestjyder, bare af særligt sejt materiale og udstyret med en stærk vilje. Mere behøves ikke. Vespa'en skal nok klare turen, den var netop afprøvet ugen forinden på en tur til Hjørring og tilbage, = 540 km. Hvordan Peer's tur til København gik, fortælles senere.

Afbud.

Der var forhåndsansmeldt 9 scootere, men Kim fra Havdrup havde måtte melde afbud, så sent som fredag, på grund af sin mors bortgang, så nu overvejer Kim, efterfølgende, at køre turen for sig selv ved lejlighed.

Extrem.

Det er som om, at arrangementer lidt ud over det sædvanlige, også tiltrække usædvanlige "elementer", ja, undskyld udtrykket, det kan godt forstås positivt, for ud over de 2 forhåndstilmeldte fra Esbjerg, var formanden blevet kontaktet af en kvindelig journaliststuderende der havde set vor hjemmeside og derefter kunne tænke sig at gøre vor tur Sjælland Rundt til sit eksamensprojekt i radioreportage, som er 1 ud af 4 discipliner i det fag.

Et sjovt initiativ som godt kunne gå hen og blive en underholdende oplevelse for alle parter undervejs, hvilket det da også blev. Dorte Löwendahl, der er den unge dames navn, læser i Odense, så hun skulle også tidligt hjemmefra og med toget, for at være på Rådhuspladsen kl. 06.30 til det indledende interview med formanden, som hun i øvrigt skulle sidde på bagsædet hos på turen og hvorfra der også skulle laves nogle "flyvende" interviews.

"Entre".

Da vi vidste at enkelte ønskede at betale startgebyret på Rådhuspladsen, og der var mulighed for spontane fremmødende scooterførere, havde vor kasserer Flemming Iversen lovet at troppe op kl. 06.45 for at "krasse" penge ind, - lige et job for en person med nordjydske aner.

Der opstod dog ingen overraskelser i form af nogen som godt ville deltage, men ikke betale deltagergebyr, eller diskutere hvorfor vi har noget der hedder medlemsfordele, rent størrelsemæssigt for startgebyret.

Opgaven var således ret let, men det var altså meget tidligt på dagen, så en stor tak for hjælpen til Flemming.

Dramatik 5 min. før start.

Kort før starten fik vi et mobil opkald fra Peer Tanggaard, der var startet fra Esbjerg nogle timer forinden, at han ville komme om et øjeblik i TAXA, - i TAXA?, - vi undrede os. Baggrunden for det, var temmelig dramatisk, idet Peer 5 km fra centrum, var forulykket med sin Vespa på grund af et eller andet med baghjulet. Resultatet

blev en svært molestreret Vespa, en iturevet køredragt som dog reddede skindet for værre skader efter en glidetur hen ad asfalten og kontakt med autoværnet, samt et forslået højre knæ. Billigt sluppet, trods alt. Så måske der er alligevel er noget om snakken, - det med de seje Vestjyder.

Farvel og pøj - pøj.

Tak til Susanna og Ole Haag der mødte op for at ønske os god tur, - flot gjort. Det vil I blive husket for.

Starten går.

Vi kom da omsider afsted, 15 min senere end annonceret, fulgt af de bedste ønsker om en god tur fra, Susanna og Ole, og Peer, som skulle have været med, men nu bare kunne stå og kikke langt efter os.

Vejret var fint og alle scooterne startede ved første tråd på kickstarteren eller første tryk på selvstarterknappen.

Der var 8 startende Scootere, nemlig 7 Vespa'er, hvor af ældste er en GL fra 1963 og den nyeste en ET4 fra 2000, samt én Aprilia årgang 2002, som vi ikke forventede ville få problemer med at følge med, selv om der skulle komme modvind og samtidig op ad bakke, idet maskinen er på 500 ccm. Det er Michael Læssøe's, vor revisor, der er tidligere ET4 ejer og nu lidt skamfuld over ikke at køre Vespa, men til gengæld kan han "jorde" alle os andre til sammen med sin Aprilia "Power Pack", hvilket dog slet ikke er hensigten.

Desuden havde vi Reporter-Dorte med på et bagsæde.

Flemming, hvis dag var optaget af andre gøremål, men som alligevel skulle i sydlig retning, fulgte med indtil Karlslunde, hvor Peder Ellegaard markerede, at det var tid til at tanke op hos Statoil, og "lette ben" samme sted.

Det gik bare der ud af, i moderat tempo.

Snart var vi ved Vallø hvor vi første gang kørte på en vejstrækning med betegnelsen Maguriterute, som med vort moderate tempo er fin lejlighed til at nyde, hvilket gentog sig på flere kønne strækninger undervejs.

Når man er startet så tidligt, er det pudsig at lægge mærke til hvordan der kommer mere og mere "liv" i gaderne op ad formiddagen, når vi passerer igennem byerne langs Sjællands østkyst i retning mod Rødvig, som blev stedet for vor første pause.

Kalvehave var næste stop og her på P-pladsen med udsigt til Dronning Alexandrines bro mellem Sjælland og Møen, mødte vi Jesper Skoudrups far som bor ikke langt derfra. Hyggeligt at hilse på medlemmers familie og få gode ønsker om en forsat god tur.

Turen gik fortsat som "smurt", så vi var snart ved Vordingborg og nærmede os Næstved, hvor Henri lige skulle hente en ny akkumulator til sin ET4 hos Mogens MC, som vist nok nu hedder noget andet. Aftalen var så at vi skulle genforenes ved cafeteriet Skovgrillen der ligger i nærheden af Karrebæksminde, og som var stedet hvor det ville være passende at holde frokostpause.

Henri havde i forvejen meddelt, at han ikke havde tid til at køre med hele vejen rundt sammen med os andre, så da vi ikke så noget til Henri efter at have opholdt os på dette smukke sted en times tid og spist, valgte vi at fortsætte turen som planlagt mod Skalskør og derefter Korsør.

Da Dorthe tog toget.

Dorthe ønskede at sidde af i Korsør, ikke kun for at hvile bagdelen, men for, i toget til København, at have ro og mulighed til at redigere det hun havde optaget af interviews på turens første halvdel. Der var Deadline om mandagen på opgaven, så det var med at udnytte tiden optimalt. Efter aftale skulle Dorthe møde os på Rådhuspladsen ved vor tilbagekomst for at få en afsluttende kommentar om turen med på båndet.

Da jernbanestationen er placeret i nærheden af brofæstet, der ligger lidt uden for selve byen, var det let at fortsætte ad nogle småveje langs badestranden ved Frølund Fed, for at undgå at komme på motorvej, og Rundkørslen ved stationen, som året før gav anledning til megen moro, denne gang kun indgik som en naturlig del af vejnettet.

De smukke landskaber med det kuperede terrain på Sjællands vestkyst der lå badet i det dejligste solskin gjorde turen til Kallundborg til en ren nydelse, også fordi Hans Appel med sit lokalkendskab forstod at lade ruten gå tæt ned langs vandet ved Havnsø, omkring Fårevejle og Veddinge bakker i retningen mod Rørvig.

Langt fra hjemmet.

Det er umuligt at planlægge på minuttet, hvilken færgetid vi når frem til i Rørvig havn, så vi skulle vente ca. 50 min. på næste afgang og derfor var der god tid til et hyggeligt møde med vort medlem i Rørvig, Jens L. Petersen, hans kone Rosa og sønnen Henrik, ved færgelejet. Jens var selvfølgelig mødt op på sin flotte sølvgrå

Sprint fra 1965 og da Jens er tidligere motorsagkyndig i Nykøbing Sjælland, så er der ingen tvivl om, at hans Vespa er tip-top i orden.

Tak, Jens og familie, for det hyggelige møde på havnen.

Færgen Skanseshage,

- lagde ud fra Rørvig kl. 17.25 og efter en smuk sejltur og 25 min. tid, var vi kommet sikkert i land i Hundested, hvorfra turen gik via den store rundkørsel ved Frederiksværk, mod Tissvileje og Rågeleje hvor Michael ikke skulle med længere da familien var på ferie der. Det gik videre mod Gilleleje, Hornbæk, Ellekilde og nu var mere end 4/5 dele af turen vel overstået og det mærkedes næsten som have vi "vinger", - og vejret var stadig godt.

Helsingør Tekniske Museums

- afd. ved Ndr. Strandvej var flyttet, så vi fik ikke lejlighed til at blive foreviget med et foto derfra, så i stedet karte vi til Kronborg for at holde endnu en kort pause inden det sidste stykke på 40 km ad Vandstrandvejen mod København.

