

VESPA *journalen 2*

Nr: 2 - Maj 2004 - 2. Årgang



Vespa journalen

2. årgang - 2. 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,
Fægebakken 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

Stemmingsbillede fra Oldtimerløbet i
Gråsten

ISSN: 1603-404

Tryk:
Borge Møllers Grafiske Hus, Århus.

Redaktionelt

Nye og trange kår for Vespa Journalen

Vedtagelsen af finansloven har, som mange sikkert allerede ved, blandt andet medført, at det offentlige tilskud til forsendelse af bl.a. foreningsblade er skåret væk. Dette betyder for Vespa Journalen, at vi ikke længere kan udsende bladet gennem Post Danmark til særlig lav takst. Vi vil derfor fremover selv skulle lægge bladet i en kuvert, adressere det samt frankere kuverten med et frimærke med normal porto.

Da det fremover bliver dyrere og mere tidskrævende at udsende Vespa Journalen, har vi spurgt de forskellige klubber om vi 1) skal nedlægge Vespa Journalen eller 2) om bladet skal udsendes af de respektive klubber (da der i forvejen er meget arbejde med at få opsat og trykt bladet har vi ikke tid til også at skulle stå for forsendelse af bladet til hvert enkelt medlem). De tilbagemeldinger vi har fået er mest stemt for løsningsforslag nr. 2.

Fremover vil alle blade derfor blive sendt til formanden i de respektive klubber, som herefter vil stå for frankering og forsendelse af Vespa Journalen til klubbens medlemmer. Dette ekstra led i forsendelsen betyder, at selvom bladet udkommer d. 15. i måneden vil der - afhængig af hvor hurtig klubben er - gå nogle ekstra dage inden I som medlemmer modtager bladet. I tilfælde af at I ikke modtager bladet vil I derfor også skulle kontakte jeres egen klub.

På trods af fjernelsen af det offentlige tilskud håber vi at bladet stadig kan fortsætte. Vi må imidlertid konstatere at Vespa Journalen er blevet meget afhængig af vores annoncører. Der skal derfor her til sidst på redaktionens vegne lyde en opfordring til, at I som medlemmer bakker op om disse. Og måske kender I endda én som godt kunne tænke sig at annoncere i bladet.

Betina Frydberg Houe og Allan Houe

Indhold

Redaktionelt	s. 2
Gråsten oldtimer løb 2004	s. 3
Bakken åbner	s. 4
Ny formand	s. 6
Boganmeldelse	s. 6
Vespaens elektriske side	s. 7
Min første scooter	s. 11
Indbydelse til jubilæumstræf på Samsø	s. 12
Den tekniske side	s. 13
Handelspladsen	s. 13
Fyn indbyder til træf	s. 13
Klubnyt	s. 14

Gråsten oldtimer løb 2004

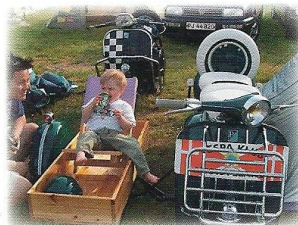
Af: Peer Tanggaard, Vespa Klub Vestjylland.



Det er ved at være sidste udkald til Gråsten Oldtimerløb.

Arrangementet står Lions Club BRO-AGER-GRÅSTEN for. Der er omkring 800 som deltager år efter år. Der er næsten alt hvad der kan køre på hjul, det er lige fra den lille røvskubber til lastbiler og campingvogne. Vi plejer at ankomme om fredagen, for at få vores sædvanlige plads, som er bagved ølteltet. Sidste år var vi 25 på Vespaer. Selve løbet starter først lørdag kl.13. Hvor Cykler med hjælpemotor (Røvskubber) starter idet de er de langsomste. Selve ruten går en lille smut forbi Gråsten slot for derefter at køre langs Flensborg fjord hvor folk står eller sidder i vejkanten og vinker til os. Vi er tilbage på Ringriderpladsen ved 16 tiden, hvor der vil være Præmieuddeling. I kan tilmelde jer på deres hjemmeside, og læse meget mere om dette flotte Arrangement.

www.oldtimerloebet.dk



Nordisk Veteran-

en god samarbejdspartner

Veteranmotorcykler - 1969



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. 141.984) på andet uindreg. veterankøretøj under opbygning, eller reservedele hertil (hvis indboforsikring haves eller tegnes i Provinsforsikring/Alm. Brand).
- Vejhhjælp i forbindelse med hobbykørsel.

Eksempel Dagsværdi i kroner	Ansvar 1/1 årlig præmie	Ansvar & kasko 1/1 årlig præmie
25.000	163	436

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

Flere end 15.000 har valgt Nordisk Veteran som deres samarbejdspartner, der alle hylder det kendte ordsprog:

„Gammel kærlighed rustet ikke...“

Forsikringen indtegnes hos:

PROVINSFORSIKRING
- ET ALM. BRAND SELSKAB



**Nordisk
Veteran**

- en del af Alm. Brand

Søndergade 3 - 7100 Vejle
Tlf. 7021 7075 - Fax 7021 7076
e-mail: nordisk@veteranforsikring.dk

Bakken åbner

Af: Freddy H. Christensen, Team Vespa Øst.

- Torsdag d. 1.april 2004 - Bakken åbner.

På denne tid af året trænger vi til at komme ud og suse rundt på to hjul, og mærker at vi rigtig "lever" igen, efter vinterens passivitet.

Foråret er her.

Endelig oprandt dagen vi har set frem til i månedsvis, - dagen hvor Bakken åbner, som i år faldt på d. 1.april, og nej, det er ikke aprilsnar, for godt nok er det en torsdag, men det plejer jo at være sidste torsdag i marts, det sker.

Vejret

Dagene forinden var skyfrie, og gav håb et stort fremmøde og en fin tur. Begge dele kom til at holde stik, men selv om solen står højt på himlen, kan temperaturen godt være lav, og kun 5 graders varme har nok afholdt en del fra at køre ud så tidligt(?) på året.

Deltagerantal.

Ifølge avisnotater, skønnede Politiet, at deltagerantallet var på 5 - 6000 køretøjer, men vore egne erfaringer fra flere foregående år, peger mere i retning af 8 - 9000.

Hvis ikke det totale deltagerantal var rekord i år, så var det i hvertfald for scooternes vedkommende, 39 stk.

Næstekærlighed.

De fleste menighedsråd kan altid bruge en ekstra skilling til omsorgsarbejdet i sognet, og derfor havde kirkens folk også i år, sat et bord op, hvorfra de solgte dejlig varm Kaffe og Te, samt hjemmebagte Rosinboller der var så lækre, at de godt kunne spises uden det smør der ikke var på. Så feder de heldigvis også mindre.

KARBURATOR BOULLION.

