

TEAM *Vespa*



1 · 1996

SYDHAVSØERNES

PERLE

FEJØ

Arets tur til Fejø

Så nærmer tiden sig for vores forårstur til Fejø. Ved din indbetaling af kr. 320,- for ophold og alle måltider, er du sikret plads på værelse med bad. Den første tilmelding er allerede afgivet for mere end 3 måneder siden, så lad os nu se nogle flere, og gerne nogle af vore nye medlemmer, og dem vi ikke tidligere endnu har set. Der har allerede været en del forhåndstilsagn fra Tyskland, men mærkeligt nok hører og ser vi intet fra Sverige, selvom der er sendt materiale til dem. Der kan som tidligere meddelt, nøjes med at deltage lørdag/søndag og da er prisen kr. 170,- (øl og vand og vin, stadig til moderate priser).

Vi laver nogle konkurrancer f.eks. Gymkhana o.a. Vi tager på sight-seeing med vor vært som turistfører og der bliver selvfølgelig tid til en del kammeratlig samvær.

Det skal bemærkes, at man ikke skal være medlem for at deltage, så tag bare venner, bekendte, koner og kæresten med. Det gælder iøvrigt for alle den slags arrangementer. Men lad os nu få nogle flere tilmeldinger, for som sagt, "Tiden nærmer sig". Afgangssted og tidspunkt senere.

LEDER

Dette nummer af bladet kan virke noget forvirrende, idet vi i Team Vespa har stoppet videre samarbejde med DK-Syd grundet vanskeligheder med redaktionen. Dette var også grunden til at Fyn stoppede. Derfor er noget af indholdet skrevet før bruddet, og andet efter. Ydermere blev dette nummer så forsinket af samme grund, og nu stod jeg så og manglede stof til bladet, så måtte jeg jo finde på noget at skrive, som sædvanlig, ellers ville resultatet blive noget tyndbenet.

Grundet samarbejdsophøret, er vi i bestyrelsen blevet enige om, at vi ikke i denne omgang lader kontingentet stige nu, men kan evt. komme på tale senere, hvis vi må betale professionelle kræfter.

Al korrespondance vedrørende ovennævnte sag, vil være fremlagt på generalforsamlingen søndag den 21 april til gennemlæsning

Hvervekampagnen

Kampagnen der sluttede 30 november, blev en sørgelig forestilling. Der var kun 2 der skaffede nye.

I jylland er der helt andre boller på suppen. Århus er nu dobbelt så store som os. Det er mit indtryk

at jyderne kommer hinanden mere ved, efter de kontakter samt besøg og mange samtaler jeg har haft med dem. Her i Øst er vi de samme 6-8 stykker som mødes. Nå men jeg er efter flere år, mærkeligt nok stadig optimistisk og håbet er stadig lysegrønt, ligesom foråret som trods alt, er på vej.

1' præmie blev vundet af Freddy Christensen

2' præmie strøg Iben Termansen

3' præmie blev efter lodtrækning vundet af Iben Termansen

De lykkelige vindere har fået direkte besked.

Kære Vespa venner

Herlev d. 1. marts 96.

Nu er vi vågnet af vinterdvalen, selv om det i skrivende stund 1. marts ikke vejrmæssigt minder meget om forår. Det er altså ikke de ydre omstændigheder der bringer forårsfølelserne op i én, - næh - , det er såmænd et blik på kalenderen der fortæller mig, at nu træder forsikringen atter træder i kraft, i hvert fald uden ekstra præmietillæg som jeg ikke benytter mig af, - og så kan man jo håbe på, at vejret snart slår om så der varmемæssigt bliver mulighed for at lufte vore Vespa scootere igen.

Der er endnu god tid til at klargøre Vespa' en før tidspunktet for årets nok største, hjemlige begivenhed finder sted, - nemlig den der går ud på at åbne Bakken.

Hvilket år det i sin tid startede ved jeg ikke, men jeg var blot en stor knægt i begyndelsen af 50'erne, og boede ikke så langt fra Nørrebrogades Sporvognsremisen og Bjøms Radio, og dér lige overfor, på det brede fortov ved kaffebaren, stod alle motorcyklerne linet op og parate den dag Bakken åbnedes, og det var et skue mange ikke ville gå glip af.

Dengang var der dog kun et par snese motorcykler af de gamle kendte mærker, - Harley'er, Triumph, Ariel, BSA, Norton, Matchless og måske et par andre mindre kendte mærker, men altså ingen "Japanere", "Italienerne" eller andet "blik".