I Rungsted tankede vi og her fandt turens eneste motorstop sted som dog kun krævede en simpel tændrørsrensning, som Carlo stod for, idet hans GL havde forvarslet opmærksomhed med et par knald fra udstødningen sidst da vi standsede vore motorer. Andre problemer eller ubehagelighederne, fik vi ikke på hele turen.

Målgang.

Da vi rullede ind på Rådhuspladsen og atter holdt ved 0 km stenen kl.20.20, var der gået 14 t og 5 min., hvilket giver en gennemsnitshastighed for de i alt 453 km på ca. 32 km/t., men hvis vi regner med den effektive køretid, altså tiden hvor vi ikke holdt stille, som var på 8 t og 41 min. giver det en gennemsnitshastighed på 52 km/t, stadig ikke noget der kan imponere nogen, men det er jo heller ikke meningen, med et udholdenhedsløb.

Rådhuspladsen er, på en lørdag aften med godt vejr, fyldt med mennesker, deriblandt Dorthe der tog imod os for at lægge sidste "hånd" på sin reportage der næsten var færdigbearbejdet under togrejsen til København, så formanden skulle blot svare på om vi ville gentage VESPA IRONMAN næste år, hvilket kunne gøres med et JA -, selvfølgelig!, der er da flere der skal have tilbuddet om en køreoplevelse på mere end 14 timer og over 450 km på scooter og i godt selskab. Euforien ved at have gennemført en god tur, fortrængte den smule træthed og omhed sine steder, vi måtte have.

Det kan ske.

Som nævnet, havde vi ingen uheld under afviklingen af selve VESPA IRONMAN, men Peer var styrtet på vej til start stedet og Carlo knækkede sit bremsekabel på vej hjem, kun få km før Esbjerg, så han måtte en tur i grøften, men slap fra uheldet med nogle få skrammer.

Tak for turen

Til alle deltagerne på turen Sjælland Rundt skal der lyde en stor tak for godt sammenhold og rart selskab.

"Reporter"- Dorthes kommentar efter turen:

Jeg vil bare sige tusind tak for en glimrende og fantastisk sjov IRONMAN.

Jeg har netop fået at vide fra bedømmelseskomiteen, at mit indslag er bestået, så nu kan jeg holde sommerferie med god samvittighed!

Men det var en umanerlig sjov oplevelse for mig at være med rundt på turen - jeg håber ikke at jeg var til for meget besvær ...

Mange hilsener - og hvem ved, måske på gensyn.

www.journalnet.sdu.dk/~dolo01

Dorthe Löwendahl

Ikke spor.

Til Dorthes venlige kommentar kan formanden supplere med oplysningen om, at både han og hans gamle Sprint fra 1967 klarede at have en pasager med, uden den mindste gene, trods det, at Vespa'en har rundet de 70.000 km, og vel at mærke, uden at der er gjort noget ved motoren. Fra de øvrige deltager er der kommet positive tilkendegivelser om, at Dorthes deltagelse var et dejligt friskt »pust«, og at Dorthe da skal være så hjertelig velkommen til at låne et bagsæde en anden gang.

Billedkollagen

Fra Turen går »med uret rundt«, eller med solen -, om man så vil, akkurat som vi karte den.

Fordelen er, at vi så har solen i ryggen hele vejen, når den altså er fremme, hvilket var tilfældet denne gang, samt at Færgen Rørvig - Hundsted er et naturligt opsamlingssted hvis nogen skulle være tabt undervejs.

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



2003

Oldtimerløbet 31. maj 2003

Af: Michael Sørensen, Vespa Klub Århus.

Dette års tur til Gråsten var atter en gang en herlig oplevelse. Fredag d. 30.5 drog Dung, Jørgen samt undertegnede som sædvanligt mod Horsens for at hente Claus.



Efter et par rundstykker var det atter afgang. Næste stop var Åbenrå hvor henholdsvis Scootere og deres førere blev tanket op.



Vejret var fantastisk, og vi nåede Gråsten uden et eneste problem.

Det første vi gjorde da vi ankom var at få teltene op og få klar-gjort grillen.



Efter en lang køre tur, lidt god grill-mad, et par glas vi gjorde det godt at komme til køjs.

Lørdag er jo selve arrangements-dagen, så der er en masse at kigge på.



knallerter, scootere, motorcykler masser af biler, alle er veteraner. jeg mener at der i år var 850 køretøjer.



Vi ledte dog efter en Porsche 911, den gode gamle med de runde former....

Så er vi ved at være klar til at køre løbet. Alle køretøjer kører fra Gråsten til Flensborg. Langs ruten hygger folk med kaffe og dannebrog's flag. Det skal opleves.....



Ankomst ved Danfoss.



Hvor der hygges med "Wursten" und Flensburger pils.



På tilbagevejen handles der vildt ind.

Når alle er tilbage er der præmie over-rækkelse til de forskellige klassemen-ter.



Og hvem andre end Dung fortjener 1 præmien.



Så blev det tid til hygge igen. Claus "Le Chef" styrer grillen med hård hånd.

Vi hygger os altid på pladsen, selvom der er fælles spisning i en nærliggende badminton hal.

Men.....der tager vi over senere. Vi skal lige "varme" op først.



Og så til hal bal.



Nogle er måske ved at blive for varme.

Men det er der ikke noget at sige til, for det er selveste Blue Heaven med Yvonne på sang der spiller op til dans. Man kan sige at de har opnået kult status i visse Vespa kredse.....



Vi er vilde med hende



Det er sådan at vi faktisk er ventede hvert år. Det hedder sig at vi giver festen en saltvands indsprøjtning.

Traditionen tro synger Claus et par vers for os inden vi går til køjs.



Atter en gang havde vi en herlig aften og nat i gode Vespa venners lag. Men det er vel også derfor vi vender tilbage år efter år.

Søndag formiddag er det tid at pakke sammen og sige farvel.



Det er utroligt hvad der kan stables op på en Vespa.



Turen til Århus gik ligeledes uden problemer, og vejret var stadig fint... Kan man ønske sig mere.

Kære venner!

Tusinde tak for en herlig week end. Jeg glæder mig til vi ses igen til næste år.

Eller måske lidt før.



På tur med knallertklubben "aktiv"

Af: Ilse og Finn Vespa Klub Silkeborg.

Lørdag den 10 Maj 03 var vi for første gang inviteret med på tur af knallertklubben "Aktiv" - det årlige himmelbjergløb.

Det blev en rigtig god oplevelse, vi må nok sige at de er "Aktive" i knallertklubben. Et knaldgodt arrangement, der startede i Virklund hos Mona og Kurt, de serverede kaffe og rundstykker. Der var et stort fremmøde - vi fik at vide at der var 73 tilmeldte. Efter en

times tid gik turen ned omkring havnen i Silkeborg og videre til Sejs-Laven med indlagte pauser. Vejret var også med os, vi slap næsten for regn, kun nogle få dråber. I Alken blev der serveret varme "deller" med kartoffelsalat dertil øl og vand. Derefter gik turen til Himmelbjerg hvor der blev holdt en pause, der godt nok blev forstyrret af en noget mopset kioskdame, som truede med at tilkalde politiet gu' ved af

hvilken grund. Derefter gik turen videre til Virklund, hvor der blev afsluttet hos Mona og Kurt med Kaffe og hjemmebag.

En rigtig god dag som arrangørerne fortjener meget ros for.

Ps. Kunne Vespaklubben ikke lave noget tilsvarende evt. med andre Vespaklubber. Det kunne være et årligt arrangement.

Vespa modeller gennem tiden

Af: Jan Haugsted.

Følg med i denne serie af beskrivelser af de almindeligste klassiske Vespa scootere fra årene 1952 til 1979. I dette nummer bringes artikel nr. 2, som beskriver 150'erne.

For det utrænede øje er de fleste Vespa'er meget ens af udseende, og alligevel er forskellighederne mangfoldige. Teksten til de enkelte modeller i denne artikel beskriver især ændringer i forhold til forrige års model, eller ofte med GS150 som reference.

Kilden til de fleste oplysninger og billeder er Piaggio selv, samt udenlandske Vespa-klubber, men modeller eksporteret til f.eks. Danmark kan være udstyret anderledes end de her viste. Det gælder i særdeleshed m.h.t. sadeltype, hvor kombinationen enkeltsadel plus bagagebærer vistnok er (og var) sjælden her i landet.