Ved udsalgsstedet var der udspændt et banner med ovennævnte tekst og hvis nogen skulle have hørt om en præst ved navn Anne Braad, der er

kendt for sine mange særprægede arrangementer i kirken, så er det altså her ved St.Stefanskirken hun forretter embede, - hvilket måske forklarer den motorinspirerede tekst på banneret.

Hej - hej !, -

lød det adskillige gange, når nogen fik øje på et kendt ansigt i mylderet af mennesker og maskiner. Der blev trykket hænder og udvekslet kvikke bemærkninger om ting og sager som havde fundet sted siden vi mødtes sidst, - og der bliver spurgt til dem som vi ikke så blandt de fremmødte. Et nyt medlem, fra medio marts 2004, Peter Smith, benyttede denne første

givne lejlighed til, sammen med sin kæreste og sin 4 gear's Gran Luxe 59, at mødes med andre scooterkørere.

Ingen "stunts".

I år, var der ikke en postkasse tømmebil der prøvede at forcere sig på tværs af den rullende kolonne og derfor ej heller én, der lige som Saskia Gees sidste år, frygtløs stillede sig ud midt på gaden og stoppede motorcyklisterne, så Postmand Per kunne køre sin tur.

Udspekuleret.

En og anden deltager kunne berette om et nyt "smart" påhit fra politiets side, idet man på flere indfaldsveje havde stoppet hele grupper af motorcyklistere, - ikke for at checke maskinerne, jo der var nogle enkelte der blev noteret fordi de var på prøvenummerplader, - men det var mest fordi man udmærket er klar over, hvor meget denne dag betyder for motorcykelfolket og at alle mand skal af hus når Bakken åbner.

Det betyder at der blandt deltagerne også er mere eller mindre lyssky elementer, som denne dag vover "pelsen" og bevæger sig ud i lyset.

Det giver politiet en enestående chance for at møde nogle af de folk der er efterlyst og som de meget gerne vil have en seriøs snak med.

Afgang.

Når uret på Nørrebrostation viser præcis 19.00, starter de forreste i kolonnen og begynder at køre, og dem længere nede i kolonnen der tror at hele kolonnen dermed sætter igang, starter også deres motore, for dog kort efter, at stoppe dem igen, fordi det tager sin tid før hele kolonnen er sat i bevægelse. I år tog det tog mere end en time før samtlige motorcykler havde krydset startstedet ved Nørrebrostation.

Vi blander os.

Når de bagerste motorcykler passerer St.Stefanskirken, kører Scooterfolket ud på Nørrebrogade og er Rosinen i pølseenden, men kun indtil vi har passeret næste sidegade, hvor der også holder motorcykler og venter på deres chance til at komme ud på kørebanen. De bliver så de sidste, bortset fra 3 eskorterende motorcyklebetjentene med blå blink, der definitivt afslutter kolonnen.

Vi var rigtig mange.

Et sikkert tegn på at vi var mange er, at kolonnen næsten gik i stå, allerede før vi krydsede under Lyngbyvej og det er ca. 1 km før det plejer at ske. Kødannelsen skyldes rutens sædvanlige "flaskehals", som sjovt nok, begynder ved TUBORG svinget, ind til den smalle gade i hovedgade i Hellerup, hvor vi, fra at have kørt 4 ved siden af hinanden, nu kun er plads til 2.

Det er også her omkring, at en del af de fartvindskelede motorcykler skal ind til siden og stoppe, for at få temperaturen i motoren ned, inden stemplet sætter sig.

For de blæserkølede motore, som på vore Vespa'er, betyder tomgang og langsom kørsel naturligvis intet.

Alle agerer med ophøjet ro og udviser stor hjælpsomhed, uanset man køre en stor, 6 cyl. Honda Gold Wing med alt tilgængeligt ekstra udstyr, incl. samtaleanlæg til den opvarmede side-

vogn der også er udstyret med 7" farvefjernsyn, - eller man, som os, blot kører på en fin lille klassisk Vespa Scooter.

En halv "Pelikan".

Straks vi er kommet fri af de læggen- de etageejendomme i Hellerup, og kan øge farten ud ad Vandstrandvejen, mærker vi at der blæser en kraftig si- devind som betyder at bølgerne slår ind over stensætningen så vi et øjeblik troede at det var begyndt at regne.

En Snejl på vejen.

Denne åbne strækning, appellerer uimodståeligt til en spurt, og en "langsom" EU 45 scooter er flere gan- ge ved at blive kørt ned bagfra af mo- torcyklerne, som har problemer med at undvige, fordi der fortsat køres flere ved siden af hinanden.

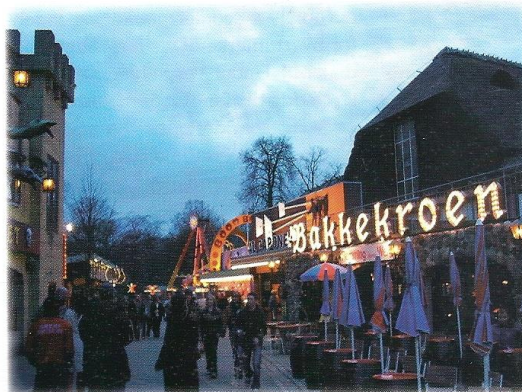
Afslutning på turen.

Mange deltagere vil helst undgå den enorme trængsel på selve Bakken, på Bakkens P-plads og på vejene lige der omkring, så en del vender om og sæt- ter kursen mod andre mål for aftenens videre forløb. Således også medlem- merne af Team Vespa der kører med indtil Bellevue, for derfra at køre til- bage til Café Jordan Rundt, tæt ved Charlottenlund fort.

Indenfor var der dejligt varmt, så vi blev der en times tid og fik en hygge- snak over en kop cappuccino eller an- den varm drik.

Det var rart at se vennerne på deres Vespa'er igen, og til dem der ikke var med denne gang, - kom og mød os ved klubbens arrangementer i løbet af året.

NB. Bakken lukker 6. september.



Ny formand

Af: Hans Sindberg, Team Vespa Øst.

På generalforsamlingen i TEAM VESPA ØST den 5 februar blev jeg valgt til ny formand for klubben.

Lad det være sagt med det samme, jeg var sikker på at jeg kunne stå imod da jeg tog hjemme fra, jeg var blevet opfordret, men havde takket nej. Freddy ønskede af flere årsager ikke at fortsætte og det er ingen skam at trække sig når det er en klub med så god aktivitet og medlemsfremgang, som vi har.

