

# TEAM *Vespa*



NUMMER 2 1996

## Vespa'en 50 år



Den første scooter, som Piaggio byggede fik navnet Paperino, som også Anders And blev kaldt i Italien. Hverken Enrico Piaggio eller hans chefkonstruktør Corradino d'Ascanio var tilfredse med den konstruktion, hvoraf Vespa'en skulle opstå og bringe virksomheden verdensberømmelse. Frem for alt lagde man vægt på den frie påstigning fra siden, således at kørsel med scooter også blev tiltrækkende for kvinder - en klog beslutning skulle det vise sig. Den originale Paperino eksisterer i øvrigt endnu.

### **KLUBBESTYRELSEN**

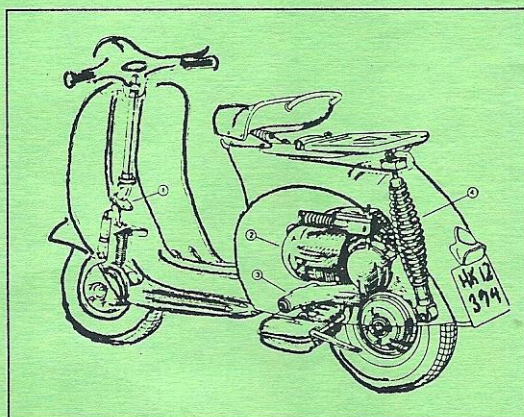
**Formand Henning Skaarup tlf.: 3297 0162 mobil 2094 0162**

**Næstform.: Bent Schousen tlf.: 4583 0332**

**Kasserer: Thorkild Hune tlf.: 3149 1142**

**Best.medl.: Freddy Christensen tlf.: 4498 9432**

**Best. Medl.: Kurt Michael Vilhelmsen tlf.: 4071 8477**



De Vespaer, der blev bygget i den første serie fra 1946 til 1951, havde et noget omstændeligt gearskift med et kroglignende betjeningsgreb, som mere passede til en cykel. Fra 1952 blev det udskiftet med et Bowden trækgearskift. På billedet ses tydeligt den kompakte teknik, som kendetegner Vespaen.

### **BESTYRELSESMØDE**

Næste bestyrelsesmøde finder sted i Brønshøj Kulturhus overfor "Bella Notte" På Brønshøjvej søndag den 18 august kl.: 1330 ALLE ER VELKOMNE som til alle bestyrelsesmøder. Møderne finder altid sted den 2 måned i hvert kvartal og den 3 søndag i den pågældende måned. Det vil sige i månederne Feb. Maj Aug. Nov. Meget let at huske.

## Generalforsamlingen 21. april 1996

Generalforsamlingen var også i år lagt i forbindelse med forårsturen, der ligesom sidst gik gennem det skønne nordsjællandske landskab, hvor vi oplevede løvspringet i det herligste, sommerlige vejr. Det blev nydt så intenst, at vi først med en hel del forsinkelse nåede frem til generalforsamlingen, som Bent og viv også i år velvilligt havde tilbudt sig som værter for.

Da generalforsamlingen omsider kom i gang blev Bent valgt som ordstyrer, og han kunne konstatere, at generalforsamlingen var lovligt indkaldt.

Formanden (det er Henning, hvis nogen skulle være i tvivl) nævnte i sin beretning de arrangementer, der havde været i årets løb, herunder Bakkens åbning, forårstur med generalforsamling, Orø-tur med besøg hos Poul Åge i hans sommerhus, Fejø-tur og tur til formandens sommerhus i Ejby-området.

Henning omtalte bladsamarbejdet, som vi var gået ind i fra april 1995 med et prøveår. Samarbejdet fungerede imidlertid dårligt, og bestyrelsen havde besluttet at træde ud af det, ligesom Fyn-klubben havde gjort det. Bladsamarbejdet havde været begrundelsen for, at generalforsamlingen i 1995 havde vedtaget en forhøjelse af kontingentet for 1996 til 125 kr.. Da bladsamarbejdet nu var ophørt havde bestyrelsen udsendt kontingentopkrævning på kun 100 kr. for 1996, hvilket blev godkendt af den ny generalforsamling.

Han nævnte, at for de der har tid og lyst kunne man stadig mødes i café Bella Notte på Brønshøj Torv hver søndag eftermiddag. Bestyrelsen besluttede dog at forlægge sine ordinære møder til det nærliggende Pilegården, hvor der var mere ro og plads til at gennemføre møderne. Man ville søge at få stillet et mødelokale til fri rådighed mod kun at betale for traktementer fra restaurationen. Medlemmerne er også velkomne til at deltage i bestyrelsens møder. Disse afholdes den 3. søndag i februar, maj, august og november, kl. 14, altså næste gang den 18. august kl. 14 i Pilegården, Brønshøjvej nr. 17. Bestyrelsen vil i øvrigt undersøge mulighederne for at skaffe egne klublokaler.

