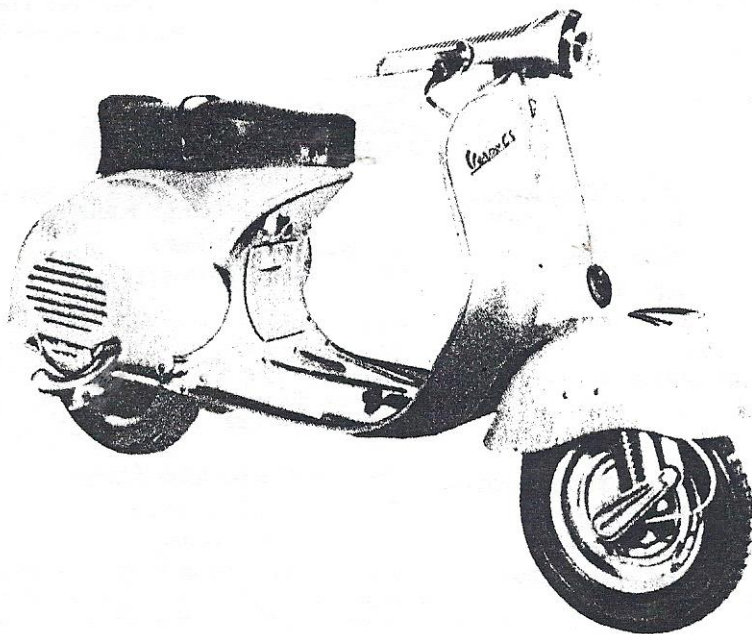


# TEAM *Vespa*



2 . 1997

Vespa Sports 150  
G. S.



**VESPA KLUB DANMARK**

præsident Flemming Olsen  
Kirkegyden 6, Voel  
8600 Silkeborg  
8685 3500

**Team Vespa, Parmagade 17-1 2300 København S**  
**Giro 556 5006**

**formand**  
Henning Skaarup  
Parmagade 17-1  
2300 København S  
telf. 3297 0162

**nastformand**  
Bent Schousen  
Geelskovvej 4  
2830 Virum  
telf.: 4583 0332

**kasserer**  
Th. Hune  
Gurrevej 53a  
2650 Hvidovre  
telf.: 3149 1142

**Vespa Klub Århus**  
Nedergårdsvej 9  
8200 Århus N  
telf.: 4081 8272

**Vespa Klub Fyn**  
Krogyden 15, Kullerup  
5540 Ullerslev  
telf.: 6535 1711

**Vespa Klub Nordvest**  
Fåborgvej 25  
7620 Lemvig  
telf.: 9782 2719

**Vespa Klub Ålborg**  
Nørholmsvej 67  
9000 Ålborg  
telf.: 9818 1228

## Internationalt træf på Fejø

9 - 11 Maj

Igen i år mødes vi til træf med vore tyske venner på Fejø. Jeg håber at vi denne gang kan blive flere danskere og specielt fra Team Vespa. Antalsmæssigt kan vi helt sikkert ikke måle os med tyskerne, men vi skulle ikke gerne falde helt igennem. Sidst var de 2/3 flere end os, det må vi gøre noget ved.

Betaling og dermed reservation, skal være kassereren i hænde senest 1 Maj, og det skal bemærkes, at prisen for arrangementet indeholder fuld forplejning med diverse kaffepauser, og øl, vand og vin kan købes til meget fordelagtige priser. Værelse med bad er gratis, men bliver stillet til rådighed for først tilmeldte. Når alle værelser er optaget, må efterfølgende tilmeldte evt. overnatte i eget telt.