Vespa 150 1954-1957

VL1, VL2, VL3

Stempelstyret indsugning
Effekt: 5,4HK
Vægt: 98Kg
Tænding: 28gr.
Olie: 5%
stempel: 57x57mm
Karburator: Dellorto TA19C
Dæk: 3,5x8
Gear: 3
Topfart: 83Km/t
Tank: 6,25Liter



VL2 1

Dette er igen en rigtig "50'er" Vespa, ligesom 125 deluxe: karburatorrum og choker i chassiet under sadlen og indsugning styret af stemplet, men forlygten er flyttet op på styret i et støbt hus med nyt speedometer. Desuden er støttebenene nu lige og forsynet med gummifødder. VL2 har anderledes designet fod-gummilister, forkromet horn, vippearmsdæksel af aluminium og en flot pyntekam på forskærmen. VL3 har mange forskelle fra VL2 selvom de ikke umiddelbart stikker i øjnene. F.eks. er forskjoldet mere kurvet og strømlinet, og der er kommet lås på bagagerummet.

På indersiden af skjoldet findes to blindskruer til evt. eftermontering af reservehjul. Det elektriske system er

ændret, og speedometeret belyst. Bremsotromlerne blev forsynet med små finner for at forbedre kølingen, og karbu-



ratoren fik større dyser. På den måde indførtes gradvist flere og flere detaljer fra GS for at opgradere designet.

Gran Sport 150 1955-1961

VS1-5

Stempelstyret indsugning
Effekt: 8HK
Vægt: 104Kg
Tænding: 31/27gr.
Olie: 6%
stempel: 57x57mm
Karburator: Dellorto UB23S3
Dæk: 3,5x10
Gear: 4
Topfart: 101Km/t
Tank: 9,5Liter



VS5

Op gennem 50'erne havde Piaggio stigende konkurrence fra Lambretta, som resulterede i udviklingen af en helt ny model til den dyrere ende af markedet, en "Gran Sport", som bl.a. havde kraftigere motor. Den blev kaldt VS1 ("S" for sport) og afveg betydeligt fra de tid-

ligere modeller. For første gang brugte man et langt sporty dobbeltsæde, og store rustfrie pynte lister på skjoldet var også nyt.

Tændingsanlægget blev fuldstændigt ændret fra normal to-takts norm, idet tændspolen blev forsynet med jævnstrøm direkte fra batteriet.

GS150 produceredes i 5 versioner VS1-5, én for hvert år. Chassiet er stort set det samme for dem alle - de indbyrdes forskelle ligger mest i ladesystemet. Da denne model var helt afhængig af batteriet for at starte, var det vigtigt, at det blev opladet under kørslen. Det havde man nogle vanskeligheder med, derfor de evige småændringer for at forbedre det.



VS5

For nutidige GS-ejere er det blevet endnu vanskeligere at holde på strømmen, dels fordi de gamle selen-ensrettere lækker strøm fra batteriet, dels fordi vi nu skal have lygterne tændt altid, hvilket tapper energien. Udover elektriske ændringer lykkedes det undervejs at samle alle kabler inde i styret, samt til sidst at indføre helt nye hjul.

Da VS1 kom på gaden i 1955 blev den især anerkendt for sit smukke italienske design, som stadig er ganske unikt i forhold til alle tidligere og også senere mo-

deller. Chassisets profil går nedad bagtil, hvorfor sadlen måtte gøres ekstra høj dér, et tydeligt karakteristisk træk. For at nedsætte luftmodstanden gjorde man forskjoldet mere aerodynamisk. Men de vel nok betydeligste fremskridt lå i indførelsen af større 10" hjul og et fjerde gear. Skønt motoren havde samme volumen som tidligere, lykkedes det at øge effekten fra 5,4 til 8 HK ved at øge kompressionen lidt og benytte en 23mm karburator, monteret direkte ovenpå cylinderen i stedet for, som hidtil, i rummet under sadlen. I datidens reklamer påstår Piaggio, at GS150 kunne nå 100Km/t - et emne der stadig debatteres. Man har endda set en test af GS150, hvor det fortælles, at motorkraften gør det vanskeligt at starte uden at stejle



VS5

Fra og med VS2 lavede man et nyt styr, som indeholdt alle kablerne. Det var begyndelsen til det image som helt skulle adskille den fra motorcyklen: det "glatte" udseende uden synlige ledninger og motordele. Speedometeret var firkantet og gik til 120Km/t. VS3 havde kun en mindre ændring i ladeensretteren. I VS4 indførte man en ny baglygte med orange stoplys og forbedrede bagbremsen.

Fra og med VS5 indførtes helt nye bremsetromler som samtidigt gjorde det ud for hjulets nav, forbedret topstykke og større hoveddyse. På de senere VS5-modeller blev baglygten forkromet og ændret, så man kunne skifte pærer udefra, stoplyset blev rødt og sidst men ikke mindst: et helt nyt og unikt design på speedometeret, se billedet herunder.



GS150 har status som klassiker og den er en af de mest efterspurgte af samtlige Vespa-modeller.

Vespa 150 1957-1958

VB1

Stempelstyret indsugning

Effekt: 5,4HK

Vægt: 98Kg

Tænding: 28gr.

Olie: 5%

stempel: 57x57mm

Karburator: MA19D

Dæk: 3,5x8

Gear: 3

Topfart: 83Km/h

Tank: 6,25Liter



VB1

VL3 blev videreudviklet og skiftede navn til VB1. Motoren var den samme, men nu "arvede" den også styret fra GS - det smukke lukkede styr i støbt aluminium, som helt indeholdt alle kabler, og som virkelig forbedrede udseendet. For at få plads til kablerne i styrrøret er det gjort lidt bredere, og lygten er også større, 115mm. Mest almindelige farve var som billedet, en smuk metallic sølv-blå.



Øverste foto herover viser VB1 styret med speedometer (90Km/h) samt det lille røde plastvindue, som skal vise om lyset er tændt.

Nederste foto viser chokerens betjeningshåndtag under sadlen. En ganske praktisk placering når man nu alligevel har venstre hånd på sadelhåndtaget under starten!

Disse gamle enkeltsadler har en meget bedre siddekomfort end de "smarte" twinsadler.

Vespa 150 1958-1960

VBA1

Drejeventil indsugning

Effekt: 5,5HK

Vægt: 85-93Kg

Tænding: 26gr.

Olie: 2%

stempel: 57x57mm

Karburator: SI 20/17A

Dæk: 3,5x8

Gear: 3

Topfart: 77Km/h

Tank: 7,7Liter



VBA1

Fra og med VBA1 startede den nye motor med drejeventil og karburator monteret direkte ovenpå krumtaphuset samt lufttilførsel fra chassiset via en gummibælg. Drejeventilen blev konstrueret meget elegant ved, at krumtaphusets svinghjul lukkede tæt til den indvendige side af krumtaphuset, hvor karburatoren sad. Derved kunne den lukke af for gassen fra karburatoren, undtagen dér hvor svinghjulet havde en udskæring. Dette betød en mere nøjagtig og direkte indsugning af gas i krumtaphuset. Dette system fortsatte i alle fremtidige modeller, undtagen (mærkeligt nok) i sportsmodellerne som kørte videre med stempelstyring helt op til 1968. Det er vist ikke lykkedes at finde en fornuftig forklaring på dette, men måske stode man endnu ikke på drejeventilens fortræffeligheder

ved nøje omurenginger:

Som en følge af den olieblandede benzins tættere kontakt med hovedlejerne, kunne olieblandingen nedsættes til 2%, til gavn for miljøet og pengepungen. Chokeren var hidtil anbragt under sædet, men nu blev den udformet som en udtræks-knop og anbragt under sadlen, lige over benzinhanen. Dette var også nødvendigt, da visse modeller allerede på dette tidspunkt havde dobbeltsadel som standard, hvilket udelukkede den hidtidige placering.

Chassiset var også helt nyt og en smule længere. For at nedsætte omkostningerne ved produktionen begyndte man fra nu af at fremstille chassiset som to halvdele, samlet i centerlinien med en svejsesøm. Forskærmen var stadig presset op i ét stykke, men nogle år senere blev også den samlet af to halvdele. Støttefoden blev forenklet med kun én fjeder i midten.

Kanten af forskjoldet blev forsynet med en aluminiumsliste som standard, og Piaggio-skiltet blev for første gang lavet af transparent plast. VBA1 blev forsynet med samme styr, 115mm lygte og spee-

delometet som GS, med skold til

100 Km/t, og forkromet DC-horn.

Af andre nyheder kan nævnes gummi-måtten som fra nu af erstattede de tre lister i bundens centerkanal, og krom-skiltet foran som sagde: **Vespa 150**.