Formandens beretning godkendtes og det samme var tilfældet med hensyn til regnskabet, som blev forelagt af Thorkild. Der blev udtrykt tilfredshed med klubbens gode økonomi. Samtidig blev det dog påpeget, at det ikke var klubbens formål at spare penge op. Disse skulle bruges til arrangementer og andet, fx til fremstilling af T-shirts med klubbens logo. Generalforsamlingen gav tilslutning til, at der kunne skydes penge i noget sådant.

Fra Leif Petersen var indkommet forslag om, at pensionister o.l. kun skal betale halvt kontingent. Forslaget fik ikke tilslutning, da det blev påpeget, at udgifterne til porto, papir, kopiering osv. var lige store for alle medlemmer. De samlede udgifter steg stort set i samme takt som antallet af medlemmer. En gennemførelse af forslaget ville således betyde, at nogle medlemmer skulle betale udgiften for andre.

Det blev diskuteret, om man skulle bruge navnet Piaggio i stedet for Vespa, men det blev foretrukket at bruge det sidste. Endvidere blev diskuteret et forslag fra Freddy med hensyn til afgrænsningen af medlemskredsen. Herunder drøftedes om klubben skulle være åben for andre scooter-mærker, 45'ere m.fl.. Det var den overvejende holdning, at klubben skulle være en ren Vespa-klub. Nogle tilkendegav endog, at de ikke ville være medlem, hvis dette ikke var tilfældet. Det besluttedes, at Freddy sætter sig sammen med bestyrelsen (som Freddy efterfølgende blev valgt ind i) og udformer et forslag til vedtægtsændringer, som kan fremlægges på generalforsamlingen i 1997.

Ved valget til bestyrelsen blev Henning Skaarup, Thorkild Hune og Søren Berg genvalgt som henholdsvis formand, kasserer og revisor, ligesom Bent Schousen blev genvalgt. Nyvalgt til bestyrelsen blev Freddy Christensen og Vilhelmsen og nyvalgt som revisorsuppleant Torben Bøhling-Petersen.

## Vespaen 50 år

I anledning af 50-året for Vespaens fødsel skal her fortælles lidt om dens tidlige historie, de første modeller og anekdoter om Vespaen. Beretningen er hentet fra Schrader - Motorguide - International (1994) og oversat af Hune.

### Piaggio i Italien

Hvor mange forskellige slags fabrikater der end har eksisteret, så blev navnet på den af Piaggio byggede scooter, Vespa, synonym med den slags køretøjer. I mange lande blev navnet Vespa en artsbetegnelse, ligesom Cola for læskedrikke og Jeep for terrænbiler.

Navnet kom ikke af den antikke romerske feltherre Titus Vespasianus. Nej, den lille totakter frembragte en lyd som en summende hveps, og karosseriets design mindede også om en hveps, som på italiensk hedder Vespa.

Piaggio-scooterens historie begyndte i 1946, da Italiens industri lå i ruiner. For at opbygge en infrastruktur der fungerede, havde man ikke mindst behov for et transportmiddel, der på det stærkt ødelagte vejnet og i storbyernes kaos bød på de bedste muligheder for at nå fra et sted til et andet. Under disse omstændigheder blev Vespaen, omend ikke uden konkurrence, til et af de populæreste transportmidler, ikke blot i Italien men i hele Europa. Vespaen var ikke blot et nyttigt redskab, men symboliserede slet og ret den italienske livsstil.

I løbet af nogle år havde Vespaen nemlig udviklet sig fra at være et prisbilligt transportmiddel i forbindelse med jobbet til at blive et symbol på en livsstil. Dette bekræftes også af filmen "Prinsessen holder fridag", hvor Audrey Hepburn spiller en italiensk prinsesse, som kun kunne slippe fri af hoffivet, når hun sluttede sig til den unge reporter Gregory Peck. En Vespa spillede den tredje hovedrolle (om ikke den første). Også i andre film spillede den med.

Indtil 1993 havde 10 millioner køretøjer forladt fabrikken i Pontedera og en række licensfabriker over hele verden. Rivalen Innocenti havde nået 4 millioner. John Lennon sagde engang, at Vespaen ved sin allestedsnærværelse og almægtighed havde gjort et mere uudsletteligt indtryk på ham end "Jesus og the Beatles tilsammen".

