

VESPA *journalen 1*

Nr. 1 - Februar 2004 - 2. årgang



Vespa journalen 2. årgang - 1. nummer

Udgiver

Bladsamarbejdet Vespa journalen ved
Betina Frydberg Houe og Allan Houe.

Vespa journalen er et fælles
medlemsblad for de danske
Vespaklubber.

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 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

Betina har lige købt varmt tøj i Prag.
(fra artiklen side 9-11)

ISSN: 1603-404

Tryk:
Børge Møllers Grafiske Hus, Århus.

Redaktionelt

Et nyt scooter-år er begyndt

Godt Nytår!

Så er første nummer endelige på gaden trods redaktørernes travle hverdag med speciale-skrivning og sommerhusbyggeri udover den normalt travle hverdag.

Desværre er statstilskuddet til udsendelsen af Vespajournalen blevet fjernet. Det betyder at det koster ca. 4,50 ekstra pr. blad i porto, hvilket jo er ret meget taget i betragtning at selve bladet koster 30,- incl. porto. Og der er ikke mange klubber der ønsker at bladet skal stige.

Derfor opfordres ALLE til at kigge efter annoncører da disse er en vigtig del af bladet, da disse jo bidrager med et tilskud som vi godt kunne bruge lidt mere af. Vi har derfor lavet en KÆMPE »prisliste« på side 11, i håb om der skulle være nogen der kunne tænke sig at få deres annonce i dette landsdækkende blad. Vi er gerne behjælpelige med opsætning mv.

Til næste nummer vil vi meget gerne se noget mere materiale fra alle klubber, så vi kan bibeholde vores fine blad. Jans utrolig gode artikel om scooterens historie slutter jo i dette blad. Vi skulle gerne have nogle indlæg fra de forskellige klubber. Det behøver ikke altid at være de samme klubber der sender artikler ind.

Betina Frydberg Houe og Allan Houe

Indhold

Redaktionelt	s. 2
Jubilæums-træf	s. 3
Lukker og slukker	s. 5
Vespa modeller gennem tiden	s. 6
På scooter gennem Europa del 2	s. 9
På tur med knallertklubben »aktiv«	s. 10
En fed scooter-oplevelse	s. 12
Tycho Brahes dag..?	s. 13
Handelspladsen	s. 13
Klubnyt	s. 14

Jubilæums-træf. Vespa Klub Århus

16.-17. august 2003

Af: Mary-Ann, Vespa Klub Århus.

Fredag d. 15. aug. begyndte de første gæster til VKÅ's Jubilæumstræf at indfinde sig ved Skovhuset på Djursland, hvor vejret strålede af sommer (hele weekenden!).

Alt var heldigvis klart til det store rygmind af danske og udenlandske scooter-entusiaster.

Den store lejrhytte indrettet, terrassen dækket af med presenning, toiletvogn sat på plads på vores campingplads, lys hængt op langs stien ml. denne og hytten, og diverse bannere vejede fra trætoppene som velkomst. Alt sammen ting som havde krævet stort arb. og tålmodighed af vore frivillige hjælpere fra klubben.

Da vi ikke havde noget program, var der god tid til en snak med disse tidlige gæster. Både DK., Tyskland, og Italien blev repræsenteret, blev indkvarteret, bestilt med pizza fra den lokale biks og lidt øl, vand, vin i godt selskab.

Christa Solback (præsidenten for F.I.V.) var fremme tidligt på aftenen direkte fra hedeølgen i Rom, og nød det uformelle samvær i Skovhuset denne lune aften, - og det blev sent før vi tog os sammen til at gå til køjs.

Lørdag startede Træffet for alvor.

Som sædvanligt dukkede der flere gæster op, som ikke var tilmeldt, - så der måtte i hast lejes flere duge, og laves nye aftaler med vores dygtige »madmor« og hendes hjælper.

Alle udlændinge nåede frem i god behold og fin form, og nu var også Brasilien og Holland repræsenteret.

Det endte med at vi var ca. 120-140 mennesker på Træf-området, incl. de frivillige hjælpere og musikere.

Indskrivning og Brunch blev afviklet i god ro og orden, men under megen moro, da den lokale blæst flere gange tømte indskrivningsbordet for alle li-

ster, hvorefter Bent Bonde og jeg måtte stæse rundt på pladsen efter dem.

Der var en dejlig stemning, og deltagerne fik snakket og beundret scootere i det fine vejr.

Til vores store glæde fik vi uventet besøg af flere, som ikke kunne deltage i Træffet, men som tog sig tid til at kikke ud et smut alligevel. Således kom Gerda og Ib helt fra Samsø med en dejlig Jubilæumsgave til Klubben. Dejligt at se jer alle!

Kl. 12 blev Jubilæums-træffet officielt åbnet af undertegnede, Christa Solback og en repræsentant fra Midtdjurs Kommune. Der blev holdt taler og uddelt gaver, og det hele blev omhyggeligt oversat på Dansk og Tysk af en af de tyske deltagere.

Herefter startede kortege-kørslen, med Christa i front på Dungs Vespa fra 1953 (ikke tilfældigt at scooteren var på alder med vores klub), - og alle fik en uforglemmelig, smuk tur gennem Djurslands natur, med pause indlagt ved havnen i Ebeltoft.

Enkelte kom pga. scooterproblemer lidt sent hjem fra denne tur, men der blev så vidt jeg ved ikke brug for følgebil og trailer.

Herefter var der eftermiddags-kaffe og »fri leg«, mens bestyrelsen og hjælperne fik stillet borde op på pladsen i parade-ringen af scootere, og på terrassen, dækket op med hvide duge og stearinlys. Det så vældig flot ud!

Pø-Partyband fik stillet udstyr op, aftenens bar blev arrangeret, køkkenet sydede af travlhed, campingpladsen fik en oprydning/tømning af affaldsposer, toiletterne blev rengjort, og undertegnede fik finpudset festtalen.

Festmiddagen var meget flot.

Stor ros til Bent Bondes datter og kone, som gjorde et virkeligt godt stykke arb. !!!!

3 retters middag, lækker og udsøgt

anrettet som buffet, og mad nok til alle.

Under middagen blev der igen holdt taler af Christa og undertegnede, og Bent Olsen oversatte det hele i fin og humoristisk stil (på nær Christas tale til sine landsmænd på italiensk, forstås).

Der blev givet pokaler for zifart, flottest originalt istandsat scooter, og grimmeste ditto.

Desuden benyttede vi den kærkomne lejlighed til dels at takke vores sponsor, Jens Mondrup, for hans gaver til VKÅ (bla.a. 4 års husleje-frit klublokale og Jubilæumstræf-skilte til alle deltagende scootere), og dels at takke Anni og Hovard for deres store engagement og hjælp gennem mange år (Hovard har været medlem af VKÅ næsten fra klubbens start).

Efter middagen afvikledes det amerikanske lotteri, og Christa var meget begejstret for sin gevinst i form af en kraftig, dyr motorcykellås, sponsoreret af Århus Scooter.