Det var således "De vilde Engle" fra kaffebaren, der startede traditionen ved, på denne første "rigtige" forårsdag, - under stor bevågenhed fra tilskuerne, at starte motorcyklerne og med flittig brug af horn og med buldrende udstødninger, drog af sted mod Bakken når skumringstimen satte ind.

Dengang var der ikke nogen "hale" af andre motorcykelkørere, - det gjorde man bare ikke, - for det var vist nogle værre rødder som man helst ikke skulle komme for tæt på, da øretæverne sad løst og der altid var én eller anden i flokken som skulle vise sig, - om ikke før, så i hvertfald ude på Bakken.

"Englene" fra dengang er blevet mere fredelige, men der skal nok være nogen af dem der stadig er med. Gennem årene har de så fået selskab af flere og flere almindelige motorcykelkørere, og ikke kun fra Københavnsområdet, - næh nu er det fra hele landet, plus enkelte udlændinge der kommer for at deltage, - og så altså, nogle få "modige" Sooterkørere.

Åbningen af Bakken er i dag en helt kultbevægelse, og flot er det da også at se de mange motorcykler defilere forbi, og en endnu større oplevelse er det at deltage. Den der ikke har oplevet dette skue -, skal se det før man tror sine egne øjne.

Tro det -, eller kom selv og se. I 1995 var der mere end 4000 motorcykler og 6 Vespa'er. Vi havde ikke organiseret os ordentligt på forhånd, så vi havde ikke rigtig kontakt med hinanden. Det må vi gøre bedre i år.

Vi mødes torsdag d. 28. marts 96, på hjørnet af Nørrebrogade og Bragesgade, lige ud for Sct. Stefanskirken. Tidspunktet bør være kl. 16.00. - gerne før, da der straks efter fyraftenstid hurtigt bliver fyldt op med køretøjer fra kantsten til kantsten fra Nørrebro station og helt ned til Jagtvej. Al anden trafik umuliggøres ad Nørrebrogade, - og er man først kommet på plads blandt alle de andre, kan man ikke sådan komme ud igen før kolonnen sætter sig i bevægelse kl. 18.00, forment eskorteret af motorcykelbetjente.

Altså, - kom og få jer en oplevelse for livet, sammen med tusindvis af andre tohjuls - motorkørere, **og så er det gratis.** Om man har lyst til at deltage i løjerne ude på Bakken efter ankomsten, er op til den enkelte, men køreturen sammen med alle de andre derud, det er en oplevelse.

I kan ringe hvis I har spørgsmål til turen på 44 98 94 32

Med venlig hilsen og på gensyn

TEAM VESPA - Køretøjsfortegnelse januar 1996

Navn	Årgang	Model	Volumen ccm	Bemærkninger
Bent Skaarup	1957	Gran Turismo	150	
Bent Skaarup	1959	Iso Milano	150	2. køretøj
Ivan Sørensen	1959	Gran Luxe	150	
Per Egelund	1959	Gran Turismo	150	
Niels Gerner Larsen	1960	Gran Luxe	150	
Chris Surridge	1960	Gran Luxe	150	
Freddy Christensen	1960	Gran Sport	150	
Thorkild Hune	1961	Popolino	125	
Ellegaard Larsen	1961	Gran Luxe	150	
Vincent van Webber	1961	Gran Luxe	150	
Leif Petersen	1961	Gran Sport	150	
Poul Aage Eriksen	1962	Popolino	125	
Søren Berg	1962	Gran Luxe	150	Med sidevogn
Martin Østergård	1963	Gran Luxe	150	
Anton Møller	1964	Popolino	125	
Vibeke Mühlendorff	1964	Popolino	125	
Torben Bøhling-Petersen	1964	Gran Luxe	150	
Henning Skaarup Pedersen	1964	Gran Luxe	150	
Søren Andersen	1964	Gran Sport	160	
Iben Bang Termansen	1965	Popolino	125	
Anders Chr. Nielsen	1965	Sprint	150	
S. Starpov	1965	Sprint	150	
Henrik Tholle	1965	Sprint	150	
Freddy Christensen	1967	Sprint	150	2. køretøj
Hans Appel	1968	Super Sport	180	
Sven Erik Hansen	1968	Super Sport	180	
Bo Winkel	1973	Sprint	150	