Vespa 150 1960-1967

VBB1, VBB2

Drejeverktil indbygning

Effekt: 5,5HK

Vægt: 85-93Kg

Tænding: 28/22gr.

Olie: 2%

Stempel: 57x57mm

Karburator: SI 20/17C

Dæk: 3,5x8

Gear: 4

Topfart: 87Km/t

Tank: 7,7Liter



VBB2

VBA1 og VBA2 var bygget på samme chassis og motor og i løbet af en 7 års periode blev der fremstillet ca 270.000 på fabrikken i Pontedera.

Fra serienummer 71001 fik »ballerne« alu-pyntelister som standard, og baglygten er nu den samme som på GS. Denne lygte ligner måske lidt VBA's, men til forskel fra denne kan den adskilles bagfra så man kan skifte pære uden at afmontere hele lygten - ret praktisk, i betragtning af hvor kort levetid baglygtepærer kan have på en Vespa!

Men Piaggio indfører for første gang på denne model 4 gear, som ellers hidtil var forbeholdt sportsmodellen siden 1955. VBB2 havde et simpelt elektrisk system som kun anvendte vekselstrøm, derfor kunne man spare batteriet. Men i øvrigt er de fleste modeller lavet både med og uden batteri afhængig af kravene på de forskellige markeder.

Sidevogns Specialisten

Bender



Freib



Henderson



Hugo Eskildsen
Åbakken 34
Krejbjerg
7860 Spottrup

Tlf.: 97 51 30 82
Mobil: 20 95 31 99
Mail: sidevognsspecialisten@mail.dk
www.sidevognsspecialisten.dk

Projekt 64

Af: Peer Tanggaard, Vespa Klub Vestjylland.

Som I nok har hørt have jeg et uheld på min Gran Luxe fra 1962, da jeg skulle deltage i et løb på Sjælland den 14/6 2003. Da min Vespa ikke kunne blive færdig før engang til efteråret, så jeg mig nødsaget til at købe mig en anden scooter. Det gjorde jeg den 28/6. Det blev en Gran Luxe fra 1964, som jeg købte for 4500 kr. Den så sådan set ok ud, men da jeg fik kigget nærmere på den, ville jeg ikke være bekendt at køre på den, så jeg satte mig for at renovere den.

Det tog ikke mere end en halv dag at skille den af i atomer. Derefter gik jeg i gang med at skære bunden af, idet den ikke var meget bevendt (gennem rustet). Så jeg måtte til at bestille en helt ny bund, som blev lavet noget

kraftigere end den originale. Herefter sendte jeg resten til sandblæser. Det tog en uge inden jeg fik den igen, så gik vi i gang med at skære alt det rusten væk, hvorefter der kun var svejse arbejde tilbage - det gik der en weekend med. Så var det bare at finde en maler der ikke havde ferie - det lykkedes mig efter 14 dage at finde en.

I mellemtiden havde Carlo, vores kassere af klubben, været i gang med at renovere motoren - der skulle nye lejer og kobling og gearkryds i.

Jeg havde fået et andet problem på halsskærmen, det var at få fat på en forskærm til den, det måtte jeg opgive idet den jeg fandt var lige så rustne som den jeg havde. Det endte derfor med at jeg købte en Sprint skærm.

Endelig kom dagen hvor jeg fik den fremalder igen, så kunne vi komme i gang med at samle den - det tog 3 dage.

Det jeg har lært af dette projekt er, at man ikke skal tro, det er nemt at skaffe alle ting til en Gran Luxe fra 1964. Der kom en ny model af den i 1963, så for skærmen og ballerne er ikke magen til den forrige model.

Det hele tog 38 dage og løb op i ca. 15000 kr.

Tak til alle som har hjulpet mig med at blive færdig inden sommeren er over.

Hvis du vil se flere billeder så besøg vores hjemmeside som er www.vespa-klub-vestjylland.dk under projekt.



Skindet kan bedrage.



Det er her de ruster meget.



- og i bunden.



Der røg bunden.



Ny bund.



Retur fra sandblæser.



Så bliver der svejset.



Ny bund svejses på.



Retur fra maleren.



Fodliste monteringen driller lidt.



Carlo på prøvetur.



Projektet færdig. Flot ikke.....?

Euro Vespa 2003

Af: Saskia Gees, Team Vespa Øst og Dung Tien VU, Vespa Klub Århus

11 scootere kører til træf i Wien og to tøser fortsætter til Kroatien.

Med overbevisningen i stemmen forklarede jeg mine forældre, at det dér med at køre fra Danmark til Wien på scooter skam var en ganske sikker affære. "Jeg skal følges med en flok modne mænd fra Team Vespa Øst, og vi kører ad fredelige landeveje hele vejen" sagde jeg. Min mors bekymringer dalede et par grader.

Men det viste sig at være en sandhed modifikationer.

Tirsdag den 17. juni mødes 11 scootere og en følgebil med trailer klokken 05.30 ved Folehaven i udkanten af København. Jeg glipper med øjnene og kan kun se en enkelt eller to herrer i en nogenlunde moden alder, resten er energiske unge med tatoveringer og piercinger og læderdragter. Tak for kaffe. Vi klickstarter maskinerne og lægger ud med små 200 km på motorvejen mod Gedser. Måske jeg lige skal vente med at ringe hjem til min mor? Min bagsædepassager Kitt sidder stille som en mus på vej gennem den råkølede morgen. Uden erfaring med motorcykler i bagagen havde hun også købt historien "om en hyggelig tur på landeveje".

Men denne morgens overraskelse bliver blot den første. Der er mere i vente.

Berlin

I Rostock skifter vi motorveje ud med landeveje. Kortegen bugter sig af sted med sindrige 60 km/t og vi kører forkert en del gange. Vi giver de meget



Er kortegen føret vild?

forsimplede kort skylden og får fundet andre kort frem som supplement. Regnen siler ned, så varm kaffe og en lille en til halsen hos *Albrecht's Pausenstop* i Ebreichdorf gør godt. Efter en lang dag med sol og byger når vi som planlagt Berlin. Da den sidste teltploek er banket i har ingen af os dog overskud til at køre ind til Berlin city. Det må blive en anden gang. Over en øl og aftensmad stiger forventningens glæde til etappen i morgen, hvor vi skal til Prag og drikke store krus med tjekkisk øl. Det er i hvert fald planen. Men sådan går det ikke helt.

Første uheld

Onsdag morgen skinner solen, men kun lige indtil vi har vækket Vespa'erne til live. Det begynder at regne igen. Mit regntøj viser sig ikke at være spor regntæt. Kortegens mest erfarne rytter hiver hjælp op af lommen til en frossen pige: plastichandsker fra sidste tankstation som jeg kan trække over mine våde handsker. Smart. Efter bare 30 kilometers kørsel sker det første uheld. Kim Borre by's udstødning falder af. Han kører forrest og gnisterne står hidsigt om baghjulet, men han når at standse sin Vespa GL fra 1961 inden det går rigtig galt. Der er ingen vej tilbage. En del bagage fra traileren må læsses over på scootterne for at give plads til turens første ringvrag.



Kims scooter er bænret og må klodses op på traileren.

Prag eller ej

Halv ni onsdag aften ruller vi frem til grænseposterne mellem Tyskland og Tjekkiet. Der er stadig langt til Prag.

Tre gutter har ikke taget pas med på turen (!) og kommer ikke ind i Tjekkiet. To scootere og følgevognen kommer til gengæld nemt igennem. Så er der vagtskifte ved den tjekkiske grænse. En ny og gnaven vagt vil nu ikke alene se vores rødbedefarvede pas. På tjekkisk lader han os forstå, at han også vil se registreringspapirer på hver eneste veteran scooter i kortegen. Jeg har ingen papirer og det har Niels Christian heller ikke. *Raus! Raus! Kilometer! Kilometer!* råber grænsevagten og lettere chokerede trækker vi scootterne tilbage et stykke ind i Tyskland. Til fods trasker vi tilbage for dog i det mindste at få lidt bagage med fra følgevognen. Lettere paranoide løfter vi diskret op i pressendingen. Den havarerede Vespa derinde har heller ikke papirer. Bare tjekkerne nu ikke opdager den.



Her til og ikke længere. Fem scootere kommer ikke ind i Tjekkiet.