Freddy har lagt stor iver i at gøre Klubben og VESPA synlig. Vi snakkede længe om et emne som afløser, men tilsidst begyndte vi at diskutere en fremtid med EMAIL adresse, men uden formand, det vil for mig lyde som en klub i tilbagegang, og det ville være ærgeligt, ikke mindst for den af-

gående formand som havde lagt så meget i opgaven, og min kone Lene og jeg selv har i de 2 år der er gået, siden vi blev medlemmer, haft så mange positive oplevelser med det at køre på VESPA sammen med de øvrige som møder op når der er arrangeret en tur, det måtte ikke få negative signaler, og samtidig blev den øvrige bestyrelse siddende, ja så sagde jeg ja.

Jeg håber så jeg kan leve op til det at være formand for en klub der er meget aktiv, ellers ved jeg der sider en god bestyrelse, og Lene er med på at det skal være en klub i vækst.

Der findes flere klubber ude i landet og det er mit håb vi kan få et godt samarbejde på tværs af landet, ikke mindst igennem vores meget smukke blad, det skal der gøres meget for at bevare

også selv om postvæsenet lige nu driller os lidt.

Hvem er jeg så: Mit navn er Hans Peter Sindberg, dagligt bruger jeg kun Hans, jeg er født på Langeland i 1950, og kom til Birkerød i 1969 og boet her siden, har siden 1991 været formand for Foreningen for Langelændere i KBH, en forening med 470 medlemmer, og er civil ansat ved forsvarret på 23 år. Har 2 drenge, hvor den ene er mekaniker, det er hans skyld jeg kører VESPA, den stod nyrenoveret uden for døren til min 50 års fødselsdag, historien om VESPAEN kommer senere, men den er blå det er en SUPER SPORT 180 årgang 1968.

Jeg kan kontaktes på Telefon 45 81 73 81. Mobil, 23 49 68 36. Min mail adresse er hans.p.sindberg@privat.dk.

Boganmeldelse

Af: Norbert Falkenstrøm, Team Vespa Øst.

SCOOTERBOKEN

Scooters tilverkade i Europa och sålda i Sverige efter 1945. En sammanställning av Lars Golbe.
160 sider.

Forfatteren har tidligere udsendt to bøger om henholdsvis samtlige knallerter og samtlige motor-cykler solgt i Sverige. Begge bøger med 2. verdenskrig som nedre grænse.

Som de øvrige to bøger er også denne bog opbygget som et leksikon, hvor de forskellige mærker kommer i alfabetisk orden. Til de fleste mærker hører en beskrivelse af mærkets historie, et farvebillede og en "kasse" med tekniske data. De fleste kendte mærker er så suppleret med billeder fra brochurer og detailbilleder af særlige finesser ved netop dette køretøj.

Nogle fabrikker sendte mange model-

ler på markedet, hvor de vigtigste så er omtalt. I afsnittet om Vespa er der f. eks. to sider om min egen model - Popolino. Dette med modellerne er jo en sand jungle fyldt med fælder for enhver der skriver bøger om motorkøretøjer. Derfor begår forfatteren en sand genistreg. Bagerst i bogen bringer han nemlig en liste over 210 - ja du læste rigtigt - tohundrede og ti - forskellige europæiske scootermærker og indenfor hvert mærke deres forskellige modeller !!! Under Vespa henviser forfatteren dog til afsnittet om selve mærket og skriver, at dette mærke til dato er blevet produceret i næsten et hundrede forskellige modeller.

De største afsnit er naturligvis om Lambretta og Vespa. Sidstnævnte var jo det dominerende mærke, der i sin udformning var model og inspiration for alle andre fabrikker. Som forfatteren skriver i sit forord kunne det i ste-

det for »Scooterboken« have heddet »Vespa af olika märken som sålts i Sverige«. Bogen mangler derfor heller ikke en serienummerliste over Vespa.

En del scootere kørte jo med sidevogn, så der er også blevet plads til et par sider om Steib- Stolz og Bendersidevogne.

En rigtig sjov idé er 13 sider bagerst, hvor forfatteren i farvebilleder beskriver en lang række bøger tidsskrifter og sågar film om scootere. Så kan man jo selv gå i gang med at lave sin egen liste over kommende jule- og fødselsdagsgaveønsker. Starter man med denne meget gennemarbejdede og flot firefarvetrykte bog, så er man allerede rigtig godt hjulpet.

Kan købes hos:
Køsters Motorboghandel, Randers -
tlf.: 86 42 66 13.

Vespa'ernes elektriske side

Af: Jan Haugsted, Team Vespa Øst.

Med denne artikel vil jeg forsøge at udvide kendskabet til, og forståelsen for, de elektriske kredsløb i klassiske Vespa'er.

Erfaringen igennem nogle år siger mig, at ikke så få Vespa ejere har problemer med den elektriske installation som nødvendigvis må være i ethvert køretøj. En svag forlygte, en baglygtepære som kun holder i kort tid, et for svagt stoplys eller en baglygte som næsten slukker under bremsning, er nogle af de mest typiske fejl. Selv for folk med forstand på den slags kan det give hovedbrud, fordi man gennem hele Vespa'ens ca 58 årige levetid ustandselig har ændret designet radikalt, og indført så hyppige små-ændringer, at man aldrig kan være sikker på hvordan netop den Vespa, som man står overfor, er konstrueret.

En spøgefugl har engang sagt, at Vespa'ens design er guddommeligt, men desværre overlod han designet af det elektriske system til en anden!

I hvert fald er det som om ingeniørerne hos Piaggio aldrig rigtigt blev tilfredse, og derfor ustandselig skulle prøve en anden måde at gøre det på. Eller måske skiftede man ingeniørerne ud hver gang man skiftede model? Manglen på systematik i udviklingsforløbet er således påfaldende. Men for de af jer, som selv restaurerer eller måske blot "roder" med sin egen scooter, vil jeg forsøge at hjælpe til en bedre forståelse af strømmens uransagelige veje.

Som tidligere vil jeg nøjes med at fokusere på de mest klassiske Vespa modeller, d.v.s. de fleste 125-180cc fra årene ca. 1955 - 1979. Altså ingen 50cc modeller og heller ingen P-modeller. De sidste er væsentlig mere komplicerede at rode med for amatører p.g.a. den elektroniske regulator.

Lad os begynde med det grundlæggende, som er fælles for alle modeller. Bag svinghjulet findes en vekselstrømsgenerator og ovenover motoren en lednings-samlebox. På styrets højre side findes lyskontakten og i midten et lygtehus med hoved- og parkeringslys samt som regel et speedometer. Desuden er der et horn og en bremsekontakt til stoplyset.

I året 1820 opdagede vores landsmand Ørsted, som den første, at en jævnstrøm igennem en spole danner et magnetfelt. Det omvendte er heldigvis også tilfældet, for det er sådan genera-

toren i vores vespa fungerer. Blot skal kraften i magnetfeltet være varierende og den genererede spænding vil veksle tilsvarende. På statorpladen er anbragt tre eller flere spoler, viklet på ankre af lamellerede jernplader (for at forhindre hvirvelstrømstab i kernen). Udenom roterer 6 permanente magneter som samtidigt fungerer som svinghjul. De danner et vekslende sinusformet magnetfelt i spolerne når motoren drejer, og skaber således en vekselstrøm i spolerne kobbertråd.