Ejler Klinke	1974	Sprint	150	
Kim H. Jensen	1975	Sprint	150	
Bent Schousen	1975	Rally	180	
Oliver Boolsen	1976	Sprint	150	
Erik Gunner Voldum Hansen	1981	P 150 X	150	
Svend Packness	1982	P 200 E	200	
Åge Heering	1982	PX 150	150	
Søren Ehlers	1983	PX 125	125	
Bo Hammelev	1983	PX 150	150	
Marco Caldana	1989	PX 150	150	
Freddy Christensen	1989	PX 200 GS	200	3. køretøj
Niels Peder Sørensen	1989	PX 200 GS	200	
Jakob Sinding	1990	PX 200 GS	200	
Lars Bruhn Hansen	1993	PX 200 E	200	
Søren Lauritzen	1993	PX 200 E	200	
Aage Frederiksen	1994	Skipper	150	
Bo Hammelev	1994	Skipper	150	2. køretøj
Laust Nielsen	1994	Skipper	150	
Karsten Bang	1995	PX 200 E	200	
Jørn B. Jensen	1990	Jawa mc.	350	Jawa, motorcykel
Kurt Michael Vilhelmsen	1995	Yamaha BWS	50	
Tove Westermann				P.t. ingen scooter
Eigil Iversen				Oplysning mangler
Tom Poulsen				" "

Ajournført 9. februar 1996

Scooter Klub Fyn

Scooter Klub Fyn har trukket sig ud af bladsamarbejdet af flere grunde, bl.a. utilfredshed med det redaktionelle og ting man har haft svært med at komme igennem med, og efter flere diskussioner.

Nu er SKF endda "hældt ud" af FIV som er vores organisation under Vespa/Piaggio som vi trods alt har samarbejdet med gennem mange år og som er en stor europæisk organisation.

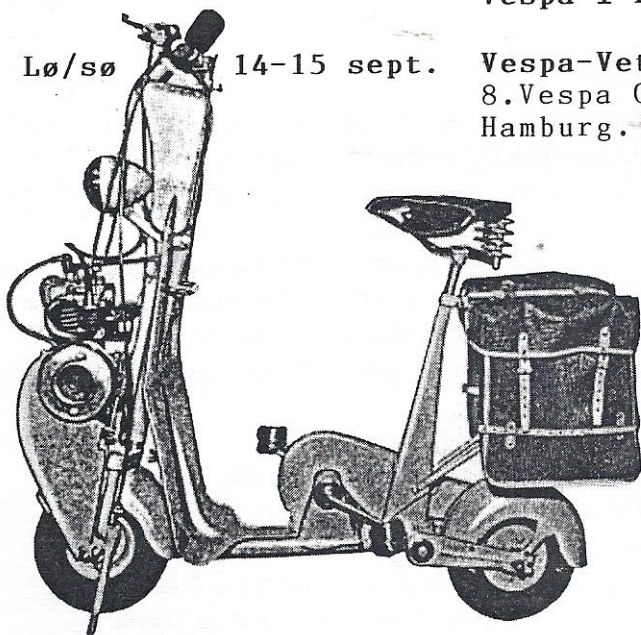
Brevet som SKF har modtaget kan du læse i sin helhed på en af de følgende sider.

Som det bemærkes, forsøger jeg at lave et hoved til vore sider. vi kan jo bruge FIV-logo og Vespa Danmark-logo. Endvidere vil du bemærke at jeg overalt skriver jeg og mig!

Det er fordi det er mig, formanden der endnu engang må finde på noget tekst i sidste øjeblik. Der er jo ikke noget ved at se blanke sider.

KALENDER 1996

- Torsdag d. 28 marts Bakkens åbning
- Søndag d. 21 april Generalforsamling og
Tur i det grønne.
- Fredag d. 17/19 maj FEJØ
- Lørdag d. 8-9 juni Norge/Sverige (hør nær-
mere)
- Lø/sø d. 22-23 juni Euro-Vespa (SanRemo)
- Lø/sø d. 24-25 august Entusiast-træf (Fr.ricia)
- Lø/sø d. 21-22 sept. 50-års jubilæum hos
Vespa i Pontedera.
- Lø/sø 14-15 sept. Vespa-Veteranen-Freunde
8.Vespa Oldtimertræf i
Hamburg.





Voel, den 12.01.1996.

Kære formand Peterlein.

Som du sikkert har bemærket, har jeg haft en tøvende holdning med hensyn til godkendelse af Scooter Klub Fyn's medlemsskab af Vespa Klub Danmark.