Ud i natten

Efter et kort møde med turleder Ole Haag deles kortegen i to. Halvdelen kører videre ind i Tjekkiet og vi ringer til de tre gutter uden pas som sidder og bander og svovler på en tankstation i nærheden. Foran os vinker en 600 kilometer lang streg i regningen. Det bliver en lang nat »Tjekkiet rundt« for at krydse grænsen til Østrig længere sydpå.

Vi fire mænd og to piger drejer gas-håndtaget i bund på fem Vespa'er. Af sted på *autobahn* i ly af mørket. Vi har ikke længere nogen følgevogn som livline, men til gengæld er der mindst to mekanikere på udbryderholdet og det giver tryghed.



Gør-det-selv-tjek af Vespa-scooterne på vej gennem Europa er et must.

Vi er et godt team og det er faktisk lettere at køre når man er fem i stedet for 11 scootere. Vi kører ind på en tank for hver 100 km vi kører og humøret er højt i den ellers ret absurde situation. Som natten skrider frem ligner vi mere og mere en samling flygtninge fra *Langtortistan* på flugt. Holdkaptajn Smiley's heldragt bliver lappet sammen med gaffetape og en hvid langærmet T-shirt klippes op og giver to varme halsrør og et ansigtsdække til en kører uden visir. Regnen stikker som nåle.

Klokken fire om morgenen står valget mellem et hvil på en våd græsplæne eller at finde et hotel. Kitt og jeg insisterer på det sidste. Det giver fem timers tiltrængt søvn og næsten tørt tøj til næste etape.

Wien

Endelig genforenet med resten af koretgen, som modtager os med øl og pizza, starter Euro Vespa træffet fredag i Wien. Her er næsten ingen piger og mændene ligger for det meste under scootere indsmurte i olie og med julelys i øjnene mens der tales om *originale farvekoder, PX-motorer, tunesæt og vidunderlig S.I.P Olie* og meget, meget andet.

Det officielle program i Wien er en noget rodet affære og mange annoncerede køreture f.eks. bliver aldrig til noget. Toppen er dog lørdagens gallamiddag med uddeling af pokaler og mindst tre timers philharmonica-koncert. En ren dræber. Men uden for programmet skaber vi selv den gode stemning, møder Vespa-venner fra

hele Europa og beundrede de 2.500 øvrige fremmødte Vespa'er.



2.500 Vespa-nørder er samlet til træf i Wien. Det meste af tiden bruges under maskinerne.



Piger er der ikke mange af til Vespa-Træf. Men Smiley har fundet et passende bytte til sin scooter.



Ufatteligt hvad en Vespa kan overleve! Fra showet under Euro Vespa 2003.

Kroatien

Søndag slutter træffet. Den danske kortegede deles i »hold nord« og »hold syd«. Kitt og jeg udgør hold syd på min Vespa GL fra 1963. Vi fortsætter alene gennem Ungarn, og Slovenien til Kroatien, hvor kæresten de næste to år er udstationeret for Carlsberg.

Solen bager ned med mere end 30 grader. Solsikker nikker med hovederne fra markerne i Ungarn, der dufter af nyslået hø i Slovenien og i Kroatien høster de korn. Vejene er fine, scooteren har ikke den mindste mislyd og det eneste problem vi møder er, at grænsevagterne i de tre lande simpelthen ikke tror på, at vi er kørt helt fra Danmark på scooter! Ugen efter, at vi

forlod Danmark har vi tilbagelagt 2000 km og ruller planmæssigt ind på torvet i Koprivnica i det nordøstlige Kroatien hvor bryggeriet ligger. Vi bliver modtaget med blomster og kolde øl.



2000 km er ikke noget problem for de seje tøser Saskia Gees og Kitt Vest.

Helt så rosenrødt går det ikke for hold nord fortæller Dung Tien Vu fra Vespa Klub Århus.



Dung Tien Vu fra Vespa Klub Århus kørte hele turen på sin Vespa fra 1954.

Nord på

Der blev skruet og justeret på scootere under hele træffet, som i øvrigt var en skuffende affære, for at få dem klar til hjemturen. De glemte pas og registreringsattester blev hentet med kurerer. Susanna tog flyveren frem og tilbage »næsten« kun for deres skyld!! Tobias havde ingen pas, så han kørte solo uden om Tjekkiet næsten på et hug hjem til Danmark.

Kim købte en helt ny PX-motor under træffet, og der blev arbejdet hårdt for at få den på. Motoren kunne ikke helt passe på en Vespa GL, uden modifikationer, som lovet. Så Kim, Jon og Smiley skippede gallamiddagen for at få motoren monteret på.



Der skrues og diskuteres.

Helt færdig blev de ikke, så Kim lærte Jons, da han skulle flyve hjem. Og da de fleste fra delegationen synes min Vespa fra 53' kørte for langsomt, kom den også på traileren!!

Vores første problem var at finde ud af Wien, og der blev lavet nogle temmelig hasarderede baneskift på motorvejen ved Wien. Vi fandt et privat pensionat, hvor vi overnattede et godt stykke inde i Tjekkiet.

Og der skrues igen

Efter morgenmaden tog vi en tur i byen hvor vi overnattede. Havde vi ikke gjort det, havde vi absolut intet oplevet, udover det der relaterede til scootterne.

Så det blev først lige før middagstid, at kortagen begav sig videre nord på.



På farten.

Det varede dog ikke længe før vi endnu engang skulle gøre holdt. Smiley's forstøddæmper havde set bedre tider og skulle derfor bare lige skiftes = 3 timer.

Motrikken på den øverste del af støddæmperen vil ikke ud. Det startede med et lille hul på siden af forskærmen, hvorefter det endte med at halvdelen af skærmen måtte lade livet. Imens havde Kim fået fat på den motrik der skulle til, for at hans Vespa kunne køre igen.



Forreste støddæmper må skiftes.

En times kørsel og vi var på den igen. Denne gang var det en bagstøddæmper, det var galt med. Det tog dog ikke lang tid før de rutinerede mekanikere fik den skiftet mens ejer-kvinden Signe så lærerigt på.



Bagerste støddæmper må skiftes.

Yves, Vincent, Poul Erik og Niels kørte i forvejen og var de første der mødte regnvejret. Det var også ved at blive mørk og Signes scooter havde ingen lys. Så vi aftalte med de foran kørende, at mødes ved det hotellet hvor vi havde overnattet på vej til Wien.

For enten kunne vi køre en time mere og finde et sted i Tyskland, eller vi kunne blive og køre tidligt næste morgen. Da det stadig regnede var valget ikke svært.

Tyskland

For at nå hjem til den planlagte tid kørte vi for det meste på motorveje. Derfor kunne folk køre deres eget tempo. Der var jo bare én vej, og det var frem, så man kunne jo ikke køre forkert, troede vi!!

Ved Dresden kørte vi samlet ind igennem byen. Følgebilen havde, ikke overraskende, svært ved at følge med i bytrafikken, og vi havde derfor aftalt at køre ud mod motorvejen til Berlin. Men stakkels Signe nåede ikke over før rødt og missede en frakørsel. Følgebilen kørte også forbi hende. Vi op-

dagede først at Signe manglede, da vi holdt pause for at vente på følgebilen ved en resteplads.

Heldigvis havde hun en mobiltelefon, og kunne ringe til følgebilen. Efter en halv time var vi alle samlet og Signe kunne puste ud igen...

Det var før set på vej til Wien, at Niels Christian ville tage en anden rute, som han mente var den rigtige. Men han blev hurtigt rettet på plads af turlederen Ole.

Nu var det kun Niels Christian og mig der fulgtes. Det var dog lige så meget min skyld som hans, at vi lige pludseligt drejede fra og kørte mod Hannover?!!

Så efter en time var vi samlet igen. De hurtigt kørende Smiley, Vincent og Kim mødte vi på nødsporet lige før Berlin. Vincents motor havde sat sig. Men havde kølet sig så meget ned, at han var køreklar igen, da vi mødte dem.

Danmark

Med en strid modvind og bølgegang nåede vi Gedser kl. 21.00. Vi skilles med københavnerne lige efter Gedser by, hvor de fortsatte til København og ankom ved 23 tiden.

Poul Erik og mig skulle henholdsvis til Grenå og Århus. Så vi overnattede på Nykøbing Falster camping og kørte gennem Sjælland dagen efter. Vinden havde ikke lagt sig, så med en max. fart på 55 km/t var det en hårdeste etape på hele turen!