Herefter åbnede ballet.

Pø-Partyband spillede til kl.02, og herefter sad vi til ud på de lyse timer og sang vort hjemlands vemodige popsange akkompagneret på guitar af forskellige musikere.

I løbet af aftenen kom der flere underholdende indslag fra gæsterne, bla. af Jacobs appelsin-kanon-skydning og Smiley, Tobias og Yves scooterkørsel i bar figur hen over pladsen.

Det var et flot syn at se træfpladsen ud på aftenen. Yderst ringen af scootere, og inderst de hyggelige borde med stearinlys og glade gæster, og bagerst hytten med guirlander af lyskæder.

Alt i alt en utrolig vellykket og hyggelig dag og aften!

Søndag var vi nogle som fortrød gårdsdagens festeri, således kunne jeg se flere medlemmer og gæster med en

gulligrøn ansigtskulør, men stemningen var god til den store Brunch, og selv om flertallet af gæsterne drog hjemover i løbet af formiddagen, blev en trofast lille skare tilbage og deltog i dagens konkurrencer.

Der var ikke mange tilbage til vores afslutnings arrangement, forhindrings løbet.

Faktisk kun Vespa klub Århus's medlemmer. Men en vinder blev kåret. 1. pladsen Erik Lauersen, 2. pladsen Claus Pedersen og 3. pladsen Howard Pedersen.

Herefter var Træffet slut, og det er min oplevelse(både baseret på egne oplevelser og på forskellige deltagers tak-

kebreve) at Vespa Klub Århus fik markeret sit 50 års Jubilæum på flot vis !

Tak til alle, der valgte at fejre den med os, og jer der ydede hjælp til at få det hele til at lykkes, og de sponsorer der gjorde det muligt !



De første scootere er ankommet.



Mary-Ann og Bent Bonde styrer indskrivningen med hård hånd.



Den mindst flotte Vespa.



Beundring af de flotte Vespaer.



Velkomsttalen af Mary-Ann. Fra højre, tysk-tolken, repræsentant af Ebeltoft kommune og Christa.



Kortege kørselens endestation i Ebeltoft.



Christa og Bent Bonde.



Annie og Hovard fik en Pokal for deres entusiasme for Vespa.



Der blev taget godt for sig af den gode mad.



Der festes med Mary-Ann som forsanger.



Michael klar til forhindringsbanen.



De 3 bedste på forhindringsbanen.

Lukker og slukker

Af: Freddy H. Christensen, Team Vespa Øst.

LUKKER OG SLUKKER

- tak for i år.

Team Vespa's sidste arrangement i 2003, - d.30.nov. på Café AMOKKA, - i 5 varmegrader, det er ikke meget at køre rundt i, så det var ganske pænt, at der trods det, mødte 4 scootere op ved Café AMOKKA.

En bordreservation til 12, på dette meget trendy sted 8 dage i forvejen, var mislykkedes, idet 2 selskaber vedr. "rune" fødselsdage, havde okkuperet næsten alle siddepladser, men som bestyreren sagde: " I er da meget velkomne den dag, til at komme indenfor og se om der skulle være plads ved Baren". Ja tak!, men det er ligesom ikke nok, når vi har tænkt os at hyggesnakke og komme hinanden ved.

Tanker om alternative steder var under overvejelse, men da det viste sig, at det ene fødselsdagselskab ikke var dukket op alligevel, kunne vi samlet klemme os ind ved at rokkere lidt rundt på bordopstillingen i sidelokalet. Vi var inde i varmen med 11 medlemmer, og så havde Jens Sørensen fra Skovlunde, - lykkelig ejer af en Vespa 125/1954, på grund af andet ærinde, endda måttet sige farvel og tak for i dag, - og i år, næsten inden det hele var kommet i gang. Stor respekt til Jens for at være taget ind til byen fra Skovlunde, også selv om det var foregået i bil, og så kun have tid til ½ time ved Amokka.

Café AMOKKA er et Slaraffenland for kaffenydere, og der er mange sorter at vælge imellem, men heldigvis er der god hjælp at hente hos de flinke unge piger der smilende tager imod bestillingerne. Skal det være en kraftig eller én med blødere smag, skal det være økologisk?, - ja, man falder næsten helt i snak med pigerne bare fordi man vil have en kop Kaffe.

Stempelkandekaffe er en højaktuel serveringsform, hvilket måske skyldes, at vi er motorkørere.

Lisbeth og Michael Læssø fik en kaffe de ikke synes om og flux kom der en kande af en anden type.

Der er nogen der holder på at Kaffe ved Vesterhavet smager bedre, - de siger at det skyldes brændingen.

Stedets mest populære tilbehør er de hjemmelavede flødeboller, en chokoladeovertrukket Makrontop med kaffecreme og marcipanklump i centrum, det er GUF.

Alle fik omsider bestilt og snakken gik lystigt om hvad vi havde oplevet i årets løb i Team Vespa regi. Der var detaljer fra EUROVESPA 2003 til Wien, hvor Ole Haag og Susanna var initiativtagere, - IRONMAN'en, - den charmerende Roskilde/Jyllinge tur og mange andre og ikke at forglemme, udstillingen i februar i Belle Center, der blev en stor succes, bl.a. takket være de mange gode kræfter der var med til at stille det hele an og som bidrog til at skabe mange nye kontakter i de 4 hektiske dage det hele stod på.

Da det var sidste gang vi skulle mødes i 2003, kom snakken naturligvis også ind på hvad vi skulle foretage os i de næste 3 måneder på "Vespa-fronten" Der fremkom alt fra "vilde" planer om restaureringer, - motorrenovering og trækning af nye kabler, til ønsker om div. reservedele som der skulle monteret.

Der var også dem der bare ønskede sig vinterferie, nede i varmen i Egypten.

Formanden rundede turen og året af, med at sige tak for hyggeligt samvær, ikke mindst på de dejlige ture med godt kammeratskab og stor hjælpssomhed, og udtrykte håbet om, at vi mødes igen og gerne med mange af de medlemmer vi endnu ikke har set. Alle skal være hjertelig velkommen. Freddy H. Christensen.



Kort før mødetid ved Café AMOKKA



Om bord på AMOKKA



Lisbeth og Michael

Ulrik og Else Marie Ibsen



Norbert Falkenstrøm

Freddy

Lisbeth og Michael Læssø

Ulrik



Jan Haugsted

Ole Haag

Vespa modeller gennem tiden

Af: Jan Haugsted.

I denne sidste artikel i serien om Vespa'en fortælles om de seneste varianter som slutter med P-modellerne - Piaggio's ultimative scooter med klassisk pladejernschassis.