Den ene spole forsyner altid tændrøret med en højspændingspuls for hver omdrejning, styret af knikserkontakten og krumtapakslen. På alle modeller (undtaget GS150) er denne spole parallelforbundet med kontakten og den udvendige tændspole. Kontakten kortslutter spolen i ca halvdelen af en omdrejning, men afbryder samtidigt med at magnetfeltet er på vej mod maksimum. Derved skabes en spændingspuls på flere hundrede volt, som igen bliver transformeret op til mange tusinde volt i tændspolen. På de aller ældste modeller er tændspolen dog integreret inde i statoren.

De to andre spoler forsyner scooteren med lys, men de er forbundet på flere mystiske måder. Enkelte modeller har en fjerde spole til stoplys.

Generatoren leverer altså en vekselspænding med en frekvens (og spænding) der er afhængig af motoromdrejningerne. Derfor vil lyset normalt være noget svagere når motoren går i tomgang. På alle modeller uden batte-

ri forsynes alle lamper med vekselspænding, normalt 6V. Nu er det sådan, at de fleste modeller er produceret i versioner både uden og med batteri. Det skyldes nogle markeders krav om at man skal kunne tænde et parkeringslys, når man forlader sin scooter på en mørk vej. Jeg har dog svært ved at forestille mig den situation opstå i virkeligheden - hvis man virkelig gjorde det ville batteriet nok ikke holde længe!

På batteri-modeller har man altid en blanding af jævn- og vekselspænding. Det er (selvfølgelig) forskelligt hvordan disse to spændingskredsløb er designet, men som regel er forlygten forsynet med vekselspænding direkte fra generatoren, og batterispændingen bruges så til parkeringslys, stoplys og evt. blinklys. Men ingen regel uden undtagelse. Batterier skal jo oplades med jævnstrøm, og det sker ved at ensrette vekselspændingen fra en af spolerne i statoren.

Det var det generelle omkring generatoren. Detaljerne for hver enkelt Vespa-model skal ses af de elektriske diagrammer - det vender jeg tilbage til.

Som nævnt er batteri-modeller forsynet med en **ensretter** til opladning. Da vi her snakker om køretøjer fra 1950'erne er der i de fleste tilfælde tale om selen-ensrettere. Disse har det med at blive dårlige med tiden. Dels kan den indre modstand blive for stor så ladestrømmen falder, dels vil den med tiden stigende lækstrøm efterhånden aflade batteriet igennem statorspolen. Hvis dette er et problem vil

det hjælpe gevaldigt at udskifte den gamle ensretter med en siliciumdiode, eller i tilfældet GS150, med fire dioder i en såkaldt brokobling.

Fælles for alle modeller er, at de permanent magnet inde i svinghjulet skal være tilstrækkeligt kraftige for at generatoren kan levere den nødvendige effekt til forlygten (som er den største belastning). **Faktisk er svage magneter den almindeligste årsag til en svagtlysende lygte**, manglende ladning af batteri eller svag tænding.

Permanente magneter mister deres magnetisme hvis de gennem længere tid ikke kortsluttes magnetisk. Hvis et svinghjul f.eks. har ligget i en rodekasse i mange år uden jernankre på polerne, kan det have mistet sin magnetisme. Derfor bør man så vidt muligt opbevare svinghjulet med statorpladen inde i, eller placere 6 jernplader over polerne.

Men hvordan ved man så, om magneterne er i orden? Der findes en tommelfingerregel der siger, at hver magnet skal kunne "holde" en kraftig skrueenøgle el. lign. på omkring et kilo. Nogen nøjagtig metode til at undersøge magneternes tilstand findes ikke, men er man i tvivl (se på forlygten) kan det betale sig at få magneterne opladet. Dette sker ved at påføre en meget kraftig magnetisk impuls fra et dertil indrettet apparat. Desværre er der ikke mange som kan udføre denne operation. Alternativt kan man måske investere i et nyt svinghjul, og det hjælper!

Fejlfinding på statorspolerne

Generelt er det vanskeligt at finde en evt. fejl i en spole. I princippet kan en spole have følgende tænkelige fejl:

Den kan være afbrudt, d.v.s. kobbertråden knækket et sted. Dette kan testes med et ohmmeter eller en gennemgangstester lavet af et batteri og en lampe. DC-Modstanden i spolerne skal være meget lav - i størrelsesordenen nogle få ohm.

Den kan være kortsluttet til stel. De fleste spoler har i forvejen den ene ende af tråden til stel (chassis). For at måle om det er tilfældet, må man først

afbryde begge to (eller alle tre) forbindelser til spolen, hvorefter der ikke må være nogen afledning til stel.

Der kan være en kortslutning internt mellem vindingerne. Denne situation er nærmest umulig at finde uden specielle måleinstrumenter, så her må man prøve med en anden, hvis der er tvivl.

Parallelt med knikserkontakten (eller platinerne) sidder altid en **kondensator**. En fejl i denne kan føre til en forsvag eller ustabil gnist i tændrøret. Har man problemer med tændingen og alligevel adskilt statoren, kan det anbefales at skifte kondensatoren for en sikkerheds skyld. For de som måtte have et multimeter med kapacitetsmåling kan jeg oplyse, at kapaciteten er omkring 0,3 µF. Men, en sådan kondensator kan være i orden når man måler den - og så alligevel fejle når der kommer højspænding på!

Et lille ord om lamper. De fleste klassiske Vespa'er er forsynet med en forlygtepære med soklen BA20d. Den har to glødetråde, den ene er anbragt foran den anden og har desuden en skærm så den lyser "kort lys". Den var tidligere lidt svær at skaffe især i 6V udgaven, men nu laver kineserne en masse af dem. De laver også halogenversioner, men pas på - dem jeg har prøvet har glødetrådene monteret ved siden af hinanden, så lygtens fokuserings punkt bliver helt forkert. Det er synd, for halogenpærer har meget længere holdbarhed, også overfor mekaniske rystelser, som ingen Vespa kan sige sig helt fri for.

Nu følger en kort beskrivelse af de enkelte kredsløb. Jeg har inddelt dem i 7 grupper, 4 med batteri og tre uden. Når flere diagrammer er slået sammen skyldes det, at de har samme overordnet elektriske system selvom ledningsføringen kan være uens.