Ved tilmelding bedes anført hvem det drejer sig om med navn, idet nogle af værelserne er 3-sengs, så f.eks. 3 mænd- eller kvinder kan overnatte i samme rum. Vi skulle gerne have puslespillet til at gå op. Sengelinned og håndklæde bedes medbragt. Prisen for hele dette arrangement er inklusive indkøb af præmier:

**Kr. 340,-**

Beløbet bedes indbetalt til:

**Thorkild Hune  
Gurrevej 53 A  
2650 Hvidovre  
Giro 556 5006**

Det foreløbige program er som følger:

<b>9 Maj:</b>	<b>Ankomst eftermiddag</b>	
	Aftensmad	1830
<b>10 Maj:</b>	<b>Morgenmad</b>	0800
	Frokost	1200
	Konkurrancer	1400 ( ændringer forbeholdes eks. dårligt vejr )
	( Prisuddelinger under aftensmaden )	
	Aftensmad	1830
<b>11 Maj:</b>	<b>Morgenmad</b>	0800
	Frokost	1200
	Afslutning	

Torsdag den 8 Maj er helligdag i både Danmark og Tyskland, og man kan derfor komme allerede denne dag, og afregner i så fald kr. 160,- direkte med vores vært Åge Heering på stedet. *Men Thorkild skal have besked om dette.* Telf.: 3149 1132.

Til lørdag aften, er det meget velkomment hvis du har et musikinstrument, og kan spille på det, at medbringe dette, eller måske noget andet. Alt har interesse. Ring hvis du er i tvivl.

Med venlig hilsen *Flemming Shaarup*

Svar til Jørn på indlægget i klubbladet 1 / 1997.

Herlev d. 15.2.1997

Da dit indlæg har mindst én tydelig adresse, er det på sin plads at svare dig her.

Mit tilsagn om at gå ind i bestyrelsen var ud fra ønsket om at fastholde klubbens oprindelige formål, nemlig at være samlingspunkt om en bred interesse for Vespa scooteren, og havde gennem de sidste par år noteret mig en tendens til at klubben aktiviteter åbnedes mere og mere for scootere af andre fabrikater og sågar motorcykler. Den tendens vil jeg godt bremse, fordi det efter min mening, på mange måder, ikke er en hensigtsmæssig sammenblanding.

Af samme årsag har jeg stillet forslag til vedtægtsændringer der har til formål at give klubben en mere klar identitet i den retning. At have vor egen identitet er netop hvad jeg tror der gør, at vi vedbliver at have en klub. Scooteren afviger fra motorcyklen, på så mange punkter, at en scooterklub har sin berettigelse og Vespa scooteren er på sin side meget forskellig fra andre scootere der gør, at vi har en mærkeklub vi kalder Team Vespa. Vi udgør ikke nogen stor gruppe, men hvad gør det?, når bare man har det godt med at pleje sine særinteresser. Det er der jo i sig selv ikke noget usædvanligt i.

Angående bestyrelsesarbejdet, så synes jeg nok du er lidt uretfærdig over for andre end formanden, selv om han klart fortjener al den ros han kan tilkomme, **men**, vi har kassereren i bestyrelsen Thorkild Hune der i mange år har gjort et stort arbejde med at holde styr på pengesagerne, herunder kontingent inddrivelse. - vi har næstformanden Bent Schousen der hvert år har arrangeret flere vellykkede ture "ud i det blå" ( eller rettere - ud i det grønne ) samt åbnet sit og Eva's hyggelige hjem for alle deltagerne i disse ture, - og, i al beskedenhed har jeg, endda før jeg kom i bestyrelsen, arrangeret turen "Åbne Bakken" 1996.

På det tidspunkt sad du Jørn, i Team Vespa bestyrelsen, og også dengang var du bedst til snakke i stil med dit indlæg og slå ud med armene, - ellers ikke andet og mere.

Jeg pointerede i mit brev til bestyrelsen af 8.4.96, at det ikke var et person anliggende, men kan da godt se, at du kan opfatte det sådan, da du jo er den person der har skiftet Vespa'en ud med en motorcykel og -deltaget i klubbens køreturene på den.

Jeg oplever vor klub som endog meget rummelig hvad angår personligheder og det er da oftest en berigelse, men jeg holder fast på, at vort fælles samlingspunkt stadig skal være **Vespa scooteren.**

Tak.

### **Sælges :**

Freddy Christensen.

Hvis du kun har kørt 150 cc,  
så skulle du unde dig selv  
den fornøjelse at eje en :

#### **Vespa PX 200 GS 1989**

28.070 km

El. start , 12 volt

Rød, velholdt og godt kørende.