Fra slutningen af 1960'erne fortsatte tendensen fra de tidligere år med stadig kraftigere motorer. Vespa'en er kendt for klassiske runde linier, f.eks. på bagskærmene, men nye tider førte også en nyere stil med sig. Andre køretøjer fra den periode begyndte med kantede former, men Piaggio var i begyndelsen ikke tilbøjelig til at gå bort fra de klassiske runde former. Til sidst måtte de dog bukke under for tidens fremherskende stil og indføre tilsvarende moderne linier. Resultatet ses på P-modellerne, som har kørt næsten uændret siden 1978, og som i manges øjne er den sidste rigtige "klassiske" scooter.

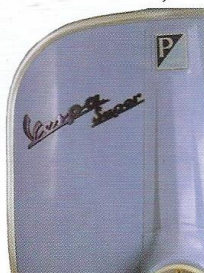
Super 150 1965 - 1979 VBC1

Drejeventil indsugning
Effekt: 5,7HK
Vægt: 94Kg
Tænding: 22gr.
Olie: 2%
stempel: 57x57mm
Karburator: SI20/15D eller SI20/20D
Dæk: 3,5x8
Gear: 4
Topfart: ?
Tank: 7,7Lite

VBC1



VBC1 er en lidt anonym model. Den har ikke noget fængende navn, på forskjoldet står blot Vespa Super, men ikke desto mindre er den produceret i over en halv million eksemplarer over en periode på hele 14 år - kun overgået af den senere PX150. Den efterfølger VBB med mere kantede former, men stort set samme motor, bortset fra en extern tændspole. Hjulfølge og bremses er unikke for superen og passer ikke andre modeller, og det er den sidste model med 8 tommers hjul.



Sprint 150 1965 - 1979 VLB1

Drejeventil indsugning
Effekt: 7,1 / 7,7HK
Vægt: 95 Kg
Tænding: 22gr.
Olie: 2%
stempel: 57x57mm
Karburator: Dellorto SI 20/17D - SI 20/20D
Dæk: 3,5x10
Gear: 4
Topfart: 87 / 97 Km/t
Tank: 7,7 Liter

VLB1



Klassisk 145 ccm motor, men med øget trækraft. Dette opnåede man ved en kombination af redesignet lydpotte samt højere kompression. Desuden blev kobling og svinghjul forstærket. Chassis stort set identisk med den sene GL-model (VLA), men normalt malet i sølvgrå metallic. Alle skærme havde lige aluminiumspyntelister på siden, og sadlen var som standard en mørkeblå dobbeltsadel. Styret var af typen åben nedadtil med trapezformet lygte og stadig forsynet med det klassiske muslingeformede speedometer. Sprint Veloce var en forbedret udgave som kom i 1969. En tredje skyllekanal i cylinderen i forbindelse med en smule højere kompression og en større lyd-potte, gav en topfart på 97 Km/t. Styret fik helt nyt design. Den trapezformede lygte gik ud til fordel for en større, rund 130mm lygte og speedo-

meteret fik også ny facon. Baglygten blev til en grim rød plastkasse med et "tag" i scooterens farve på toppen.

Rally 180 1968 - 1973 VSD1

Drejeventil indsugning
Effekt: 10,3 HK
Vægt: 102Kg
Tænding: 22gr.
Olie: 2%
stempel: 63,5x57mm
Karburator: SI 20/20D
Dæk: 3,5x10
Gear: 4
Topfart: 100Km/t
Tank: 8,2Liter

VSD1



Rally kan ses som en naturlig efterfølger for GS og SS modellerne, men Piaggio indførte nu endelig også her drejeventilen til styring af benzinindsugningen. Blæserhjulet fik buede finner for bedre luftkøling, og lyd-potten blev forbedret. Det gav tilsammen ikke mere motorkraft end SS180, men den opnåedes ved et meget lavere omdrejningstal.

Chassiset var en blanding af Sprint og Super Sport. Bagagerummet bag forskjoldet er specielt designet til denne model. En uventet ændring var tilbagevenden til den gamle type forhjulsaffjedring med separat fjeder og dæmper som i GS150. Man gik også tilbage til asymmetriske hjulfølge. Men den

største nyhed var styret med en stor rund 130mm forlygte med en bred forromet lygtekrans. Speedometeret var ovalt i facon og havde sort skive, en radikal ændring fra tidligere designs. Rally'en havde altid dobbel sadel, og man lavede kun sølle 27495 af den. Desværre synes der kun at være meget få modeller af denne i Danmark.

Rally 200 1972 - 1979 VSE1

Drejeventil indsugning
Effekt: 12,3 HK
Vægt: 102Kg
Tænding: 24gr.
Olie: 2%
stempel: 66,5x57mm
Karburator: SI24/24E
Dæk: 3,5x10
Gear: 4
Topfart: 116 Km/t
Tank: 8,2Liter



Samme motor som Rally 180, bortset fra en større boring og lidt højere kompression. Med denne model indførtes for første gang elektronisk tænding, som dog i de første år ikke altid viste sig alt for pålideligt.

De tidligste versioner havde en motor-stop knap lige ovenover benzinhanen, men man gik over til en egentlig tændingslås i lygtehuset. Dobbelsadel og hvide striber på skærmene var standard. Piaggio forsøgte til stadighed at mindske produktionsomkostningerne, og det ses f.eks. på antallet af stivere på undersiden af benskjoldet. GS150 havde fem, GS160 fire, SS180 tre, og Rally 200 kun to! Bedre design gjorde, at man ikke mistede stivhed i chassiset ved at bruge mindre metal. Problemerne opstår først når maskinerne bliver gamle. Chassisets selvbærende konstruktion gør det modtageligt for vand "fælder", og rust er altid et potentielt problem. Jo nyere Vespa, jo mindre metal anvendtes og jo hurtigere rustede de. Piaggio kan måske ikke kritiseres for ikke at tage hensyn til

dem som restaurerer deres produkt tredive år efter, men det er noget man må tage med i betragtning.

Rally 200 blev produceret over en periode på ca 6 år, i hvilke den eneste væsentlige ændring var en tilbage vendt til tændingskontakt.

Dette var en periode med stagnation i den tekniske udvikling hos Vespa. For det første betød lavere salgstal at man måtte strække model-levetiden. For det andet var der nu ingen direkte konkurrenter, idet Lambretta ophørte med produktionen i 1971.

Vespa P200E 1977 - 1982 Vespa PX200E 1982 - 2002 VSX1

Drejeventil indsugning
Effekt: 12,3 HK
Vægt: 108Kg
Tænding: 23gr.
Olie: 2%
stempel: 66,5x57mm
Karburator: SI24/24E
Dæk: 3,5x10
Gear: 4
Topfart: 110 Km/t
Tank: 8,2Liter



P200E

Næsten 30 års udvikling resulterede i 1977 i begyndelsen på en ny æra for Piaggio med "P"-serien. Ude omkring i verden var det især motorstørrelserne 125 og 200 ccm der blev populære, men herhjemme kender vi bedst P200.

På denne nye modelserie er de runde kurver fra 50'ernes chassiser helt erstattet af skarpe kanter, især sideskærmene er næsten firkantede, og desuden smallere. Underkanten af motorskærmen ligger højere, hvorved køleluften kun hentes fra undersiden, i stedet for igennem et luftindtag med ribber.