Med batteri:

Diagram nr. 1
VB1, VGL1, VL1-3

Her er tale om widebody-modeller fra sidste halvdel af 1950'erne. Af statorrens tre spoler bruges den ene altid til

at generere højspænding til tændrøret. De to andre er her koblet **direkte i parallel**, for at fordoble den afgivne strøm. Som på alle andre batterimodeller er her en blanding af jævn (DC)- og vekselstrøm (AC). I kontaktens ene yderstilling forsynes parkeringslys, baglys og speedo-lys med DC fra batteriet. I den anden yderstilling bliver alle lamper (undtagen p-lys) koblet på de to statorspoler og kører altså på vekselspænding. I den situation anvendes batteriet slet ikke, men det oplades altid fra de samme to statorspoler gennem en spole og ensretter. Spolen har til opgave at holde ladestrømmen nogenlunde konstant uafhængig af motoromdrejningerne. Hornet forsynes altid med AC.

Diagram nr. 2

VS5, VSB1

Dette er Gran Sport modellerne. VSB1 GS160 har kun sjældent batteri, så dette er først og fremmest typisk for VS5 GS150 (jeg har fravalgt VS1-4 da disse er sjældne). Denne model er den eneste som ALTID har batteri, og afviger fra alle andre ved at tændingen er batteridrevet! Det er et mysterium hvorfor Piaggio pludselig (og kun på Gran Sport) indførte batteritænding, som man på alle følgende modeller gik bort fra igen. Systemet er som man altid har anvendt i biler: den udvendige tændspole gennemløbes af en konstant jævnstrøm så længe tændingskontakten er lukket, hvilket den er i ca halvdelen af tiden. Når kontakten bryder, afbrydes også magnetfeltet i spolen pludseligt og det giver en højspændingspuls til tændrøret. Husk, GS-ejere, at når nøglen er tændt og motoren endnu ikke startet, er der 50 % sandsynlighed for at tændspolen trækker 4 Ampere fra batteriet !!

To statorspoler giver ca 6V og er direkte parallelkoblede for at kunne give dobbelt strøm.

Tændingsomskifteren er kompliceret men fungerer sådan: I midterstilling er alt afbrudt. Drejes en gang til venstre kobles p-lys og baglys på batteriet. Så kan man forlade sin scooter med lys på og tage nøglen ud. I første stilling til højre kobles tændspolen på batteri-

et, så kan der startes. I næste stilling er alt undtagen hovedlyset forsynet fra batteriet, men i yderste højrestilling kobles hoved- og baglys på statorspolerne, mens tænding, stoplys og horn stadig kører på batteriet. Baglygten for altså AC eller DC afhængig af situationen. Vekselspændingen fra den sidste spole ensrettes i en brokoblet dobbeltensretter, som giver ladestrøm til batteriet.

GS150 er den eneste vespa som kræver batteri for at kunne starte.

Diagram nr. 3 og 4

VBA1, VBB1, VGLA, VGLB1, VLA1
Disse kredsløb har mindre forskelle især i ledningsføringen til minus (stel), men den overordnede funktion er den samme.

Tændingskredsløbet kører på separat spole og er helt uafhængig af lyskontaktens stilling. D.v.s. motoren kan altid startes, og den stoppes ved et momentant tryk på stopknappen.

De to statorspoler er ført op til omskifteren separat, men bliver alligevel koblet sammen via nogle ekstra kontakter i yderstillingerne. Kører man med positionslys er det batteriet der "trækker" alle lamper, men kører man med hovedlys kobles de over på vekselspændingen fra spole 1 og 2. Kun stoplyset forsynes altid fra batteriet. Modellerne er lidt tilfældigt forsynet med enten et AC- eller et DC horn.

Batteriet lades via en enkeltensretter som på diagram 4 sidder på spole 2, og på diagram 3 på spole 1 via en ekstra vikling på spole 1. Denne ekstra spole må formodes at have en strømstabiliserende virkning på ladestrømmen.

Diagram nr. 5

VNB1-2

VNB har integreret tændspole inde i statoren. Igen er spole 1 og 2 direkte parallelkoblet i samleboxen, og igen skiftes lamperne mellem DC (uden hovedlys) og AC (med hovedlys). Positionslyset har her en lidt speciel tilslutning mellem et udtag på spole 2 og omskifteren. Batteriet lades via en diode fra en ekstra vikling på spole 1, og bruges her kun til stoplys.

Uden batteri:

Diagram nr. 6 og 7

VNA1, VNB1

VNA/B har indvendig tændspole.

Uden batteri har vi kun med vekselspænding at gøre, så her har man indført en ekstra spole (3) kun til at drive stoplyset, hvis et sådant findes. Ellers er designet nogenlunde som tidligere - alt lys drives af spole 1 og 2 i parallel, og hornet er selvfølgelig et AC horn.

Diagram nr. 8

VBA1, VBB1, VGLA1, VGLB1

Her finder vi bl.a. Gran Luxe modellerne som hører til de mest udbredte i vores land.

Traditionel tænding med udvendig tændspole og stopknap på styret. Statorspolerne 1 og 2 sammenkobles når der er brug for dem, og driver hoved- og baglys. Undtaget i stilling positionslys, hvor spændingen tages fra en ekstra vikling på spole 1. En ekstra spole (3) driver kun stoplyset.

Diagram nr. 9, 10 og 11

VNB2-5, VBB2, VLA1, VSB1, VSC1, VNB6, VNC1, VNL2-3, VBC1, VLB1, VSD1

Alle disse modeller har en meget anderledes måde at fordele den elektriske effekt på. Spole nr. 2 driver horn og forlygte i serie. Man skal her forestille sig, at spolen leverer en konstant vekselsstrøm i stedet for en konstant spænding. Generatoren har nemlig en vis indre modstand som gør at spændingen altid vil afhænge af belastningen (pærer). Hvis disse har den rigtige effekt er belastningen (og dermed spændingen) konstant. Men her varierer belastningen fordi lygte og horn sidder i serie (eller forlængelse). Det pudsige er nu, at man afbryder lygten ved at kortslutte den! Hvis man hverken tænder lygten eller hornet vil spolen være direkte kortslettet og strømmen løber bare rundt i ledningerne. Hornkontakten er nu en afbryder - den ophæver den kortslutning den normalt laver, hvorved strømmen løber gennem hornet. Det har den ulempe, at lygten vil lyse svagere når man bruger hornet. Men generatoren vil kompensere delvist herfor ved at le-

vere en højere spænding.