EuroVespa var jeg meget skuffet over, trods det, blev turen rigtig god. For det første fordi vi var så mange, og for det andet og ikke mindst, at det var nogle meget søde og flinke mennesker jeg fulgtes med.

Tak for en god tur.



Følgende deltog:

Fra Vespa klub Århus: Poul Erik og Dung.

Fra Vespa Team Øst: Ole, Susanna, Saskia, Kiff og Niels Chr.

Fra Copenhagen Scooter Club: Smiley, Signe, Yves, Kim Vincent og Jon.

Fra Vespa klub Fyn: Tobias

BOGANMELDELSER

Af: Norbert Falkenström

Jeg er en svag sjæl - indrømmet. Når jeg kommer til Jylland lægger jeg oftest vejen over Randers for at kikke ind i det der for en bog- og motorfreak er boghandelen over alle boghandlere: Køsters Motor- boghandel fra Randers. Hundrevis af bøger for alle motorfreaks - trods alle forsætter dumpede jeg lige i og kom hjem med Andrea & David Sparrow: **The Colour VESPA Family Album**. 96 herlige sider stof i stift bind om Vespaer og kun Vespaer. Superflotte modeller - både Vespaerne og de der sidder på dem. Naturligvis er det ikke billeder alene. Bogen fortæller om ideen, de første 50 år, tre-hjulede, fire-hjulede og stilen. Selvfølgelig kan hele historien ikke fortælles på under 100 sider incl. illustrationer, og helt billig er den heller ikke, men den hæver sig smukt blandt de bøger jeg har set om scootere. Den hører naturligt hjemme i en Vespa-øjers bogrol. Man kan tage den frem hver gang talen falder på vores fælles interesse, hvor man så i fællesskab kan glæde sig over de smukke billeder. -Prisen er 298 kr. hos Køsters Motorboghandel.

For nylig fik jeg en ny bog i hænderne: Reinhard Linthmann: **Motorroller & Kleinwagen** fra Forlaget Podzum-Motorbücher. Titlen løber, at bogen er på tysk, men teksten hører afgjort til de mere letlæste. Bogen handler om de køretøjer som blev fremstillet i Tyskland i halvtredserne. Den yderst frugtbare periode, hvor Tyskland kom i gang igen efter 2. verdenskrig. I 1949 fremstillede tyskerne 33 scootere, i 1950 allerede 9.110 stk. I 1952 var det vokset til

39.404 og i 1954 i alt 1.21.245 stk. - intet under, at man talte om det tyske »Wirtschaftswunder«. Bogen dækker ikke mindre end 42 større mærker, der alle får en fyldig beskrivelse, og den har på de afsluttende sider et afsnit med en kort omtale af hele 17 »små«-fabrikater. Her er alle de kendte mærker Adler, Dürkopp, Heinkel, Maico, NSU, Troll og Zündapp, men også Vespa er omtalt endda i to omgange, idet Vespa først blev importeret og samlet af det mindre kendte firma Hoffmann og senere af det mere kendte, den tidligere flyvemaskinefabrik Messerschmidt. Sidstnævnte firma lavede jo også kabinescootere, og det fører over det andet, som bogen også handler om» nemlig »Kleinwagen« eller småbilerne. Og det er spændende. Hvor mange af dem kender du mon? Vel BMW Isetta, Glas Goggomobil, Heinkel og Messerschmidts kabinescootere og Lloyds små biler, men kender du også Spatz, den åbne sportsvogn på 250 ccm eller Kleinschnittger, der fremstillede en roadster på 123 cc, og en sedan på 246 cc. Det er rigtig spændende og interessant at gennemgå den både velskrevne og vel illustrerede bog. Ofte domineres motorbøger af lækkert fotograferede nutidige billeder. I denne bog er der en fin balance mellem saglig tekst, nye farvefotos, datidige sort/hvide fotos samt rammer med udførlige tekniske oplysninger.

Bogen kan købes hos Køsters Motorboghandel ApS for 248 kr. Hvis man kan sige det om en tysk bog, så er der »value for the money«.

Til jul fik jeg en rigtig god bog, nemlig: Bob Darnell og Bob Goffen How to Restore and Maintain Your VESPA Motorscooter. Selvom jeg ikke skruer meget, har jeg alligevel

brug for en grundig gennemgang af Vespa scooteren og en vejledning i både vedligeholdelse- & reparationsarbejder - og her er altså bogen. Jeg har med stor interesse gennemlæst det meste af den for at lære mit kære køretøj bedre at kende.

Bogen rummer imidlertid meget mere end dette, hvilket gør den særdeles interessant.

De første 3 kapitler er en nemlig en gennemgang af hele historien om Piaggio og Vespa scooteren i forskellige lande. Afvigende lovgivningskrav har som bekendt gjort, at licens fremstillede Vespaer fra f. eks. Tyskland, England eller USA ikke er helt ens. Derfter bliver modellerne og udviklingen helt tilbage fra »ur-Vespaen« og frem til nutidens ET-2 og ET-4 modeller gennemgået.

Så kommer de 12 kapitler, der handler om »care and maintenance«, hvor alle dele af køretøjet: motor, el-system, karosseri, jo selv tuning gennemgås. --- Til slut er der en fortegnelse over identifikationsnumre for årene 1963-84 samt modelspecifikationer for hele perioden 1946-83.

Bogen er skrevet og udgivet i Amerika i 1999 til deres marked, så der kan være forhold eller små modellforskelle, som jeg ikke har bemærket. Til gengæld er den skrevet på et særdeles let tilgængeligt engelsk.

Bogen er på 160 sider og koster 305 kr.

Den fås hos Køsters Motorboghandel i Randers på tlf. 8642 66 13. De har en lille teknisk engelsk-dansk ordbog, som de sikkert gerne vedlægger, hvis I beder om det.

(Nej- jeg får ikke procenter af salget, men som biblioteksansat lever jeg faktisk af at vurdere og indkøbe bøger). Køsters adresse er: østergade 9, 8900 Randers. Tlf. 8642 66 13

Handelspladsen



SÆLGES

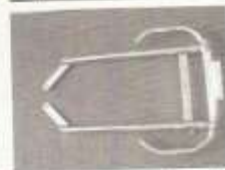
Bagagebærer med reservehjulsholder og ryglæn til twinsæder sælges. Følgende hos SIP i Tyskland desværre - jeg har enkelt sædet. Helt ny og emballeret. Pris Kr. 700,-

Og, AC Delco Delti 2-taktsolie type: 2 TAPI TSC/3 halvsynetisk. 10 liter à kr. 30,- pr. liter (engrospris). Telefon 86160412. Email: steenreimer@stofanet.dk Steen Vespa Klub Århus

Dele til Vespa kontakt Jørgen eller Kaj (24) Telefon 86829508 efter kl 17.00 eller 86820545 hele dagen. Vi har også Vespaer til salg alle fuldt restaurerede, både vor egne men også enkelte i kommission. P.t. har vi Vespaer fra 17.000 kr. hvis

vi skal omregistrere kommer der et mindre tillæg.

Hilsen Jørgen og Kaj (Vespa Klub Silkeborg)



Der er nu fremstillet kops af den org. udtråks bagagebærer, 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.



Pav 40

Den skal koster 6000 Kr. Den er nysynet. Der følger ansættelse med som passer til en Vespa, og nyt dæk og slange

Hør v. Maryanniloady.dk Mary-Ann Vespa-Klub Århus

Grøn Vespa ET4 (årg. '99)

Den har overholdt alle service eftersyn og har kørt omk. 15000 km. To styrthjelme og org. bagagebærer medfølger.

Pris kr. 20.000.

Hvis det har interesse, så smid en mail til elv@rohde-nissen.dk eller ring på mobil 2020 7308



Vespa PX 200 E, 1985

Kørt 6000 km efter renovering hos Piaggio. Hjemkørt fra Italien hvor modellen hedder Arcobaleno. Har været indregistreret på Danske nummerplader indtil 31.07.2003.

Fin stand overalt, kører fantastisk og har et rigtig godt bundtræk. Farve: Kobsgråmetallic/sort.

Medfølger: 2 sæt Styrthjelme. Vindskærm. Bagagebærer for og bag, 2 nye dæk, Polini effekt Lydpotte + ny org. Lydpotte.

Varetilbehør og mange reservedele. Sælges udelukkende p.g.a. privatøkonomiske omstændigheder.

Alle 19.900, kr. værd. Mario Volpe Hillerød 4824 6649

e-mail: pontone@tiscali.dk

En Vespa vender tilbage 2

Af: 24 alias Kaj Sørensen, Vespa Klub Silkeborg.