Firmaet Piaggio blev grundlagt i 1884 i Genua af Rinaldo Piaggio, som først fremstillede træbearbejdningsmaskiner og senere jernbanevagnar. I 1915 gik han over til fremstilling af flyvemaskiner og udviklede på dette område betydelige nyskabelser, fx en trykkabine. I 20'erne blev sat talrige verdensrekorder med Piaggio-fly. Der blev også bygget vandflyvemaskiner i Genua, med hvilke Piaggio ville vinde det berømte Schneider trofæ.

Da Rinaldo Piaggio døde i 1938 overtog hans sønner Enrico og Armando firmaet. Den sidste holdt sig dog uden for forretningerne og overlod ledelsen af foretaget til sin ældre broder.

Enrico Piaggio, årgang 1905, byggede Italiens første store bombemaskine, typen P108B, med hvilken Mussolinis søn Bruno omkom ved en testflyvning. I mellemtiden var produktionsanlæggene blevet flyttet til Pontedera, og her blev de under krigen offer for allierede bombeangreb.

Det var ikke let for Piaggio og flokken af medarbejdere, som var blevet hos ham, at give fabriken, der lå i ruiner, en ny start. Det vigtigste var at lave et produkt, som på langt sigt gav foretaget en overlevelseschance.

Enrico Piaggio gengav senere i et interview situationen således: "Som følge af bombardementet af Pontedera havde 10.000 mennesker mistet deres arbejdsplads. Produktionen var sunket til et nulpunkt, vi stod i 1945 foran enden på det hele. Og at begynde med flyproduktion igen var forbudt som følge af den tabte krig".

Piaggio havde i 40'erne fået kendskab til den af Vulografo fremstillede Aeromoto scooter, som stod til rådighed for de italienske styrkers faldskærmsoperationer. Et sådant køretøj, mente han, måtte også egne sig til civil brug, og produceret i stort antal måtte den også kunne bringes billigt på markedet. En lys ide, skulle det vise sig. Piaggio bad sin chefkonstruktør Cooradino d'Ascanio om at lægge hjernen i blød i den retning.

Ingeniør d'Ascanio, som stammede fra Abruzzerne, havde tidligere konstrueret helikoptere. Hans kendskab til og rige erfaringer på dette område, især med hensyn til bygning af lette konstruktioner, kom til udtryk i udkastet til Vespaen. En bedre mand kunne Piaggio ikke have valgt til konstruktionsopgaven.

Det første forsøg slog dog fejl, ikke alene på grund af det latterlige navn, som d'Ascanios scooter-kreation bar: Paperino, som er det italienske navn for Walt Dineys Anders And-figur. Men så kom Vespaen i 1946, og den udløste en sand revolution. Den forenede elementerne fra en motorcykel (to hjul, styr med håndgreb, sadel) med flyvemaskinens (Monocoque-byggemåde, ensidigt anbragte hjul) og automobilet (omsluttende karosseri, beskyttet position for føreren, trinbrædt). Dengang var der i Europa en vis modstand mod den usædvanlige konstruktion af et køretøj. Denne blev dog hurtigt overvundet og Vespaen begyndte sin sejrsgang over hele verden.

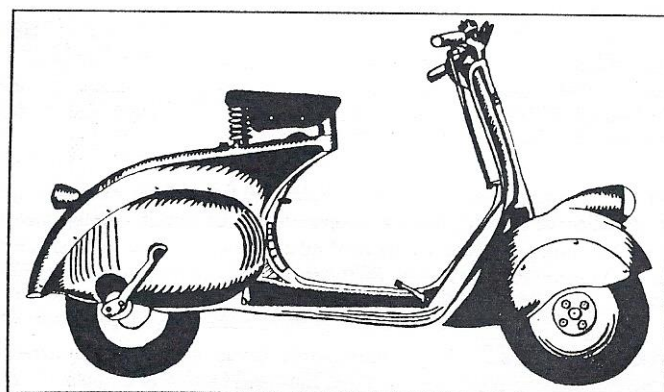
Vespaen var billigere end en motorcykel eller en lille bil og var dermed kommet inden for rækkevidde af alle dem, der var afhængige af at være mobil. Dertil viste det sig hurtigt, at scooteren havde den fordel frem for en bil ikke at blive hængende selv i de snævraste italienske gyder. Fra Alperne til Sicilien erobrede Vespaen de italienske mænd og kvinders hjerter - for det var ikke mindst kvinderne, der hurtigt fandt ud af, at scooteren bragte dem friheden, som de ikke tidligere havde kunnet gøre krav på. Vespaen havde en betydelig andel i kvindefrigørelsen i Italien.