Reservehjulets og værktøjsrummets placeringer er de samme, mens styret er en anelse højere - man sidder mere ret op på en P-model. Men der er også

nogle afgørende forskelle: affjedringen blev væsentlig forbedret og 12V elektrisk system samt blinklys er indført som standard. Desuden begyndte man at anvende plastdele, lygtehusets top samt horndækslet er plast, men malet som resten. Der er en del forskellige versioner til forskellige markeder, med eller uden batteri, og nogle har elektrisk selvstarter. Senere modeller havde separat olietank med automatisk blanding af olie og benzin. Dobbelsadel er (desværre) blevet standard - den er ikke nær så komfortabel som de gamle enkeltssæder. Motoren i P200 har igennem næsten 25år vist sig særdeles pålidelig, og den store motor-kraft gør den i stand til at nå op over 100km/t.

Vespa P150X 1978 - 1981 Vespa PX150E 1981 - ? VLX1

Drejeventil indsugning
Effekt: 8,8 HK
Vægt: 104Kg
Tænding: 21/18gr.
Olie: 2%
stempel: 57,8x57mm
Karburator: SI20/20
Dæk: 3,5x10
Gear: 4
Topfart: 100 Km/t
Tank: 8,2Liter



PX150E

Året efter introduktionen af P200 og P125 kom en mellemversion med 150ccm motor. De er alle tre stort set ens af udseende og teknik.

De fleste lande i Europa har traditionelt haft en grænse på 125 ccm, hvorunder man måtte køre uden kørekort, køre som 14-årig eller der på anden måde var lempelser i færdselsloven. Derfor er "125'eren" faktisk kun på ca 124 ccm, så flest mulige kunne drage fordel af denne motorstørrelse. I Danmark har vi aldrig haft en sådan regel og her har versionen med 150 ccm været mest populær. Der er produceret

over en halv million af denne type i perioden fra 1978 og op til i dag.

I 1981 gik man over til elektronisk tænding og skiftede navnet fra P150X til PX150E (E for electronic). Det er stort set den eneste forskel.

Desværre er det nu slut på P-serien. De allersidste produktionsserier er løbet af samlebåndet og sælges som kampagnemodeller med hydraulisk forbremse og mindre kosmetiske ændringer. En æra er forbi.

Men i Indien findes to fabrikker, som begge tidligere havde licensaftaler med Piaggio. LML har succes med deres model kaldet "Stella" i USA, og konkurrenten Bajaj har forsynet P-modellen med en 4-takt motor for at imødegå forureningskravene.

Senere modeller

Mange mener, at P-modellen er den sidste "klassiske" Vespa. Det gør jeg også, så derfor slutter denne Vespagennemgang her. Men for at fuldende billedet skal det nævnes, at der siden da er kommet mange flere scootere fra

Piaggio. Her vil jeg ganske kort nævne nogle få af dem:

Cosa (1987) var den første som brød den gamle Vespa-tradition med et chassis af svejset stålplade til fordel for stålør beklædt med plasticskjolde. Den brød også med det klassiske Vespa-look, og levede ikke længe.

Hexagon (1996) er en STOR scooter, som koster en formue i Danmark.

ET4 er en tilbagevenden til klassisk Vespa-look (næsten), samt chassis af jernplade. Den har en særdeles kultiveret 4-takt motor, som skulle gøre den salgbar i Europa og USA, som har forbudt 2-taktere over 50 ccm.

X9 er et eksempel på en ny trend, at scootere skal have større hjul og især større motorer. Den laves med op til 500 ccm motor!

Granturismo er Piaggios nyeste skud på stammen. Her har man i endnu højere grad end på ET4 forsøgt at bibeholde profilen fra den klassiske Vespa, men med moderne teknik. Jeg har set

denne model på tæt hold i Italien og ville ønske den kom til Danmark.

Ingen af disse nyere modeller har haft nogen succes i Danmark, måske fordi konkurrencen fra andre mærker er blevet betydelig. Måske også fordi Piaggio i mange år har haft en cykelhandler som dansk importør af scootere. Sidste år fik vi så en ny importør, men han er tilsyneladende endnu mindre interesseret i at markedsføre MC-scootere!

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

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:

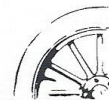
PROVINSFORSIKRING
- ET ALM. BRAND SELSKAB

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).
- Vejhjælp i forbindelse med hobbykørsel.

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

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



**Nordisk
Veteran**

- et Alm. Brand selskab

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

På Vespa gennem Europa

Sommeren 1994 del 2

Af: Betina & Allan Houe, Vespa Klub Århus

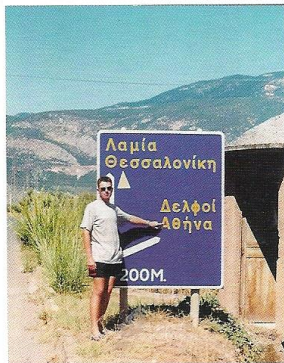
Fortsat fra forrige nummer, hvor vi fortalte om vores rejse gennem Østeuropa.

Efter at have kørt gennem 7 lande befinder vi os nu i Athen og har besluttet os at tage ud på nogle af de græske øer..

I Athen fandt tog vi en lille færge ud til øen Paros. Det viste sig at være meget hyggelig ø, hvor man har saltvand i hanerne til at vaske sig med (Det er ikke særlig godt til tandbørstning). Efter en hel dag, hvor vi nærmest kørte i kø efter alle de andre turister, der havde lejet en knallert og skulle se hele øen, besluttede vi os for at vi ville tage et par dages badeferie.



Efter et par »øers« tid tog vi tilbage til fastlandet hvor vi kørte vi mod Delfi for at se Oraklet i Delfi.



Det blev ikke nemmere at køre efter vejskilte oppe i bjergene langt ude på landet, da grækerne jo ikke har de samme bogstaver som i vores del af verden.

Oraklet i Delfi var, som så meget andet i Grækenland, nogle huse der var fal-

det sammen for MANGE år siden, men det var dog ret imponerende.

Da vi nåede til Thessaloniki var deres museum for kunst »desværre« lukket, så vi så nogle andre seværdigheder istedet.



Herefter gik turen mod Bulgarien. Da vi nåede til den græske del af grænseovergangen var der lige blevet eftermiddags pause. Efter små to timer var pausen slut, og vi kunne rulle ud i ingenmandsland, der viste sig at være en lang bro. Da vi nåede over til den bulgarske side var de lige gået til aftenspause. Mens vi ventede ude i ingenmandsland, talte vi med en tysk diplomat, som fortalte de grusomste histo-

rier, om hvor farligt det var at færdes i Bulgarien. Vi skulle endelig ikke lade vores værdier ligge i teltet, når vi ikke var der, og vi skulle passe på vores scooter osv. Endelig kom vi over grænsen. Efter at have læst i rejsebøgerne, at man kun kunne benytte kuponer til at betale for benzin, og at der

ville ligge et kontor der sælger disse benzinkuponer ved grænseovergangen, søgte vi efter dette. I det nærmeste kontor kunne de ikke forstå, hvad det var at vi ville købe, men pludselig gik det op for en af dem, at vi manglede benzin, så han kaldte på nogle betjente der holdt i deres Lada. Så vi fik politikort til den nærmeste benzintank. Vi vinkede pænt farvel og tak til de flinke betjente, og da de var kørt, kørte vi videre uden at tanke, mens vi håbede på, at vi kunne bruge vores hårde valuta til at tanke for, når vi fik brug for det (Det kunne vi).