Beslutningen er nu truffet. I har ingen mulighed for at være medlem under de nuværende forhold.

Et medlemskab kræver et gyldigt og af Vespa Klub Danmark godkendt navn, hvilket ultimativt er "Vespa Klub" betegnelsen efterfulgt af navn dækkende by eller geografiske område.

- ad. 1. navnet Vespa betegner det centrale samlingspunkt.
- ad. 2. klub betegner det kendte forum.
- ad. 3. lokalområde betegnelsen betegner den geografiske oprindelse, på hvilket du også skal kendes af andre ligesindede.

De tre ord tilsammen betegner Piaggio's tanke "at samle ligesindede i en fælles interesse" nemlig Vespa scooteren.

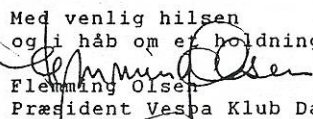
Dybere vil jeg for nuværende ikke gå ind i, hvad Vespa filosofien står for - du ved egentlig selv gennem dine egne oplevelser, hvor bredt begrebet Vespa kulturen er.

I over 40 år har denne tanke bevist sin livskraft over hele verden. Dette kan ikke anfægtes, og det står Vespa Klub Danmark som garant for.

Ingen uden for Vespa klubberne må anvende vort symbol, nemlig det takkede tandhjul, omkransende klubbens eget symbol og nedenfor afsluttende med det nationale flag.

Jeg beder jer respektere ovennævnte.

Når dette er sagt, bør du også vide, at et holdningsskifte, hvor i vil efterleve ovennævnte kun vil glæde os alle sammen, og du og din klub vil så være hjertelig velkommen i Vespa Klub Danmark, med alle de privilegier dette indebærer.

Med venlig hilsen
og i håb om et holdningsskifte

Flemming Olesen
Præsident Vespa Klub Danmark



Fédération Internationale Des Vespa Clubs

Lidt Maskin Historie

Lige efter krigen fremstillede flyingenør d'Ascanio i Pontedera en stelløs scooter "Vespio" med anvendelse af de startmotorer til jagerfly, som blev produceret på flyvemaskinefabrikken Piaggio. Foruden det selv bærende karosseri var arrangementet med den 98 ccm. motor ved siden af baghjulet usædvanlig: Baghjulet sad på drivakslen til drevet. Drev og motor drejede med baghjulet om et omdrejningspunkt under cylinderhovedet.

Den hos Piaggio snart i serieproduktion fremstillede Vespa forblev tro mod disse grundtræk, blot blev cylinderrumfanget på næse-stempelmotoren øget til 125 ccm, som i Italien endnu var grænsen for, om der krævedes kørekort, afgift, nummerplade og indregistrering. I 1954 blev ydelsen øget fra 4,5 HK til 5 HK. Tandhjulsdrev, ensidet førte hjul 3,50-8".

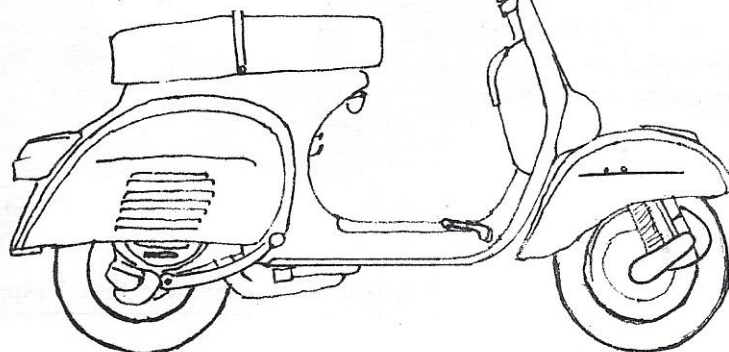
Hoffmann-Werke havde i 1950 overtaget byggelicensen for Tyskland, hvorved motorerne blev fremstillet af ILO. Forskelle i forhold til den italienske scooter bestod kun med hensyn til enkelte konstruktionsdele, fx tændingsanlæg, karburator. I 1954 blev også fremstillet en variant, som blev forsynet med batteri, større lysanlæg og horn. 1955 med 150 ccm (licenshaver er nu Messerschmitt).