Med sine små 8-tommer hjul var Vespaen næppe egnet til længere rejser, selv om den senere blev et vigtigt instrument i turismen. Først og fremmest benyttede man scooteren til at komme på arbejde. I følge en analyse som *Business Week* offentliggjorde i 1956 var kundekredsen til Vespa sammensat som følger: 30 pct. arbejdere, 30 pct. funktionærer, 16 pct. butikspersonale, 10 pct. faglærte arbejdere, 7 pct. fra andre faggrupper, 3 pct. studenter, læger og præster hver 2 pct..

Enrico Piaggio var overbevist om, at Vespaens store udbredelse først og fremmest skyldtes den billige anskaffelsespris. Ligesom Henry Ford i sin tid betragtede han sig som en pioner for motorisering af arbejderklassen: "Vi gjorde det muligt for menigmand at få råd til et køretøj". Hvad der ikke udelukkede, at helt andre købergrupper også viste interesse. Også hertugen af Edinburgh viste sig som en begejstret Vespa-fan, da han bestilte en hel flåde af denne scooter for at indlemme dem i Buckingham Palace's kørestald.

#### **Paperino 1945**

Italienerne havde givet den lille Fiat 500 kælenavnet Topolino. Det betød så meget som "lille mus" og o Walt-Disney figuren Mickeymouse blev også kaldt sådan. Formentlig kaldte d'Ascanio i lighed hermed sin første scooter-kreation for Paperino, som også var det italienske navn for Anders And, for Walt Disney- familien var ligeså kendt i Italien som overalt i verden.



Før Vespa-samlebåndet begyndte at køre i 1946 blev bygget en nul-serie på 100 køretøjer. De første testrapporter lød ikke særligt løvende; pressen betegnede den som usikker. Det lod Enrico Piaggio sig ikke gå på af, for efter hans koncept var Vespaen beregnet til korte ture, til bykørsel, og hertil i alle tilfælde sikker nok. Med mindre ændringer startede serien op.

### **FEJØ**

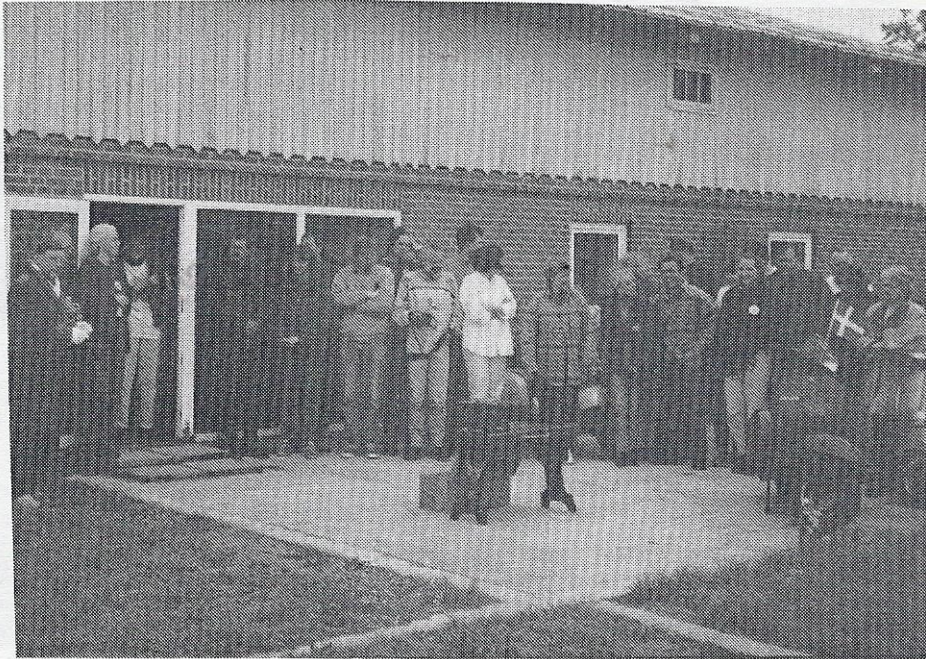
Forårsturen til Fejø blev afviklet 3 dage i maj måned. Vejret var igen med os, idet den landsdækkende regn kun berørte os om natten. Om dagen var det blot en smule køligt, men vi kunne klare os ved at holde motorerne varme. Turen bød på sight-seeing, gym-kahna samt kammeratlig samvær lørdag aften med sang og dans. Jeg vil ikke her afsløre alt, men anbefale at deltage næste gang. Tankevækkende var det, at Tyskerne deltog med flere end dobbelt så mange som Danskerne.