Vi kørte op i bjergene til et gammelt kloster som hedder Rilaklostret. Det var et KÆMPE kloster som stadig er i brug.

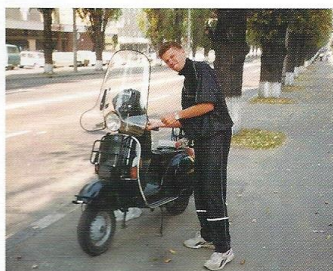
Et par dage senere, efter en livsfarlig tur, hvor vi var utrolig tæt på at køre galt mange gange kom vi til Bukarest, sent om aftenen. Det var nemlig lige midt i høsten, som foregår på en lidt gammeldags facon. Når høet skulle køres hjem, var det med en vogn trukket af heste, æsler eller køer, og de rigeste - eller hvem de få nu var - havde en gammel flagermuslygte til at hænge på en pind bag ud fra vognen. Senere var vi ved at køre frontalt i

en kæmpe sanddyng, der var placeret midt på vejen. Godt nok var der skiltet med det, men skiltet stod midt i dyngen i stedet for 50 meter før. Til sidst kørte vi midt i byen og ledte efter et hotel, og da vi lige ville dreje udenom en lille bunke kviste, der lå midt på den ene kørebane, så jeg til min store forskrækkelse, at der var et hul på 1 m2, hvor der skulle have ligget et kloakdæksel.



Da vi endelig fandt et hotel, fik vi at vide, at det nok var dumt at stille scooteren på fortovet natten over, så vi fik lov at tage den med ind i receptionen, hvor den for første (og sikkert også sidste) gang fik lov til at overnatte på et marmor gulv.

Pludselig sprang koblingskablet, men heldigvis havde vi (Efter Betinas ORDRE) fået sendt et par ekstra kabler ned sammen med slangen.



Efter ca. 30 min havde vi fået nyt kabel i og var på vej mod Transsylvanien for at se Draculas borg. Det var en oplevelse af de større, men vi blev diskrimineret på det groveste da billetten kostede 3000,- penge for udlændinge og 600,- for rumæner.

I Bulgarien var det ikke de vilde katte der tiggede, men vilde hunde... En sådan var vi også få cm. fra at køre ned.

I Shigisoara, var der i bygningen hvor Dracula er født indrettet en restaurant, og mens vi spiste vores aftensmad her, mødte vi nogle amerikanere, der havde hørt om en saltmine, man kunne komme ned i. Det var ikke noget der var åbent for turister, men de lokale brugte minen, som lå mange hundrede meter under jorden, til at komme ned og få rensset deres lunger i den luft, der var dernede. Vi kørte efter deres anvisning ud på landet, hvor denne mine skulle ligge, og ca. 2 km. før stedet ledte vi et værelse hos nogle private.

Næste dag stod vi tidligt op for at nå en af de tidlige ture ned i minen, så vi kunne komme videre samme formiddag mod Ungarn. Vi kom i god tid og købte billet til bussen, der gik ned/ind i bjerget. Da bussen kom, stod vi på lige som alle de andre lokale. Vi kørte i ca. 15 min. nedad i bjerget og da vi stoppede stod alle ud og gik hen og købte endnu en billet for at blive lukket ind bag en gammel trædør, så nu havde vi snart brugt i nærheden af 2 kr. for alle de billetter der skulle indløses for at komme ned/ind. Da vi trådte gennem trædøren, så vi en sal på størrelse med ca. 1 fodboldbane og 7-8 meter til loftet. Der var 5 sale i ca. samme størrelse, hvoraf der i den ene var indrettet en kirke i den ene ende og en kiosk i den anden, en var lavet om til en legeplads. Efter ca. 2 timer besluttede vi os for at tage den næste bus op/ud igen, men da vi kom til trædøren, var den låst. Vi fik damen til at låse op igen og spurgte, om hvornår den næste bus kom, så vi kunne komme op.



Efter en længere forklaring på rumænsk med store armbevægelser fik hun gjort det klart, at der kun gik én

bus hver vej om dagen, men heldigvis fik vi lov til at komme med en af lastbilerne op.

Mens vi ventede på lastbilen fik vi en længere »snak« med en af minearbejderne der viste os dynamit, bor og elevator rummet hvor salttransporten nede fra undergrunden blev styret fra. Han fortalte også at der blev udvundet salt i 3 etager mere under os..!

Budapest var en mere vestlig by end Sofia og Bratislava, så vi tog på McDonald's for at få aftensmad. Det tog ca. 2 dage at se alle seværdighederne i Budapest.

Vi besluttede os for at køre til Østrig igen selvom det var et dyrt land at opholde sig i. På vejen kom vi forbi et slot, der er en kopi af Versailles slottet i Frankrig. Det ligger i Fertöd tæt på grænsen til Østrig. Komponisten Joseph Haydn var kapelmester her i flere år og skrev mange af hans værker her.



I Østrig måtte vi til at bo i telt igen - nu havde vi ellers lige vænnet os til at bo i hytter. Det var faktisk dyrere at leje en plads til teltet her end en hel hytte i østlandene. Desværre var den Spanske rideskole lukket p.g.a. restaurering efter en brand for ca. 1 år siden så der var ingen forestillinger, kun nogle film fra dem.

På vej til Pragh begyndte vi at indse, at sommeren var gået, og at det hurtigt blev koldere end vi havde regnet med. Det skyldtes to ting. For det første var det blevet oktober og for det andet så var vi jo lige kommet fra den græske varme. Inden for 3 uger var temperaturen faldet fra 28 til 8 og natte frost... Vi fandt heldigvis et hus som vi kunne leje af et ældre ægtepar, som havde en søn der arbejdede i Pragh. Da sønnen havde en lejlighed der, stod hans hus

stod tomt det meste af ugen. Det kostede 110,- for hele huset, med VARME og varmt vand. Det var hele formuen værd.

Næste morgen da vi lige var blevet færdige med vores nutella-madder, kom mand og kone over med varm kaffe og rundstykker til os. Det viste sig, at der havde været strømafbrydelse hele morgenen og at de var kede af, at vi ikke kunne bruge komfuret og få lavet noget kaffe osv. Hvad de ikke vidste var, at der på vores side af vejen havde været strøm hele morgenen, og vi derfor havde fået morgenmad. Men vi kunne ikke rigtig få os til at sige, at vi ikke var sultne, når hun nu havde tændt op i det gamle brænde komfur for at vi kunne få vores kaffe. Det blev en ret spændende morgen for de talte ret godt tysk, så vi fik en længere snak



om Slovakiet og Tjekkiet i forhold til hinanden.