Pris 17000,-

Freddy H. Christensen

Tlf. 44 98 94 32



## Til Norge på Scooter

af Bo Hammelev

Jeg havde et par år haft lyst til en længere tur på scooter end tidligere. I juni 1995 så jeg en reklame for Hove Fjellgård mc camp/pensjon på Mc Touringclubs campingplads ved Kolin i Jylland.

Mandag morgen den 7 august 1995, kørte jeg fra Tappernøje, efter at have pakket mit sædvanlige "bjerg" på maskinen (dog uden overlæs) I flot sol kørte jeg mod København, hvor jeg holdt en pause. Derefter fortsatte jeg mod nord, og tog over ved Helsingør-Helsingborg, det kostede kun 160 kroner, hvilket jeg syntes var billigt.

Vel ankommet til Sverige, kørte jeg ad vestkystvejen nordpå, og første stop holdt jeg ved Hallandsåsen, ca. 180 kilometer hjemmefra. Næste stop var 23 kilometer fra Falkenberg ved Smedjans gatukök, hvor jeg spiste aftensmad og en kop kaffe, det vil sige det blev til flere kopper idet den anden var gratis.

Det gælder mange steder i Sverige, bare spørg efter en "påår".

Herefter gik det videre langs vestkysten, til den første campingplads ved Kungselv, efter at have kørt en omvej på ca. 40 km. Første dag efter 415 kilometers kørsel, teltede jeg 20 meter fra landevejen. Sikken larm. Tirsdag morgen pakkede jeg sammen igen, og kørte videre og komsumerede en pølse med brød i Ljungskilde, og kort efter krydsede jeg grænsen til Norge ved Svinesund, hvilken udsigt!. I Oslo var trafikken rædselsfuld. Efter Oslo kørte jeg ad E 18 mod Drammen, dog uden at smage på den, og derefter kørte jeg så mod Hønefoss. Derefter ad vej 7 mod Bergen, og hen mod aften nåede jeg målet, Hove Fjellgård, tæt ved Ål. Jeg havde nu kørt 910 km. ialt Her var der 5-6 andre motorcyklister. Efter teltslagningen, gik jeg ind og fik en gang sen aftensmad som bestod af medisterpølse og kartofler garneret med ærtekartoffelmos, en kop kaffe og en hyggelig

sludder med de andre gæster, og derefter godnat.

Onsdag vågnede jeg ved svagt skyet vejr. En schæferhund holder mig med selskab, mens jeg sidder udenfor teltet og skriver dagbog. Efter morgenmad og kaffe, kørte de andre mc'ere, selv gik jeg lidt rundt og nød den fantastiske udsigt mod Ål/Hallingsdalen, og vejret er i mellemtiden blevet perfekt. Senere på dagen kørte jeg ad en lille ujævn vej mod Kvinnegards Lia, med skiftevis skov og kig ud over Hallingdalen.... Jamen her er bare fantastisk!. Tilbage til Hove, efter at have provianteret i Ål. Der er nu ankommet flere hold, og vi fik snakket en hel del til aftenkaffen *han får drukket ikke så lidt kaffe, ham Bo. Red.*) Her er også en bar med øl og hvad dertil hører.

Torsdag kørte jeg til Geilo, en strækning på 25 km. hvor jeg bl.a. fik kigget på stationen, da jeg interesserer mig meget for jernbaner/modeltog.

På vejen heim, stoppede

jeg ved en foss med en lille sø, hvor jeg sad undrende og så på landskabets spejning i vandet, brudt af store sten.

Resten af dagen gik stille og roligt og vejret er næsten for godt, da det er hedeølge. Ren afslapning, dog fik jeg snakket en del med de

andre, helt til klokken 0100.

Fredag stod jeg op klokken 8, og begyndte at pakke. Her er ikke en sky på himlen. Efter en god gang morgenmad, og endnu mere snak, er klokken nu blevet 1015, så nu står den på hjemtur, og her har været rigtigt skönt.

På hjemturen, camperede jeg mellem Varberg og Falkenberg. Jeg var hjemme i Tappernøje lørdag, efter at have kørt nogenlunde den samme rute hjem som ud. Turen blev sammenlagt på 1910 kilometer.