### **FOTOREPORTAGE FRA FEJØ**

1. Præsidenten VKD Fl. Olsen, klargører kanonen.
2. Flemming fyrer kanonen af, som før alle måltider.
3. Gym.Kahna konkurrancen er igang.
4. Pokalerne til alm. beskuelse.
- 5 og 6. Præmieoverrækkelsen med tilh. medaljer.



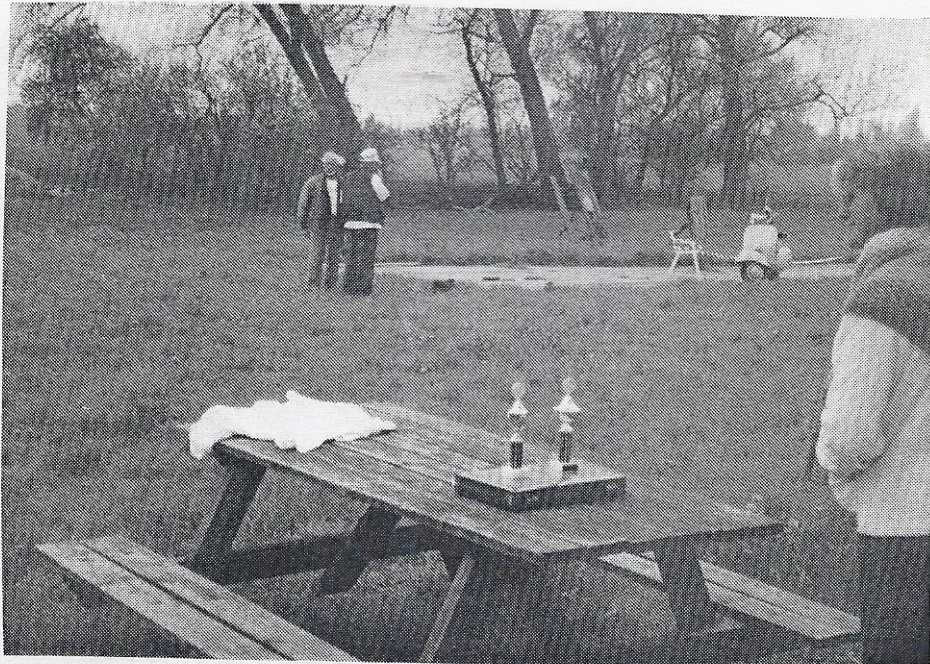
①



②



3



4





5

Mr. [Name] is presented with a medal for his services to the [Organization] by [Name] and [Name].



6

Mr. [Name] is presented with a [trophy/award] by [Name].

## VESPA KLUB DANMARK

Præsident Flemming Olsen  
Kirkegyden 6, VOEL CITY  
8600 Silkeborg  
Tlf.: 86 85 35 00



Meddelelser fra præsidentens kontor:

VOEL CITY, den

15.07.96

### Euro Vespa 1996 den 22.-23. juni i Sanremo, Italien

Ja, så kom resultaterne på tryk.

151 klubber deltog fra 18 nationer, hvor Piræus, Grækenland løb med førstepladsen med 215.050 points.

Vespa Klub Århus kom ind på plads 17 med 43.815 points - en ganske god placering.

Vespa Klub Århus fik en tredjeplads i afdelingen Vespa Oldtimer International, så vi kan roligt sige at Danmark har gjort sig internationalt bemærket.

### Pontederaturen

Vespa Klub Danmark har fra Italien modtaget invitation til anden del af festligholdelsen i forbindelse med Vespa'ens 50-årige jubilæum. Programmet for dette arrangement kan ses på næste side og deltagerprisen er 65.000 lire (=255,-kr. iflg. dagskurs). Der vil ikke blive arrangeret transport før deltagerantallet kendes, og der kan derfor ikke nævnes bare en anslået pris. Mødet afholdes d. 21. og 22. september men da rejseforanstaltninger først kan foretages efter tilmeldning er denne nødvendig

P.S. Tilmelding til Pontederaturen skal ske på vedlagte tilmeldelsesblanket og tilsendes mig senest den 09.08.96, hvorefter jeg tilmelder til Vespa Klub Pontedera. Der vil ikke blive planlagt fællestransport før efter den 09.08.96, når deltagerantal kendes. Obs! Lire til DKK: divider med 1.000 og gang med 4.