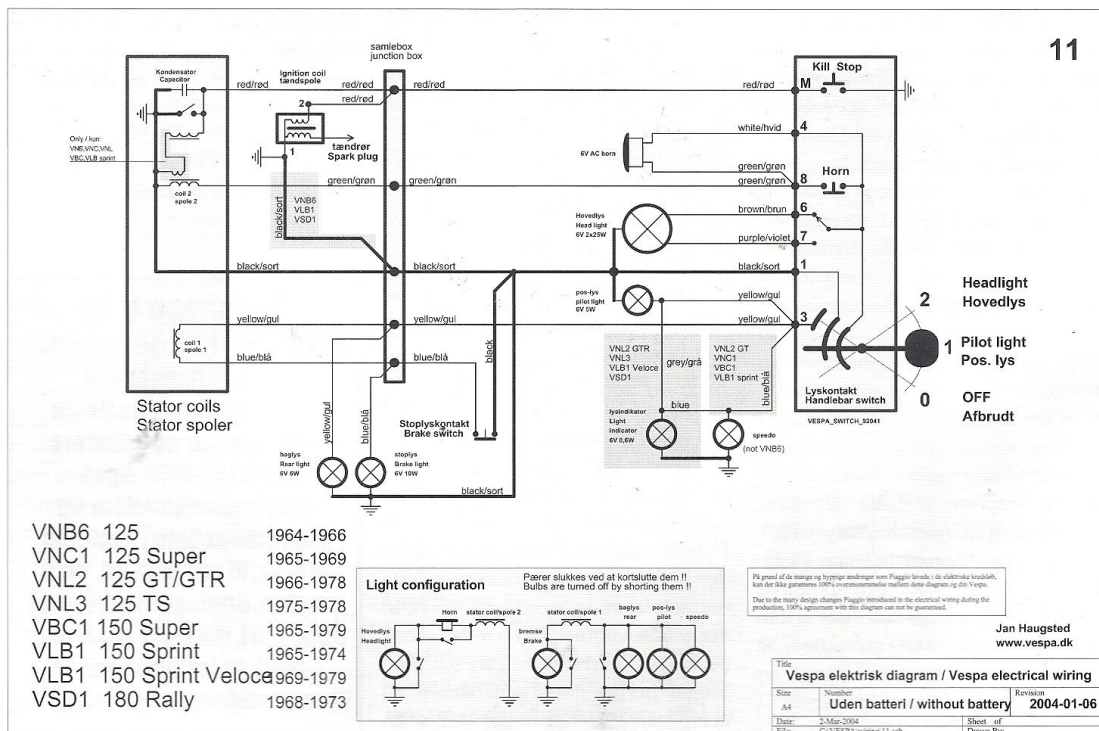
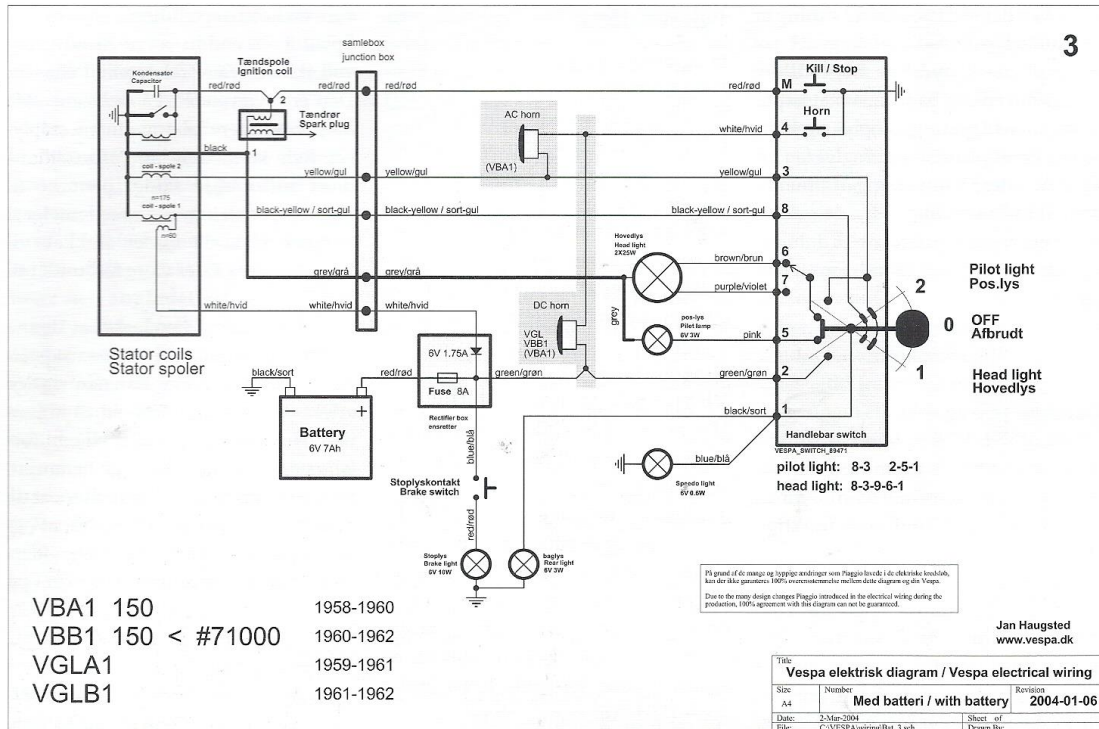
Spole 1 er endnu mere usædvanlig ved ikke at være relateret til chassis. Den er "svævende". På dens ene side kan strømmen løbe igennem stoplyset, hvis kontakten har "afbrudt". På dens anden side sidder pærerne til baglys, parkering og speedometer i parallel. Hvis alt lys er slukket, vil begge spolens sider være forbundet til stel.

Det er vigtigt at bemærke, at denne omvendte serieforbindelse forudsætter, at horn og lygter har den rigtige effekt (belastning) i forhold til hinanden. Anvender man f.eks. blot én forkert pære, vil det ødelægge balancen, hvilket i værste fald kan medføre at de andre pærer springer! Bemærk, at også stoplyskontakten er "omvendt" - den afbryder når man træder på bremsen.

Diagrammerne

For at spare på de dyre bladomkostninger har vi valgt kun at vise to af de 11 diagrammer. Men alle 11 tegninger kan hentes på TEAM VESPA's hjemmeside i PDF-format, hvilket giver både høj opløsning og farver. Altså, er du interesseret, så gå til www.vespa.dk og klik på knappen el-diagrammer og find den tegning som passer på din scooter.

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



Min første scooter

Af: Anni Jeppesen, Vespa Klub Silkeborg.



I 1962 købte jeg min første Vespa årgang 1953. Året efter solgte jeg den og købte en ny årgang 1963, den solgte jeg i 1968.

I år 2000 drømte jeg om at få en Vespa igen, men vidste ikke hvor jeg kunne få fat i en. Så i 2003 kørte vi til Virklund for at se køretøjerne der var med i Himmelbjergløbet, der så jeg at der var Vespaer med.

Jeg arbejdede sammen med en der var med i løbet, så jeg spurgte ham hvor man kunne købe en Vespa. Han sagde at jeg skulle tage til stumpemarkedet i Herning.

På stumpemarkede mødte vi Kaj og kom i snak, han vidste hvor der var en til salg.

Så jeg købte Vespaen af Finn i November 2003.