Vi nåede ca. 30 min. kørsel før vi blev nødt til at købe nogle handsker for at fingrene ikke skulle fryse af inden vi nåede Pragh. Pragh blev nået med MANGE kaffepauser for at få varmen (Heldigvis er det ikke særlig dyrt at komme ind og få kaffe på diverse tankstationer). Vi brugte ca. 2 dage på at se byens seværdigheder samt på at købe hvert vores skisæt og skihandsker for at klare turen hjem.

I Polen skulle vi lige have købt nogle cigaretter til vores forældre, eftersom de var ret billige - ca. 60 kr. for et karton. Jeg købte 5 kartoner og Betina 1, da man jo kun måtte indføre 1 per person.

Efter en længere tur i en meget faldefærdig færge fra Swinoujscie til København, fik vi endelig fast grund un-

der fødderne igen. Hvad der var mindre godt var, at der var toldere, der kontrollerede alle biler. Nå men vi fik udleveret et skema, hvor man skulle oplyse, hvad/om man havde for meget med. Vi skrev selvfølgelig NEJ, men blev lidt nervøse, da ALLE biler før os blev gennemrodet af to betjente og en hund... Da det så blev vores tur, og de spurgte om, hvor lang tid vi havde opholdt os i udlandet, svarede vi to måneder og seks dage. De smilte og ønskede os velkommen hjem og god tur til Nordjylland...



Ja det var så en lille tur på scooter, som vi vil mindes resten af vores liv.

NB! Jeg har fået forbud mod at sælge den scooter, vi kørte på, selvom jeg får skæld ud hver gang, der kommer en ny til husstanden.

ANNONCEPRISER 2004

1/1 Side	700,- s/h	1400,- farve
1/2 Side	400,- s/h	800,- farve
1/4 Side	225,- s/h	450,- farve
1/3 Spalte.....	125,- s/h	250,- farve

For specielle ønsker/opsætning
så kontakt redaktørerne for pris.

Rabat ved 1 års forudbetalt annonce.

En fed scooter-oplevelse

Af: Michael Sørensen, Vespa Klub Århus.

For mig er en rigtig ferie en tur syd på, helt Grækenland. Naturen, maden, vejret er helt unikt. Især hvis man bevæger sig væk fra turistområderne. Her kommer scooteren ind i billedet.

I uge 32 var Lene og jeg en tur på den græske ø Zakynthos. Vi skulle bo i en lille turistby der hedder Tsilivi. Måske lige turistet nok til vores smag, men vi fik et godt hotel så "basen" var i hvert fald i orden.

Efter et par dages dasen ved poolen var det tid til at få en på opleveren. Skråt over for vores hotel lå en scooter udlejning, så jeg måtte da lige over og se på sagerne. Jeg bookede så en 150 cc. Skipper med en stor bagageboks bagpå. Perfekt til vores ekspedition på øen. Jeg kunne hente den næste morgen kl.9.00.

Jeg var der allerede 8.45, og glædede mig helt vildt. Men scooteren var der ikke, og udlejeren havde åbenbart glemte vores aftale. Jeg blev ærligt talt lidt sur på ham. Men han havde en alternativ løsning. Jeg kunne få en Hexagon i stedet hvis jeg kunne "nøjes" med den. Den snuppede jeg.

En for mig meget moderne Vespa scooter da der hjemme i kælderen står en Gran Luxe fra 1960, og en Gran Turismo fra 1957.



Efter en hurtig gennemgang af scooteren var det tid teste vidunderet. Hexagonen har automatgear, skivebremser, blinklys, elstart, omdrejnings tæller mm. En ren luksus maskine.

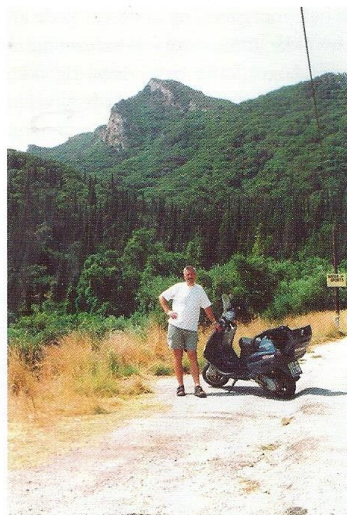
Og hold da helt op jeg blev forbavset over dyret. Den har et optræk så man tror det er løgn, den ligger fantastisk på vejen, og så sidder man næsten som i en lænestol på det brede sæde.

Hvis i kender den fornemmelse, at man bliver som en knægt på sytten igen, ved i hvordan jeg havde det. Det her var lige sagen. Og jeg glædede mig til at fortælle Lene om den fantastiske maskine.

Scooteren blev pakket til vores tur, der var masser af plads i boksen bag på.

Her blev jeg igen forbavset. Selv med 2 voksne personer var der masser af kræfter i den 150 cc. store maskine.

Den trak os uden problemer op af den ene bjergskråning efter den anden. Lene var også glad for bagsædet, der både er behageligt og med et lille rygstøtte.



Vi drøede flere hundrede km. rundt på øen, og havde det pragtfuldt. Jeg er i hvert fald klar til at gøre det samme til næste år.

En ting undrer mig. Hvordan kan det være at en så lækker maskine ikke kan blive type godkendt i Danmark. En ting er sikkert, har i mulighed for at prøve den, så gør det.....!



Sidste weekend i August afholder Vespa Klub Samsø 50 års jubilæum. Så afsæt denne weekend allerede nu.....!



Tycho Brahes dag ?

Af: Henning Skaarup, Vespa Klub Silkeborg.

En sandfærdig historie fra da rigtige Vespa-kørere var mænd lavet af et helt specielt stof, som sjældent ses mere.

Historien er genfortalt af Henning Skaarup, som er blevet berettet til mig af historiens hovedperson. Vi befinder os i Det herrens år 7 f.b. (før broen)

Man ved som regel ikke om det bliver en Tycho Brahes-dag før den næste dag. Men som man bl.a. også ser i Århus på færgetrafikken, har den dog sine fatale aspekter. Hvis jeg vidste, at 28. marts netop er »dagen«, var jeg måske blevet hjemme, men som musen sagde »forklog er ikke bagklog«- den sad foran fælden med lokke-osten.