## **Program for Vespa-møde den 21.-22. sep. 1996**

### **Lørdag den 21. sep. 1996**

- Kl. 9.00 - 18.00 Sekretariatets åbningstider.  
Ankomst til Rione Bellaria Via De Gasperi - G.S. Bellaria Cappuccini
- Kl. 14.30 - 15.00 Rundvisning på Piaggio-Fabrikken.
- Kl. 17.30 Ankomst af alle deltagere på Piazza.  
Ledelsen byder velkommen.
- Kl. 19.00 Aperitif
- Kl. 20.00 Sammenkomst i Piaggio Fabrikkens kantine.
- Kl. 20.30 Middag og hyggeligt samvær med prisuddeling til deltagerne.

### **Søndag den 22. sep. 1996**

- Kl. 8.00 Åben til indskrivelse.
- Kl. 8.30 Sammenkomst af alle deltagere.
- Kl. 9.00 Afgang til en byrundtur i San Miniato.
- Kl. 11.30 Hjemtur til Pontedera.
- Kl. 13.00 Udlevering af madpakke i Parco Albereta/Pramiation.
- Kl. 15.00 Sammendrag af arrangementet og afsked med alle deltagere.

P.g.a. deltagerbegrænsning vil der højst kunne blive tilmeldt i alt 700 personer til arrangementet. Tilmeldingen skal ske inden den 20. aug. 1996.

P.S.: Vespa-museet når ikke at blive åbnet inden dette arrangement.



HOTEL LISTE - VESPA RADUNO PONTEDERA

- HOTEL IL FALCHETTO** 56025 Pontedera - Piazza Caduti di Cefalonia, N° 3  
Tel. (+39-587)212113 - 212183 Fax 212113  
£. 70.000 Einzelzimmer  
£. 90.000 Doppelzimmer  
£. 120.000 3-Bett-Zimmer  
ohne Frühstück
- HOTEL LA ROTONDA** 56025 Pontedera - Piazza della Stazione  
Tel. (+39-587)52287 - 54313 - 53318 Fax 55580  
£. 70.000 Einzelzimmer  
£. 90.000 Doppelzimmer  
£. 110.000 2-Bett-Zimmer  
ohne Frühstück
- HOTEL LA PACE** 56025 Pontedera - Via Belfiore, N° 4  
Tel. (+39-587)52339 - 52414  
£. 60.000 Einzelzimmer  
£. 85.000 Doppelzimmer  
ohne Frühstück
- HOTEL IL POETA** 56020 Santa Maria a Monte (Ponticelli)  
Tel. (+39-587)709090 - 705200 - 705281  
£. 75.000 Einzelzimmer  
£. 100.000 Doppelzimmer  
ohne Frühstück
- HOTEL STAZIONE** 56020 San Romano (Montopoli) - Via Cavour, N° 36  
Tel. (+39-571)45174 - 45792 - 450636  
£. 46.000 Einzelzimmer  
£. 73.000 Doppelzimmer  
ohne Frühstück
- HOTEL 4 GIGLI** 56020 Montopoli in Val D'Arno - P.za San Michele, 1  
Tel. (+39-571)466878  
£. 60.000 Einzelzimmer  
£. 80.000 Doppelzimmer
- ALBERGO DA ENRICO** 56038 Ponsacco - Via Gramsci, N° 3  
Tel. (+39-587)731305  
£. 68.000 Einzelzimmer  
£. 92.000 Doppelzimmer  
£. 124.000 3-Bett-Zimmer
- ALBERGO VALDERA** 56038 Ponsacco - Via Valdera, N° 23  
Tel. (+39-587)731063 - 731295  
£. 45.000 Einzelzimmer  
£. 80.000 Doppelzimmer  
ohne Bad

**CAMPING:** Reservierter Platz in der Zone "Bellaria" - nahe Zielfahrtplatz.

## **Hellige Vespa**

Enrico Piaggio gik for at være meget religiøs og tillagde engang i et interview sin tro som en væsentlig forklaring på sin erhvervmæssige succes. Ganske vist modtog han ikke nogen direkte støtte fra Vatikanet ligesom sin konkurrent Ducati, men alligevel kunne magasinet *Time* i 1956 berette, at der var 30.850 gejstlige i Italien, som ejede en Vespa. Præsternes mobilitet må frem for alt på landet have bragt kirke og folk nærmere hinanden. Men der var forskel: Fransiskanermunkene brød sig fx ikke om moderne motorisering, men det gjorde Jesuitterne, som i følge *Time* åbnede nye verdslige horisonter for ordenen.