April 2003: Medens foråret så småt er på vej er jeg nu begyndt at skille "Sprinten" ad, det viser sig at flere dele er samlet med ståltråd, det er jo et gammelt og hæderkronet stykke reservedel, som selv den hengangne opfinder af Ford bilen Henry Ford selv gik ind for. Jeg har sat mig for at "sprinten" skal fremstå som var den lavet i går, dog måske med et par enkelte tilføjelser, for nu bestemmer jeg jo selv farven.

Allerede nu har jeg anskaffet de første dele der skal monteres når engang jeg når så langt, det drejer sig om lejer dæk (med hvide sider) kofanger m.m.

Da det ser ud til at forgafflen er 'bøjet' og bunden samtidig ser lidt miserabel ud har jeg allieret mig med en god ven fra klubben der er smed, så vi får se hvad der sker.

Maj. Så er karosseriet kommet tilbage fra smeden, han havde brugt hele påsken til at svejse og slibe på skroget, men hvad som han sagde, svigermor var på besøg, så kvinderne de snakkede og snakkede, så stod jeg jo heller ikke i vejen. Nu er de så en ny bund med nye vægler, og en hel masse andre nye stykker svejset i, det er

lavet så flot at man næste ikke kan se reparationerne, det gælder både skrog og skærme, selve støttefoden er blevet påsvejet et par 8mm. møtrikker fornedet så er det nemmere når bolthovedet er slidt at udskifte boltene, og så kan jeg i øvrigt jo regulere højden, så scooteren står vandret. Alle dele som skal males er også sandblæst, så i næste uge kommer disse ud til en anden bekendt som skal male delene i 2 farver rød og lidt mere rød, hvis i forstå.

Motoren er også i den skrivende stund blevet skilt ad. Jeg må sige at det var en usædvanlig oplevelse, jeg startede med at grave en halv spand jord af dyret, for ligesom at kunne finde boltene, derefter begyndte jeg at skille ad, men som sædvanlig er der jo en speciel bolt som driller, alle der har skilt en Vespa motor ad, ved hvad jeg snakker om. Først prøver man forsigtigt, derefter går man over til at bore 2 små huller ind til boltene, og i flere dage derefter hældes der rustfjerner i hullerne, efter ca. en uge begynder tålmodet at mindskes og større hamre (mukkerter) og mejsler findes frem, og med et par voldelige (hidsige) slag kan man endelig få

de to halvpartier fra hinanden. Puh ha så godt så vidt, var det nu også nødvendig? Der er to ting at sige til det, den ene er når man renoverer noget så gør det grundigt, den anden grund er, heldigvis for mig det viser sig at den der har skiftet lejer på motoren har vendt disse forkert, så det bliver nu rettet.

Nu står den på rengøring af alt ved motoren, inden jeg samler den.

Efterhånden er det blevet sommer, og "skroget" er hos maleren "bjørne" som har fået lov til bruge et par måneder til at male den færdig, så må det jo også blive godt, resten står lidt stille, for haven kræver sin mand, det er jo helt utroligt som ukrudtet skyder frem, ja det så slemt at det kunne være, at jeg skulle gi mig til at dyrke ukrudtet frem for de andre planter, så fik man måske lidt mere tid om sommeren.

Nå men jeg kikker jo af og til lidt på stumperne, og har fundet ud af jeg nok hellere må tage en tur til Fyn efter reservedele som jeg ikke selv har i mine gemmer.

Så det bliver nok efterår inden jeg kan fortælle lidt om projektet.

Nordisk Veteran-

en god samarbejdspartner

Veteranmotorcykler - 1968



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

„Gammel kærlighed rustner ikke...“

Forsikringer indtages her:

PROVINSFORSIKRING
ET ALM. BRAND SÆLSKAB

Veteran-Kundefordele

- Veterankøring nr. 2 og efterfølgende indtages med en rabat på 25% (ansvar + kaskoforsikring)
- Der ydes yderligere 15% rabat til A-kunder (Provinzforsikring)
- Gratis forsikringsbetaling (sum kr. 136.654) på andet ændret veterankøring under opbygning, eller reservedele heri (hvis indførelse laves eller tegnes i Provinzforsikring)
- Vejhjælp i forbindelse med hobbykørsel

Eksempel	Årsnetto	Årsnetto inkl. 11% afgift
Dagligt 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

Scooterens dag

Torsdag d. 1. juli 2003

Af: Freddy H. Christensen, Team Vespa Øst.

Arrangementet er et Team Vespa initiativ, men er åbent for alle fabrikater scootere og det plejer at være et af de tilfælde, hvor der er et stort antal scootere samlet, og selv om der var færre end sidste år, var der dog et ganske pænt fremmøde på 15 scootere, - det var jo på en hverdag med mødetidspunkt kl.18.30.

Det er også en af de ture der er skåret over samme læst hvert år, - men der var dog i år nogle ekstra sving på den første del af ruten, idet der er et større vejarbejde i gang ved - og omkring Nationalmuseet og Torvaldsens museum ligesom Højbro, mellem Højbro plads og Christiansborg Slotsplads er spærret. Derfor fik vi anledning til at køre over Nikolaj plads

for at komme til Amager Torv som altså ikke ligger på Amager men i City. Nå ! pyt.

Her holdt vi nogle minutter, så de mange folk på Amager Torv, der er en del af Strøget, kunne få sig et kikk på vore scootere, inden turen gik videre til Christianshavn og ad den 3 km snorlige Amager Strandvej til Kastrop Lystbådehavn, hvor Erik Findstrøm stødte til gruppen så der nu var 2 Heinkelkørere, nemlig Erik og Ole Mikkelsen. Sidstnævnte fik overladt "Førertrøjen" for at lede os ud til et sted på den vej der forløber bag om Københavns Lufthavn ud til Catering og Cargo området, hvor maskinerne under indflyvning er så langt

nede, at man er nødt til at dukke sig. Vel, vel, måske ikke så langt nede, men man kan se det hvide i piloternes øjne oppe i Cockpittet, - altså hvis man kikker godt efter.

Dragør havn var næste stop og Dragør Strandhotel var "endestation", hvor ejeren og medlem af Team Vespa ET4 kører, tog imod os og sørgede for at vi alle kunne komme til at sidde på terrassen og få vor kaffe eller hvad man nu havde valgt som forfriskning.

Det virkede som om deltagerne kunne lide denne lille aftenur, efter stemningen og snakken at dømme.



Scootere på Dragør kaj

EFTERLYSNING



En glad mand, - Jan Haugsted i foråret 2002 Jan poserer på sin netop afsluttede total renovering af en Vespa GS 1960. Den 1 juli 2003 røg Jans gode humør helt ned i kulkælderen, fordi GS'eren blev stjålet, og ikke nok med det, - dem der stjal Jan's "mesterværk", stjal også hans Azurgrønne GS 1960 og hans røde PX 177 1980. Der forsvant 3 Vespa'er på én gang. De to sidstnævnte blev fundet slemt tilredte, smidt i noget buskas et par dage efter, hvorimod den Stålgrå GS, i skrivende stund ulitmo juli 2003, endnu er ikke dukket op. Jan vil naturligvis gerne have sit klenodie tilbage og har bl.a. efterlyst den over Internettet på www.CrimeCode.Com

Lidt nostalgi ...

Billederne stamer fra den nedlagte »Køgeklub« - årstal ukendt.

Messe:
Pe-
er



Fra en ung mand kommer der følgende spørgsmål :

Jeg har lige fået mit kørekort som jeg tog på motorcykel, og nu er også drømmen om en veteran Vespa gået i opfyldelse. Det er en 150 Gran Lux fra 1965, som er i fin stand. Den starter - og kører fint, men når jeg kommer hjem efter at have kørt en times tid, så sidder gummihåndtaget i højre side ikke lige mere, men har snoet sig. Hvad kan jeg gøre ved det ?

Svar:

Læg en kraftigere motor i

Vespa ET2
- den ægte vare!



ET2 er den nyeste teknik i klassiske klæder.
- indbegrebet af en scooter!

Med 60 år på bagen er den ung som aldrig før.

Oplysninger om nærmeste
forhandler hos:
C. Reinhardt as tlf. 44 83 09 10

Kr. 15.995,-
Fås i blå og sort

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

Så er sommeren ved at være gået...!

Og som det fremgår af dette blad har der været utrolig mange arrangementer rundt om i landet og i udlandet.