## GRILFEST I VOEL CITY

**Lørdag den 14. juni 1997 afholdes grilfest hos presidenten.**

**Alle medlemmer af de regionale Vespa Klubber er velkomne. Tilmelding til Tove eller Flemming på tlf.: 86 85 35 00.**

**Vi starter ved 12-tiden og hygger os så længe vi kan stå på benene. Der er rigelig med plads til overnatning i telte i haven. Husk at tage kød og drikkevare (rigeligt) med.**

**Der vil traditionen tro være forskellige indslag i løbet af eftermiddagen og aftenen.**

**Fra kl. 10.00 - 12.00 vil Vespa Klub Danmark afholde generalforsamling. Der vil separat blive tilsendt program til de enkelte regionale formænd.**

Med venlig hilsen

Flemming  
V.K.D.





# ♥ BAKKEN ÅBNER ♥

**Tirsdag d. 25 marts 1997**

Ar efter år deltager flere og flere i den traditionsrige køretur fra Nørrebrogade til Dyrehavsbakken for at åbne Bakken I 1995 hvor vejret var godt, var antallet af 2-hjulskøretøjer 5500, - i 1996 var der "kun" ca. 3500 fordi det var både koldt og vådt, og nogen vil altid falde fra når vejret ikke er særlig indbydende. Snart har vi så igen chancen til endnu en oplevelse for livet, oven i alle de andre vi samler på, - så dem der endnu ikke har prøvet at deltage i dette flotte imponerende og farverige arrangement for 2-hjulskøretøjer kan godt bide spids på, at de er gået glip af noget. Veteranerne i denne sammenhæng ved, at omtalen ikke iover hverken for meget eller overdriver. Det er først de senere år at scooterførere har dristet sig til, rent bogstaveligt talt, at stille op mellem den overvældende majoritet af motorcykler, men vor tilsynskornst har ikke givet anledning til nogen optrin eller drillierier, endstige scooterafbrændinger. Tværtimod kan man måske sige, for en scooter bliver ganske enkelt ignoreret. Kun i det omfang at du er en del af trafikbilledet, viser motorcyklisternes hensyn, men så heller ikke mere, og de følges ikke gerne med samme fart som dig på turen til Bakken. Alt dette er vi jo i forvejen vant til fra motorcyklisternes side til daglig ude i trafikken, så det skal naturligvis ikke få os til at blive væk, når vi nu så gerne vil lege med og det ikke koster noget. Vi har også haft lidt svært ved at finde sammen som køre af scootere, men de nye EU - knallertscootere begynder så småt at fylde noget i gadebilledet, hvilket naturligt også afspejler sig i arrangementer af denne type, og da turen foregår inden for det Storkøbenhavnske område, - altså bymæssig bebyggelse, kan alle typer indregistrerede 2-hjulskøretøjer følge med. Når, - eller hvis, vi holder os samlet som en gruppe af scooterførere, vil vi også mærke den dejlige fornemmelse det er at være en del af et større fællesskab, uden

at man behøver at give afkald på sin individualisme.

Derfor venner: Kom nu op af lænestolen selv om du lige har smidt dig i den efter en lang og anstrengende arbejdsdag, hvis du altså er så heldig at have sådan én, - start Vespa'en og kød ud til Nørrebrogade, hvor dem der vil sikrer sig en plads i allerførste gruppe der slippes afsted, liner op ved 16 tiden, i krydset Hyltebro / Nørrebrogade. Området ved Stefanskirken plejer at tiltrække de lidt ældre og -specielle køretøjer, så scooterførere hører mest naturligt til i nærheden af den gruppe. Stefanskirken ligger ikke overraskende, hvor Stefansgade munder ud i Nørrebrogade, vil det være et godt sted at mødes.

Rækken af motorcykler vil være vokset fra fronten og til Stefansgade ca kl 17.00, så et stykke tid før dette tidspunkt vil være OK, dog, hvis du vil være sikker på at kunne komme ind på selve Nørrebrogade og ikke kun holde i en af sidegaderne, så kom hellere en halv time før end en halv time senere. Kommer du tidligt, har du tid til at se på de andre maskiner, altså af dem du kan nå, når der er ca. 5000 af slagsen.