Selv om Vatikanet engang havde bandlyst Galileos teorier, så var pave Pius XII en fortaler for moderne teknik og udtalte sig til fordel for motorisering af de kirkelige dignitarer, hvilket Enrico Piaggio må have følt som en oprejsning, selv uden lån fra Vatikan-banken.

## **Hvordan Vespaen skåned verden for kommunismen.**

Under krigen var mange italienske modstandsfolk overbeviste kommunister, og der blev også efter 1945 tildelt dem mange æresbevisninger. Enrico Piaggio havde blandt sine arbejdere også mange kommunister, for det kommunistiske parti spillede en meget stor politisk rolle. Piaggio brød sig dog ikke om det og troede mere på kapitalismens velsignelser.

“Vi kan kun bekæmpe verdenskommunismen”, sagde han, “hvis vi giver enhver arbejder mulighed for at anskaffe sig en scooter. Derved vil han eje noget værdifuldt, være uafhængig og råde over et stykke privatejendom. Det hele frigør ham for forpligtelsen til at engagere sig i kommunistiske mål”.

Sådan må også andre virksomhedsledere have tænkt, eftersom de gjorde medarbejderne lykkelige med en scooter, ganske vist blev de ikke foræret til arbejderne, men betalt ratevis ved modregning i lønnen...

## **Vespa-scootere produceret i forskellige lande**

Rundt om i hele verden fandtes licenshavere til Vespaen. Hoffmann havde gjort begyndelsen i Tyskland, derpå fulgte Frankrig, hvor ACMA tog en produktion op efter først at have importeret 1200 scootere. I 1952 byggede franskmændene allerede 28.280 stk., og det blev til 40.800 året efter. Konkurrencen med Innocenti bredte sig også til Frankrig, hvor Lambretta-scooteren ligeledes blev bygget på licens fra 1952. ACMA-vespaen blev produceret indtil 1962.

Også i andre lande blev Vespa fremstillet på licens, således i Storbritannien hos Douglas i Bristol fra 1951, i Spanien fra 1953, i Belgien hos Motor Industry SA fra 1954. I Sydamerika var det Brasilien og Chile. Gode afsætningsmarkeder fandtes i Uruguay, Venezuela og Colombia.

Også fra Indien kom der Vespaer, siden 1961 var der en licensaftale med Bajaj Auto Ltd. i Poona. I 1963 startede der en storserieproduktion, som siden har fået en fortsat stigende betydning. Asien er et stort marked!

## **Hoffmann-Vespaen**

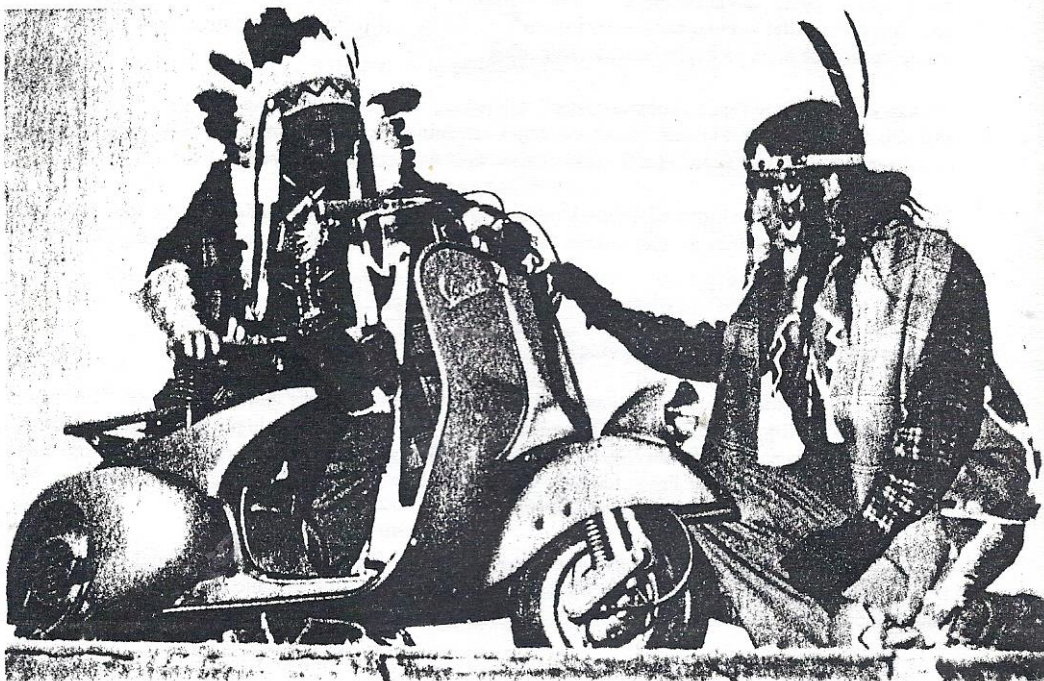
I midten af 1949 begyndte Hoffmann i Lintorf ved Düsseldorf licensproduktionen af Vespa 125. Køretøjet blev en succes, først og fremmest på grund af den række forbedringer den havde fået i sammenligning med den italienske original. Imidlertid satte Hoffmann licensgiverens velvilje over styr, da den egenrådigt bragte en 150 ccm version på markedet, før hovedfabrikken havde besluttet sig til at tage dette skridt. Desuden eksperimenterede man hos Hoffmann med en lille bil, hvis konstruktion også var patentretlig beskyttet, hvilket kun fremskyndede firmaets sammenbrud. Og Hoffmann-motorcyklen Gouverneur, en udmærket konstruktion af ingeniøren Küchen, fandt knap nok nogen aftagere. I 1955 endte samarbejdet med Piaggio, fremstillingen af Vespa-scootere til det tyske marked blev derefter overtaget af Messerschmitt- værkerne i Augsburg.