NORD
GRAFISK

Nordøgade 15
8200 Århus N
Tlf. 87 39 10 15
Fax 87 39 10 25
post@nord-grafisk.dk

PLAKATER I STORFORMAT
Print i fotokvalitet på bl.a. 200 g PhotoSatin,
et rivefast materiale lige til at hænge op.
Pris: A1 (59,4 x 84,1 cm) **199,-**
Prisen forudsætter levering af printklar materiale og er ekskl. moms og levering.

Nord Grafisk er et grafisk værksted, som bl.a. laver professionelle storformatsprint i mange forskellige kvaliteter og formater. Vi vejleder dig, så du får det bedste resultat til den bedste pris.



50 års jubilæumstræf



Danmarks smukkeste beliggende Vespa Klub fylder 50. Tilbage i 1954 var der en flok Vespa tosser som besluttede at stifte Vespa Klub Samsø. Det agter vi at fejre i den nuværende klub, med et lille festligt træf den 28. og 29. august 2004.

Program:

Fredag d. 27/8-04:	Pladsen åbner for ankomst	kl. 12:00
Lørdag d. 28/8-04:	Morgenmad	kl. 8:00 - 10:00
	Indskrivning	kl. 11:00 - 12:00
	Velkomst ved Formand	kl. 12:00
	Pølsevognen åbner	kl. 12:30
	Vespa orienteringsløb	kl. 14:00
	Fællesspisning	kl. 19:00
	Præmieoverrækkelse	ca. kl. 20:00
	Herefter kammeratslig Vespafest	
Søndag d. 29/8-04:	Morgenmad + Madpakkesmøring	kl. 8:00 - 9:00
	Besøg ved en lokal Samsing	kl. 10:00 - 11:00
	Afslutning ved Formand	kl. 12:00

Kom og hjælp os med at gøre det til en festlig begivenhed

Prisen for denne herlige weekend er kun kr. 250,- pr. person. Tilmelding og betaling senest 1. august 2004, og skal foregå til Jyskebank konto nr.: 6260 112878 - 8. VIGTIGT!! Husk at opgive navn og evt. Klub. I prisen er incl. 2 x morgenmad - 1 x madpakkesmøring - 1 x festmiddag - 1 x teltplads med primitiv toilet. Campingvogne og lign. henvises til de lokale campingpladser. Ønskes overnatning på vandrehjem/hotel henvises der til Samsø Turistbureau, tlf.: 86591400, email: info@samsøeturist

Kontaktpersoner:

Ib Meyer Sørensen tlf: 86593904
Michael Rask tlf: 86593411 - 40442454

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.

“ Den tekniske side ”

Forårsklargøring af Vespaen.

Af: Egon Taxhjelm

Skift olien på gearkassen, og brug en almindelig sea 30 olie. Brug ikke syntetisk olie da den kan få koblingen til at glide. Kablerne skal smøres og justeres. Husk koblingen skal have en frigang på ca, 3-4 mm ved grebet - er den for stram, ødelægges tryklejet.

En del Vespa køreere har problemer med at den springer ud af gear og tror fejlag-

tigt, at det er krydset, der er slidt. Det er det kun i få tilfælde. Fejlen skal søges i den udvendige gearboks som er slidt og "slasket" i akslen -det er jo også billige at skifte gearboksen frem for at skille hele motoren ad.

Vedr. Vespa SS har jeg fra pålidelig kilde at strålespidsen bør skiftes til nr 120 - det er i mange tilfælde nr 117 som er monteret - for at mindske risikoen for at motoren "sætter" sig.

Her har Ole Haag fundet et restaurerings projekt



Handelspladsen

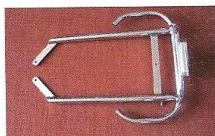
Sælges

Der er 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

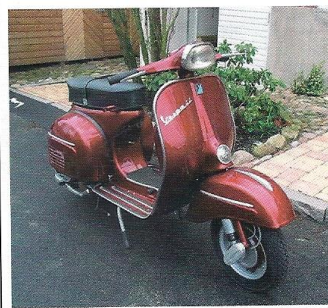


Sælges:

Ny vindskærm, høj model med beslag til Vespa med firkantet forlygte.

Pris kr. 750,-
Henvendelse Bent Juhl
telf.nr. 75 88 13 75.

Her har Egon haft gang i Betina & Allans SS180



Vespa Klub Fyn afholder træf 6-7-8 august.

**PLANLÆGNINGEN ER I FULD GANG,
NÆRMERE BESKED VI I FÅ GENNEM
JERES KLUB.**

-SÅ HOLD JER ORIENTERET.



PÅ GENSYN VESPA KLUB FYN

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

Ja så er det sidste gang at jeg får lov til at skrive i denne spalte, da jeg jo ikke genopstiller til præsident ved generalforsamlingen her ultimo juni.

Det har ellers været to spændende år som præsident med nyt blad, hjemmeside og hvad der ellers er kommet af opgaver.

Så hvis du kunne tænke dig at blive den nye præsident, eller kender en der ville egne sig til det, så giv lyd fra dig.

Det er ellers godt at se at der er flere klubber der arrangerer træf her i sommer, så der kan blive noget hyggelig samvær.

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

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 Ernsten.
Hassellunden 87
6705 Esbjerg Ø
Tlf. 75140442
ernsten@esenet.dk

Så er det ved at være tid til at komme ud af vinterhiet. Hvis du ikke har fået tilmeldt dig til Gråsten Oldtimer løb den 29/5 er det ved at være sidste udkald.

Så vil vi til noget nyt i år, det er at vi vil til at køre vores fælles ture den første og sidste Onsdag i hver måned. til og med September, mødested Kors Kroen ved Shell tanken.

Hvis der er nogle der har nogle idéer til nogle ture ud i det

blå, en Lørdag eller Søndag, så send en mail til formanden.

KALENDEREN 2004

Onsdag d. 26. maj kl. 19.00
Fællestur

Vi starter med at køre en fælles tur Onsdag den 26/5. Vi mødes ved korskroen ved Shell tanken kl.19,00

På klubbens vegne ønskes vores kasserer Carlo Ernsten tillykke med de 60 år.



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 Taxhjem
Tlf.: 86 82 68 44
Vespa@Taxhjem.dk



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

KALENDEREN 2004

Lørdag d. 12. juni kl. 09.00
Vespa tur i det jyske!

Medlemmer af Vespa Klub Fyn inviteres hermed til oplevelses- / panoramatour i Vejles smukke omegn.

Vi mødes på Karoline-cafe-teriet i Middelfart ved den gamle Lillebæltsbro lørdag, den 12. juni 2004 mellem kl. 9 og 9.30, så vi er klar til samlet start kl. 9.30, hvor turen vil foregå ad mindre og smukke veje, med indlagte pauser, hvor vi får en lille Vespa-snak og måske skyller halsen og tænderørret.