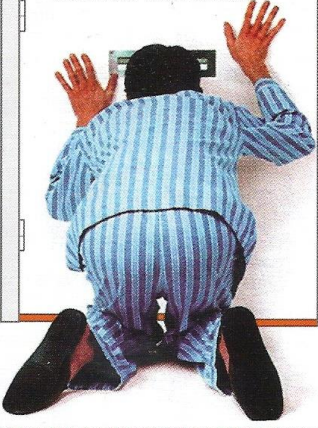
På en Vespa, er det nok en heltemodig gerning at beføje sig til en kølig forårslejr nær Bogense, især når mine velmente forslag alligevel blev fejlet bort som løv i en kolonihave, jeg fik ved mødet med en behjertet ven, ham til at tage visiret af hjelmen, men skruen knak, men jeg nød en fin medvind uden pudset visir til togfærgen, hvor jeg spurgte om vej til vognmands-ruten, og imens det fes ind, fes luften ud af baghjulet. (et sømmeligt indskud). Derefter var det af med bagagen, til alt

held havde jeg et reservehjul og værktøj. Så gik lynlåsen sig en tur. Min bobleplastjakke (egen opfindelse), samt en gummistrop som jeg havde om livet, blev en brugbar, men kold løsning. Tilfældigvis kom en DSB-vagt forbi på sin cykel, han var betroet en Walkie-Talkie af væsenet, og efter en kort samtale med broen på Frederik den 7, kom jeg som den eneste motorkørende, ombord på færgen. Jeg fandt aldrig ud af hvad billetten kostede, da jeg fik hilst på en gammel Georg Stage-kammerat, som havde fået en masse striber på ærmerne. I Korsør tapede en tankmand mit visir på, derefter brugte jeg en halv times tid på at finde den gamle landevej, men alle skiltene viste til motorvejen. Tænk engang, at byen er blevet så stor? Jeg kørte fra Skårup på fyn kl 17,30 var med færgen 19,00 - 20,00. Det var nu bælgmørkt og havde en stormende modvind, og så begyndte det at sne kraftigt, og den våde vej blændede af modkørende trafik. Klokken 01,00 fik jeg hjemme et optøningsbad. Jeg satte mig veltilpas foran TV'et, og så - dalede en guld tand, uden forvarsel, ned på min tunge. Jeg sov godt hele natten og næste dag med, da jeg igen vågnede, skinnede solen forårsvarmt.

Jeg skal ikke nævne navnet på den pågældende person i denne beretning,

men den er god nok. Det er ikke første gang der kan fortælles om ham, u-ha da, næh- jeg kan flere af lignende slags med samme person. Det meste af hans voksen-liv, løb han ind i vanskeligheder af mere eller mindre grinagtig art, men han tog det ganske roligt, og fortalte gerne om dem, derfor kan jeg godt fortælle denne uden nogen skade er sket.

Vespajournalen
kommer 4 gange om året,
ca. medio hvert kvartal



Hvis dit blad udebliver, så kontakt din formand

Når du har modtaget -, og læst Vespajournalen men ikke gemmer det, så forær det til din klub. så vil det blive genanvendt som hvervningsmiddel for at skaffe nye medlemmer.

Handelspladsen

Sælges:

Vespa Sprint 1966,- hovedrestaureret og lakeret 1992,- ny dæk, kabler, strømsystem o.å. for 3200 kr. i 2001. Næppe kørt siden. Særdeles flot stand.

Sælges for 18.000 kr.

Henv. Carl Tofte på 86 22 08 52



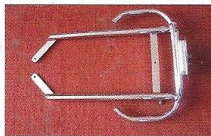
Sælges

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.



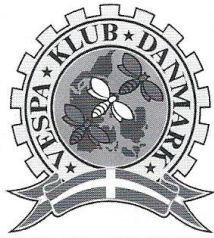
Sælges:

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



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

Siden sidst har der været afholdt bestyrelsesmøde i Vespa Klub Danmark hvor der var et stort fremmøde.

Næste gang bestyrelsen skal mødes er til generalforsamlingen i juni hvor min post som præsident er på valg, og jeg har valgt at takke nej til genvalg selvom det er en spændende post at bestride, men jeg har haft svært ved at få døgnets 24 timer til at slå til.

Så hvis du har lyst til at blive den næste præsident, så er det med at melde sig inden 1/6 2004 så vi har mulighed for at stemme om hvem der skal afløse mig.

Med venlig hilsen

Allan Houe
Præsident



Formand
Svend Kiib
Fabjergvej 25
7620 Lemvig
Tlf.: 97 82 27 19



Formand:
Mary-Ann Næsted
Banegårdsvej 11
8660 Skanderborg
Tlf.: 87 93 07 05 / 40 94 95 89
Maryann@besked.com
www.Vespa-Klub-Aarhus.dk

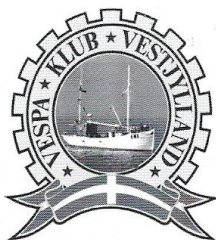
Hjemmeside

Så skete det endelig. Vespa Klub Århus har fået sin egen hjemmeside. Den har været længe under vejs men nu er den der. Vi prøver at holde siden rimeligt opdateret med oplysninger, arrangementer med mere. På siden finder du også e-mail adresser på kontaktpersoner, og her kunne det være fint hvis klubbens medlemmer sendte e-mail adresser samt et evt. mobil nr. til en af dem.

Adressen på siden er
www.vespa-klub-aarhus.dk

Prøv at besøg den, vi syntes selv den er helt okay.

HUSK klubmøde 1. Torsdag i hver måned.



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

Kasserer
Carlo Ernstsén.
Hassellunden 87
6705 Esbjerg Ø
Tlf. 75140442
ernstsén@esenet.dk

Godt Nytår alle sammen.

Så er det ved at være tid til at melde sig til Gråsten Oldtimerløbet, som er den 29. Maj. Vi plejer at være dernede fra om Fredagen og det er meget sjovt.

Sidste år var vi over 30 vespaer dernede. Der er en links dertil på vores hjemmeside.

Hvis i har nogle ideer til hvad vi skal lave her i foråret så send en mail til Formanden.



Formand:
Ole Søren Sørensen
Torup Møllevej 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

Vespa klub Silkeborg har modtaget en vespa scooter model som gave fra Bent og Henning Skaarup, modellen er i skala 1:16 og er meget flot. På klubbens vegne vil jeg gerne herved sige tak til Bent og Henning. Når jeg får lavet et skab, vil vespaen få sin plads i klublokalet. Med venlig hilsen Egon Taxhjelm



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

Referat af Vespa Klub Fyns generalforsamling den, 3. december 2003

ved Anni Carlsen

1. Valg af dirigent:
Jens Carlsen blev enstemmig valgt.

2. Formandens beretning:
Der er sket lidt, men ikke så meget i årets løb. Vi har fået et nyt flot blad. Med lidt startbesvær. I det bladet, er det dejligt at læse om, hvad der foregår i de andre klubber.

Gråsten løbet blev nævnt som en succes, nu ankommer man allerede om torsdagen for at få en god plads. Løbet er først om lørdagen. Der var også Euro Vespa, hvor vi ikke var repræsenteret. 50 års jubilæums træffet i Århus Klubben forløb vellykket, ligesom når vi arrangerer Vikingetræf. København klubben har også

arrangeret træf i år, her var vi heller ikke repræsenteret. Vi har dog haft nogle arrangementer i årets løb med besøg hos medlemmerne.