Siden sidst er der blevet optaget endnu en klub i Vespa Klub Danmark - det er Vespa Klub Samsø som er genopstået efter MANGE års dvale. Så hermed en officiel velkomsthilsen til alle de nye medlemmer på Samsø.

Der er kommet flere medlemmer i nogle klubber og andre har mistet lidt, men alt i alt så er der flere nyankomne end medlemmer i afgang - det er jo dejligt at klubberne vokser. Også en officiel velkomsthilsen til jer.

Der vil blive afholdt bestyrelses møde i Vespa Klub Danmark i løbet af efteråret, mere information herom tilgår senere til de respektive klubber.

Ellers er der kun at sige: Få nu luftet maskinerne i de gode sommeraftener som er tilbage...

Med venlig hilsen

Allan Houe
Præsident



Formand
Kin Hansen
Møjsevej 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

Søndag d. 26 oktober 2003 kl. 13.00 er der generalforsamling i vores klublokaler.

Dagsorden:

1. Valg af dirigent og om nødvendigt stemmeudvalg
2. Formandens beretning
3. Kassereren forelægger det reviderede regnskab for det forløbne år
4. Behandling af indkomne forslag
5. Valg af formand, kasserer, sekretær, redaktør, revisor, menigt bestyrelsesmedlem samt 2 suppleanter.
6. Eventuelt.

Vi kan fra bestyrelsen fortælle at formand og kasserer vælges for 2 år af gangen. Formanden i lige år og kassereren i ulige år. Alle andre poster er på valg hvert år.

Er der nogen af jer der har interesse i bestyrelsesarbejde, eller har nogle forslag der ønskes til behandling eller afstemning på generalforsamlingen, så skal dette være bestyrelsen i hænde senest 14 dage før afholdelsen.

Da klubben er vært ved et par stykker smørrebrød vil vi gerne vide hvor mange vi bliver. Ring derfor til Bent på tlf. 86 55 82 28 og tilmeld dig.



Venligst
Bestyrelsen.

KALENDEREN 2003

Torsdag d. 04. Sep. Kl. 19.00
Vi kører årets sidste samlede tur.

Afgang kl. 19.15 præcis

Torsdag d. 02. Okt. Kl. 19.00
Hygge og vinterklargøring.

Søndag d. 26. Okt. Kl. 13.00
Generalforsamling.



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

Nu nærmer efteråret sig langsomt, vi skulle gerne have nogle fælles køreture inden vinter, så tag og mød op når vi arrangerer fælles ture, det er ret træls at stå alene.

Det næste store træf som vi deltager i er Vespa Klub Århus 50 års jubilæumstræf den 16-17 august. Vi er 3 som har tilmeldt os. Formanden har fået fremstillet nogle banner til at

sidde foran på skjoldet. Pris 100 kr. Klubben har klubemblemer til salg pris 60 kr.

Står du for at skulle flytte, så husk at melde til formanden/kasserer den nye adresse, ellers kan du ikke modtage bladet mere.

Pas på jer selv derude.
Formanden.

KALENDEREN 2003

Onsdag d. 20. Aug. kl. 19.00
Tur ud i det blå.
Mødested: Korskroen ved Shell.

Lørdag d. 23. Aug. kl. 13.00
Tur ud i det blå.
Mødested: Korskroen ved Shell.

Onsdag d. 27. Aug. kl. 19.00
Tur ud i det blå.
Mødested: Korskroen ved Shell.

Søndag d. 20. Sep. kl. 13.00
Årets sidste tur ud i det blå.
Mødested: Korskroen ved Shell.

Kasserer
Carlo Ernstsén.
Hassellunden 87
6705 Esbjerg Ø
Tlf. 75140442
carlo.ernstsen@12move.dk



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

KALENDEREN 2003

Lø/Søn d. 30-31. August
Samsøtræf hos Ib og Gerda.
Se indbydelsen i Vespa Journalen nr. 2.



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

KALENDEREN 2003

Torsdag d. 04. September
Klubmøde. (Med køretur)

Torsdag d. 02. Oktober
Generalforsamling. (Mere herom senere)

Torsdag d. 06. November
Klubmøde.

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

Kære Klub Fyn medlemmer

Så er vi godt i gang med den nye sæson i Vespa klubberne. En sæson som ser ud til at blive en stor sæson i klubbernes historie.

Vi har haft en stor tilgang og interesse i klubben, vi mener, at det nye blad har en stor del af æren herfor.

Igennem det nye Vespa blad, kan alle medlemmer nu følge med i, hvad der foregår i de andre klubber. Vespa Klub Fyn har taget nye skridt for at øge interessen for fællesskabet, ved at holde klubmøde ude hos medlemmerne.

Nanna og jeg lagde ud med et åbent hus arrangement den 12. april, hvilket blev en succes med hele 16 fremmødte. Enkelte var nye ansigter og der blev optaget et nyt medlem. Efter kaffen gik vi i værkstedet. Spørgelysten og interessen var stor, og alt i alt blev det en hyggelig eftermiddag. Jeg håber, at de kommende arrangementer vil få mindst lige så stor tilslutning med lige så mange deltagere.

Peter

Desværre, var der en misser i sidste nummer af Vespa Journalen. Det betød, at formandens indlæg ikke var med i bladet, det er så med denne gang. (se ovenstående)

Så på trods af, at indlægget sluttede med en invitation til at besøge Søren og Lisbeth den 24. maj, blev dette Vespa møde alligevel en succes, desværre kun med få fremmødte.

Dagen startede i silende regn, men vi var kommet på landet, nærmere betegnet Midtbyn, så solen fik vi da også lidt at se.

Det viste sig, at Søren er lidt af en samlers af køretøjer. Det er ikke kun en Vespa han er i besiddelse af, nej alt fra traktorer til en Morris Mini endog en damptrølle indgår i samlingen. Dagens højdepunkt blev, da vi blev præsenteret for en gocart, da kom legebarnet op i selv de ældste mænd, så græsplænen og omliggende arealer på gården måtte ligge under for lidt vildt ræs.

Anni Carlsen

KALENDEREN 2003

Næste scootermøde er den 23. august hos Anni & Jens Carlsen, Mosevænget 8, Strib, 5500 Middelfart. Vi mødes kl. 13.00 til en kop kaffe, en snak

og forhåbentlig en køretur på Vespaen.
Tilmelding skal ske på
Tlf.: 64 40 24 89.



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

KALENDEREN 2003

Torsdag d. 21. aug. kl. 18.30
Havnerundtur

Mødested: Fisketorvets tag - P. v. Dybbøl st.

På vore Vespa'er kører vi rundt i Københavnsområdet og besøger i alt: 14 havne på 90 min.

Vi havner på Café Jorden Rundt i Charlottenlund.

Lørdag d. 6. Sep. kl. 18.30
Roskilde havn/ Jyllinge Marina

Mødested: Hedelykke gl. Mejeri, Hedehusene.

Turen forløber i adstadigt tempo ad smalle snoede biveje gennem det smukt høstlandskab og de små bysamfund, Sengeløse, Nybølle, Hove og Gundsømagle.

I Jylling Marina strækker vi benene inden vi kører videre mod Roskilde lystbådehavn, hvor vi plejer at kunne overtale Kassereren til at spendere én 3 kuglers is fra Havnekiosken, - pr. deltager.

Hjemturen fra Roskilde går ad Københavnsvej.

Søndag d. 21. Sep. kl. 14.00
Marinestation Holmen.

Mødested: Hovedporten i Prinsessegade

Rundvisning på området til bl.a. Sixtus batteri, hvorfra man "skyder" solen op og ned hver dag, - besøger havnens mest markante profil, den 250 år gamle Mastekran, og måske

budt indenfor i stedet Messe: Bræddehytten. Guide er Peder Ellegaard Larsen, der er pensioneret Kommandør kaptajn fra stedet, besidder en viden og måde at formidle den, der er helt unik.

Lørdag d. 11. Okt. kl. 14.30
Café tur.

Formanden vælger sted.
Mødested: KAFFESALONEN. Peblinge Dosseringen 6, Guiden har på forhånd fundet en Café, hvor vore Vespa'er, kan være synlige og hvor vi kan se dem og have det hyggeligt. Klubben giver en kop varm Kaffe eller Chokolade med skum.

EXTRATUR ?

" Ud i det blå "

- i løbet af oktober, hvis det er godt vejr ?

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 Flødeboller 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 "kuldskere" kan bare komme i bil eller med bus.

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

Gemmer du ikke dine »Vespa Journaler«, vil klubben gerne modtage disse.



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



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