### KLUBMÆRKE

Til montering på skjoldet, er der fremstillet et klubblem med klubbens logo. Det første var udført i metal, men det har senere vist sig, at mærket udført i plastmateriale, udmærkede sig ved langt bedre detaljer, og en bedre montering

Prisen er fastsat til kr. 80,00 + evt. forsendelse, og det kan allerede bestilles nu, ved at ringe til formanden eller kassereren.

Vores præsident Flemming Olsen har forhandlet sig frem til en pris der ved 100 stk. udløser den største rabat. Rabatten udløses selvom bestillingen kommer fra flere klubber på én gang. Derfor får alle den største rabat, i modsat fald ville det have kostet et godt stykke over 100 kroner.



Selv overbeviste indianere var parate til at stige om fra hesteryg til scooter, hvad disse to fra en italiensk wigwam beviser. De hører til Vespa-klubben i Torino og poserede for bladet Vespa Club d'Italia. Køretøjet er en 125er fra 1951.

## VESPA KLUB DANMARK

præsident V.K.D. Flemming Olsen  
Kirkegyden 6, Voel City  
8600 Silkeborg  
86 85 35 00

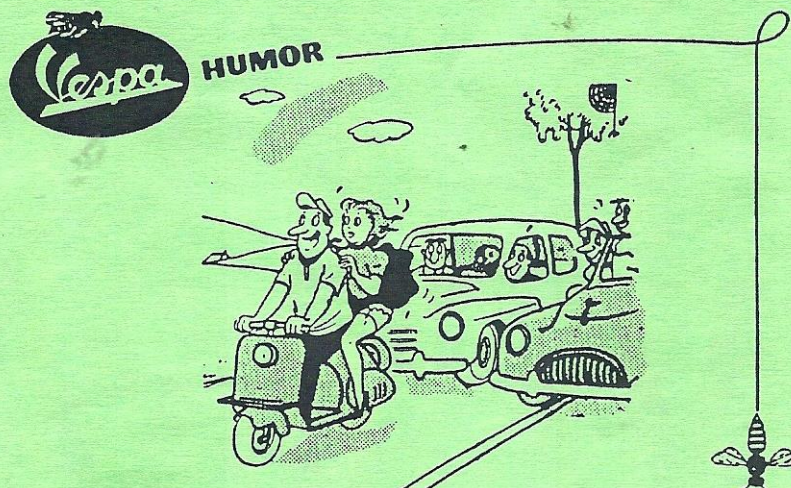
Vespa Klub Århus  
Formand Peter Hjorth  
Fuglekærvej 2, Lemming  
8361 Hasselager  
40 81 82 72

Vespa Klub Fyn  
v/ Peter W. Nørholm  
Krogyden 15, Kullerup  
5540 Ullerslev  
65 35 17 11  
( under oprettelse )

Team Vespa Øst  
formand Henning Skaarup  
Parmagade 17  
2300 København Ø  
32 97 01 62

Vespa Klub Nordvest  
formand Svend Kiib  
Fåborgvej 25  
7620 Lemvig  
97 82 27 19

Vespa Klub Ålborg  
formand Jens E.H. Kjeldsen  
Nørholmsvej 67  
9000 Ålborg  
98 18 12 28



— Har du lagt Mærke til, der er ikke een  
der kan overhale os!

(„Auto Illustrazione“ Milano)

*Bilow*



PIAGGIO



VESPA