Det blev bemærket, at sekretæren glimrede ved sit fravær. En udvidelse af bestyrelsen kom på tale. Alle blev opfordret til at komme med nye input samt tiltag som bestyrelsen så efterfølgende kunne arbejde videre med.

3. Fremlæggelse af revideret regnskab:
Kassereren fremlagde det reviderede regnskab, som blev godkendt. Klubbladet er en meget stor post på regnskabet, hvilket vi håber på bliver billigere, når vi får flere til at annoncere i bladet.

4. Indkomne forslag:
Der er ikke indkommet nogle forslag.

5. Valg af bestyrelsesmedlemmer:
Valg af revisor, suppleant og kasserer alle modtog genvalg. Som ny sekretær blev Lisbeth Mortensen valgt og Susanne Viborg blev valgt til suppleant. Flemming Hansen udtrykte håb om, at med Susanne og Lisbeth vil bestyrelsen komme til at fungere mere optimalt. Der bliver flere til at trække læsset.

6. Fastsættelse af kontingent:
Kontingentet forblev uændret; 200 kr. pr. person og 300 kr. husstand.

7. Eventuelt:
Der kom forslag om at indkaldelse til ekstraordinære møder eller sammenkomster kunne foregå pr. e-mail. Dette kunne nedbringe udgifterne til porto. Dette vil bestyrelsen arbejde videre med.

Peter udtrykte ønsket om et nyt domæne navn til Vespa Klubbens hjemmeside. Generalforsamlingen bifaldt dette.

Der kom forslag til, at en aktivitetskalender kunne sættes i Vespa bladet. Allerede nu er vi inviteret til Vejle Å-dalen i maj måned.

Der var forslag til at lave en Scan-Vespa træf, men så udelukker vi Tyskland. Det vil bestyrelsen tænke over. Det ender måske med et Vikingetræf på Fjølsted speedway bane.

Der vil blive udfærdiget en

medlemsliste og køretøjsliste, som udsendes sammen med kontingent opkrævningen. Formanden viste et forslag til et banner til at montere foran på Vespaen. Der var stemning for at formanden iværksætter produktionen/købet af banner påtrykt Vespa Klub Fyns logo. Bannerne kan købes af medlemmerne eller lånes af klubben. Bannerne er beregnet til brug ved Vespa træf.

Dirigenten takkede bestyrelsen for deres arbejdsindsats i det forgangne år og takkede de fremmødte for god ro og orden og alle ønskede En glædelig jul og godt nytår.

Efter generalforsamlingen var der spisning med Italiensk mad på menuen og stemningen var som altid god. Susanne lignede mest en, der havde være impliceret i en ulykke med plaster over hele hovedet. Vi blev dog beroliget med, at det kun var små kirurgiske indgreb, som yderligere skulle forsønne det ellers så smukke ansigt.

Efter en vellykket aften ønskede vi hinanden God Jul.



Formand
Freddy H. Christensen
Hyldestubben 20
2730 Herlev

Tlf.: 44 98 94 32
fhc@christensen.mail.dk
www.vespa.dk

KALENDEREN 2004

Mandag d.1.marts kl.19.00
Jomfrutur, sæsonstart for de utålmodige.

Vi mødes på en Café på Sankt Hans Torv, for at markere første dag, hvor de fleste forsikringer træder ikraft igen, efter de 3 vintermåneders Stan By. Der findes altid nogle entusiaster, som længes efter årets første køretur og ikke kan

vente til der kommer noget mere varme i luften. For dem, hvis blod åbenbart ruller raskere end andres, er denne tur en oplagt mulighed for at møde ligesindede scooterkørere. Årstiden taget i betragtning, accepteres det, at der benyttes alternative transportmidler, for at kunne deltage i samvær.

Skipper : Jan Haugsted / Formanden

Torsdag d.1.april kl.17.30
Bakken åbner

Vi mødes foran St.Stefans kirken i god tid til at få en snak om scootere og andet.

Forreste geled, ved Nørrebro station, sættes i gang mod Bakken med Politi-escorte, kl.19.00.

Før vi kører fra kirkepladsen aftales det hvordan - og hvor, vi afslutter Team Vespa's deltagelse i Bakken åbner 2004.
Skipper : Formanden

Lørdag d.24.april kl.14.00
Besøg i Ole Haag's Scooterværksted

Mødested: Langelandsvej 45 kl.14.00 Mange kender allerede Ole's værksted og hans formidable evne til at puste nyt liv i en gammel, klassisk Vespa, og dette besøg vil helt sikkert bidrage til at udvide kredsen af kunder.
Skipper : Ole Haag

Søndag d.16.maj kl.14.00
Sommers nye Bilmuseum i Nærum

Mødested: Posthuset på Lyngby Stationsplads
Det nye museum med gamle biler blev indviet i jan.
Skipper : Flemming Iversen. (?)

Lørdag d.12.juni kl. 07.00
VESPA IRONMAN/ Sjælland Rundt 450 km.

Mødested : 0 km stenen på Københavns Rådhusplads. Denne tur er ikke for de »pivde« eller dem der ikke kan komme op om morgenen, men for dem der vil prøve kræfter med sig selv og materiellet. Det er tredje år i træk, at der køres VESPA IRONMAN / Sjælland Rundt.

Ved Karrebæksmunde Skovgrill, nyder vi vore medbragte madpakker og thermokaffen. I år 2003 varede turen ialt 14

timer og forløb uden uheld eller andre problemer. Tilmeld dig og få detaljeret turbeskrivelse eller ring og hør nærmere. 100,- kr. for medlemmer, - andre 200,-.

Arr. er åbent for store Scootere af alle fabrikater, men kun scootere, og afvikles under samme betingelser som når vi kører en tur alene. Tilmeldingsarrangement.
Skipper: Freddy H. Christensen

Freitag d. 25.juni kl. 17.00
Weekend på Langeland

Mødested: Langelandsvej 45. kl.17.00. Lene og Hans Sindberg fra Birkerød, har tilbudt at lade deres sommerhus på Langeland danne rammen om en hyggelig weekend i Vespa'ens og fællesskabets tegn. Der vil blive lejlighed til en køretur Langeland op og ned, og fremvisning af interessante lokaliteter og bygninger på øen. Der er mulighed for teltning på grunden, - der er et antal sovepladser indendørs eller mulighed for overnatning på kro. Der kan evt arrangeres et besøg hos Ricambi i Kulterup, samt besøg ved Danmarks største sten den 1000 tons tunge »Damestenen« ved Hesselager. Kun for medlemmer. Tilmeldingsarr.
Skipper : Hans + Ole

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



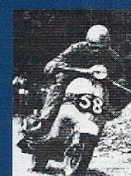
Formand
Leif Rasmussen
Højstrupvej 46
2700 Brønshøj
Tlf.: 38 71 18 11

03442 ARC 179 000
Jens Mondrup

8462 o 1/ 1 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