Vi skal bl.a. opleve en meget smuk natur med mange sving, bakker lidt historie, kunst og nostalgi. Frokost indtages hos Jørn, hvor der vil være høflig selvbetjening. Efter frokost bestiger vi Vespaen igen og fortsætter oplevelserne til vi skal have kaffe med tilbehør hos Bent. Efter hyggelig kaffe-pause fortsætter vi samlet til Lillebæltsbroen, hvor vi skilles.

Tilmelding senest, den 31. maj 2004 til:

Jørn Simonsen
tlf.nr. 75 88 10 03
Bent Juhl
tlf.nr. 75 88 13 75



Formand
Hans P. Sindberg
Bellisbakken 59
3460 Birkerød
Tlf.: 45 81 73 97 / 23 49 68 36
Hans.p.Sindberg@privat.dk
www.vespa.dk

KALENDEREN 2004

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 »pivede« 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 Karrebæksminde 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

Fredag 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 telning på grunden, - der er et antal sovepladser indendørs eller mulighed for overnatning på kro. Der kan evt. arrangeres et besøg hos Ricambi i Kullerup, samt besøg ved Danmarks

største sten den 1000 tons tunge »Damestenen« ved Hesselager. Kun for medlemmer. Tilmeldingsarr.
Skipper : Hans + Ole

Torsdag d. 1. juli kl.18.30
Scooterens dag

Vi mødes på Axeltorv, lige over for TIVOLL, hvorfra vi kl. 18.45, kører gennem City, via Christianshavn og Kastrup til Dragør Lystbådehavn for at indsnuse stedets maritime stemning og selv være en del af livet på kajen. På Dragør Strandhotel venter Per Helgstrand, der også er medlem af Tema Vespa, på os for at opfylde medlemmernes forventning om en kop Kaffe. Hjemturen er valgfri.
Skipper : Formanden

Fredag -søndag d. 9.-11. juli
EUROVESPA

En Initiativrig person, som vil arrangere fælleskørsel til dette års EUROVESPA 2004 der afholdes i Portugal, er meget velkommen til at lade høre fra sig.

Lørdag d. 17. juli kl.12.30
Malerklemmen, - nærved Borup

Mødested: Station Friheden, Gl.Køge Landevej. Turen forløber ad Gl.Køgelandevej til Køge hvor vi svinger i retning af Borup. I Dynnet (sådan hedder lokaliteten) ligger ejendommen, der kan dateres tilbage til 1750 som var bolig for én af datidens Ridefogeder. Efter Stavnbandets ophævelse, blev stedet drevet som bondegård, klemt inde mellem Svendstrup Gods og Gisegårdens jorde, deraf navnet Klemmen. I 1963 blev stedet købt af en kunstner som forlængede navnet til Malerklemmen, og som siden da har fungeret som Restaurant og Te handel. De har ingen spiritusbevilling, men gode Æbleskiver.
Skipper: Flemming Iversen

Søndag d. 8. august kl.14.00
Roskilde Lystbådehavn & Jyllinge Marina

Mødested : Hedelykke gl. Mejeri, Hedehusene. Turen forløber i adstadigt tempo ad smalle, snoede biveje gennem det smukke landskab og de små bysamfund, bl.a.Sengeløse, Nybølle, Hove og Gumsomagle. I Jyllinge 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, altså pr. deltager. Hjemturen

fra Roskilde går ad Københavnsvej mod Hedehusene.
Skipper : Jan Haugsted

Søndag d. 22. august kl.14.00
Havnerundtur

Mødested : Tagparkeringen på Fisketorvet, Kalvebod Brygge, Københavns City. På vore Vespa'er kører vi rundt og besøger ialt 14 havne på omkring 90 min. Vi havner på Café Jorden Rundt i Charlottenlund.
Skipper : Flemming Iversen.

Torsdag d. 9. sep. kl.18.30
Nivågård

Mødested: Frilandsmuseet, Sorgenfri, kl.18.30, - eller direkte på Nivågård kl. 19.00 Dansk Veteranbil Klub har til huse i Nivågård, og mødes 1 gang om måneden, for at vise deres gamle biler, motorcykler, og andre veterankøretøjer frem for hinanden og have et fællesskab omkring klenodierne. Poul Engelbrechtsen er vores "Døråbner".

Hjemtur ad Strandvejen, hvor vi kan nyde en forfriskning ved det nye "In" sted, Iskagehuset i Mikkelsborg. Turen videre derfra, er fri. Skipper : Jan Haugsted

Søndag d. 19. sep. kl.10.00
Pometet

Mødested: Agrovej 1, 2630 Tåstrup. Kun 2 weekender hvert år er der mulighed for at besøge Pometet, der er Statens forsknings - og forsøgscenter for, især Frugttræer og Team Vespa vil med denne tur formidle kendskabet til dette spændende sted, hvor der er mulighed for at lære - eller genkende nogle af de gamle danske æblesorter. Stedets meget vidende personale guider de besøgende rundt på dyrkningsarealerne. Turen fortsætter med fælleskørsel til et sted i omegnen, hvor vi kan spise vore hjemmesmurte madpakker.
Skipper : Flemming Iversen

Lørdag d. 9. oktober kl. 14.30
Café tur

Mødested : Sankt Hans Torv
Skipperen vælger en egnet Café, hvorfra vi og andre kan se vore Vespa'er, og vi kan have det hyggeligt indendørs. Klubben giver en kop varm Kaffe eller Chokolade med skum.
Skipper : Ole Haag.

Tirsdag d. 30. november kl. 18.30
Lukker og slukker

Mødested : Café på Sankt Hans Torv

Vi hygger os på Caféen over en kop varm Chokolade eller Kaffe 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 »kuldsøkære« kan bare tage Bil, Bus eller Metro.
Skipper : Formanden.

Husk ! - der er mange andre ture for de køre ivrige. Se især div. Veteranblade.

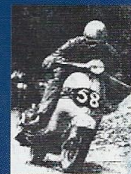


Formand
Leif Rasmussen
Højstrupvej 46
2700 Brønshøj
Tlf.: 38 71 18 11

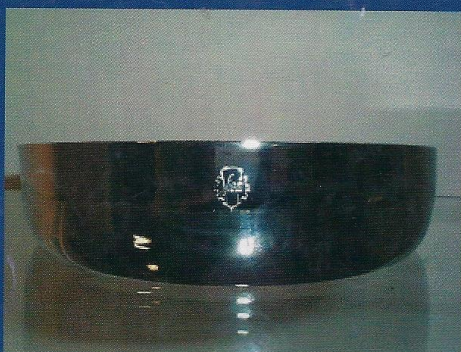




Ricambi Vespa Spare Parts classic scooters



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