"Barn af krigen og barnebarn af nødvendigheden", sagde en italiensk ingeniør om scooteren. Om ikke en absolut nødvendighed, så fandtes der helt klart et ægte behov. For begge de italienske konstruktioner bredte sig fra begyndelsen med så stor hast, at der snart var talrige andre fabrikker med lignende opfindelser, som søgte at få del i kagen.

Dette lykkedes dog ikke i nævneværdigt omfang for nogen i første omgang. Som byggemønstre, der indeholder den klassiske scooters kendetegn, er værd at nævne den italienske Nibbio, Moretti, MV-Agusta (10"), Orix (12"), den franske Bernardet (12"), AGF, Scootavia Motobécane, Magnat-Débon, den engelske Swallow, de østrigske Lohner og Puch, de tyske Pirol, Cityfix, Walba-Faka, Goggo, Bastert, Venus, Heinkel, Röhr, Dürkopp.

Herudover opstod talrige mellemformer mellem motorcyklen og den klassiske, italienske scooter, nogen gange nærmede konstruktionen sig den første, andre gange den sidste. Eksempler: I Italien ISO (12"), Galletto (17"), Parilla (12"), Ducati (10"), i Tyskland Maicomobil (14"), Kroboth (8"), Zündapp (12"), Strolch (16"), Maicoletta (14"), Mars (14"), Victoria (16").

Hvis man søger det karakteristiske ved den klassiske scooter, så finder man som kendetegn små hjul, lille motor og helt eller næsten helt fri benplads, som forned er afgrænset af et guld og foran af et skjold. Den vigtigste forskel i forhold til mellemformerne er den frie benplads, som der uden problemer kan skaffes plads til med 8" hjul og motorer op til 125 ccm.



Forårstur i det grønne

Som tidligere fortsætter vi traditionen med at prøvekøre maskinerne, efter et halvt års tid at stå og småruste og kede sig i garager og andre skumle steder. (min har nu stået i mit soveværelse ved siden

af min seng). Men som tidligere deltagere kan berette, meget mere om, så kører vi i April? en frisk tur med Lyngby som udgangspunkt gennem Brede og alle de kønne lokaliteter som findes på de kanter.

Ruten bliver som sædvene lagt, men ingen får noget at vide, det er op til tilrettelæggerne. mere herom senere. (Dato, tid og sted).

Generalforsamling

Der bliver udsendt en ekstra udsendelse om kort tid omhandlende generalforsamling, Forårstur,

Maskinfortegnelse o.l. Skal du have noget med til den udsendelse, så kontakt formanden, det er også mig, eller skriv til ham. Jeg modtager alt skrevet med kyshånd. Det kan også bare være en gratis annonce. Så her springer jeg til med en:

1 stk. Vindskærm nyforkromet kr 400,-
1 stk. Lydpotte flad model - 270,-
1 stk. adskilt motor 150 ccm - bud

Leif Petersen
Kongsager 99
2620 Albertslund
Telefon 4264 3021

Scooterdele

Masser af Vespa, lambrettadele samt til motorcykler.
Paraboler (nye) Lygter til forskærm komplette og mange andre ting.

Jørgen Hovmark Ålekistevej 216 Fr, 13-19 Lø. 9-13
Telefon 4217 1013.

FEJØ IGEN

Som skrevet andetsteds i bladet, er det nu tid til at tilmelde dig turen til Fejø 17-19 maj. Der er i skrivende stund tilmeldt foreløbig 14 Tyskere og 8 medlemmer af andre danske klubber, så vil du have værelse, er det nu du skal tilmelde dig.

Send beløbet til TEAM VESPA GIRO 556 5006.

Hvis du har lyst til at komme allerede torsdag (Kr. himmelfarts dag) har jeg aftalt med Aage, at du ved ankomsten betaler kr 150,- så har du erhvervet retten til fuld forplejning i et ekstra døgn. Men jeg er nødt til at have din besked senest 14 dage før på telefon 3297 0162.

Reserve dele direkte fra Roller-shop i Tyskland.

Hans Peter er vor mand i det sydlige. Han sørger for samlede indkøb, og du får din rabat. Prøv at ringe til ham og hør på priserne.

Telf. 7441 5172

VESPA 45

Den mest solgte 45-scooter i det sydlige udland, er nu kommet til Danmark. Det er Piaggio/Vespa Typhoon som just er indført her i landet.

NY VESPA KLUB

Der er et par nye Vespa klubber på vej, den ene har allerede haft stiftende generalforsamling. Du vil høre nærmere om disse på et senere tidspunkt.