Kolonnen af køretøjer plejer at nå næsten helt ned til Jagtvej, tro det - eller kom selv og se, og når de forreste motorcykler sendes af sted mod Bakken kl 18.00, eskorteret af motorcykelbetjente, bliver kolonnen så lang, at de sidste køretøjer først er afsted 1 1/2 time senere. Langs hele strækningen står der tilskuere i alle aldre og -køn (nogen kønnere end andre!) på begge sider af Nørrebrogade, der er helt afspærret for anden trafik, for at nyde det imponerende skue og fryde sig over de flotte maskiner.

Det er helt almindeligt, at de fleste deltagere vælger at nøjes med køreturen til Bakken og ikke i aftenens udskejelser. Eventuelle spørgsmål kan rettes til

**Freddy Christensen på tlf. 44 98 94 32**

## Fej - turen maj 1996.

### En stemningsrapport, og appetitvækker til arrangementet 1997

Arrangørerne, var spændte på hvordan årets Fej - arrangementet ville forløbe, for vi havde ikke meget erfaring i at arrangere internationale stævner og havde derfor prøvet at tænke alle situationer igennem, - såsom tilmeldinger og bekræftelser, rutekort og adressen på Fej lokaliteten "SOLVANG", værelsesfordelingen, underholdning under 2 - eller 3 dages opholdet, souvenirs, præmier - også træstrømper, talen til gæsterne, med specielt afsnit til damerne - og til scooteren og så oversat til tysk!, etc. etc.. Heldigvis var alt vedrørende selve forplejningen og indkvarteringen lagt i hænderne på Solvang's ejer, Aage Heering, som vi husker fra den vellykkede Fej - tur i maj 1993, og det skulle vise sig at Aage heller ikke denne gang skuffede vore gæster eller os selv. Alle gav udtryk for tilfredshed med standarden og portionernes størrelse, og især, når man tager prisen i betragtning. Tre dage med fuld forplejning og dobbeltværelse med bad for 320.- kr/pr. person ialt. Et stort OK, også for det. Drikkevarerne var dog excl., men kunne købes til næsten høker priser.

Spændende var det også, hvor stor interessen for arrangementet ville vise sig at være blandt Vespakørere fra andre klubber og ikke mindst fra udenlandske Vespa klubber. Vi blev ikke skuffede, for tilmeldingerne strømmede ind fra Århus Vespa klub, Fyns Scooter klub, fra FIV (hovedorganet for alle Vespa klubber i DK, Silkeborg) og ikke mindst, fra tyske Vespa klubber i Hamburg og Flensborg, samt 2 tyske, klubløse Vespakørere. Ialt deltog 53 personer (+ Aage Heering der også er Vespa kører og medlem af vor klub), på 26 Scootere repræsenterende mange forskellige modeller og årgange, men naturligvis alle af fabrikat VESPA. Hertil skal bemærkes, at flere af deltagerne havde ledsagerbil med, enten for at spare scooteren, - tid, eller måske fordi det, med kun 8-9 graders varme og udsigt til regnvej, kunne blive ret koldt og måske vådt, for køreren og passageren når man sidder udvendigt på sit køretøj i stedet for at sidde mere komfortabelt indenfor.

Hvad lavede vi så, i de mange timer vi var sammen?

Kort fortalt, gik det meste af fredagen, - for dem der ankom denne dag, med udpakning og indkvartering, som foregik efter de fastsatte regler, nemlig, at de først tilmeldte fik de bedste værelser, hvilket dog stort set kun ville sige forskellen mellem at have eget bad eller ikke. I praksis betød det ikke noget særligt, idet mange af gæsterne kendte hinanden så godt i forvejen, at dem der ikke havde baderum, nemt kunne låne sig frem til denne ekstra komfort. Desuden har ikke alle, lige stort badebehov. Dette ikke sagt for at antyde noget og slet ikke møntet på nogen bestemt. Efter at der var blevet serveret aftensmad, sluttede dagen med underholdning i form af viser med pianoakkompagnement udført Aage Heering. Han spiller på mange "strenger".

Lørdagen startede med morgenbord kl. 8.30. - rundvisning på Ø'en med fremvisning af den fuldt restaurerede og komplette smedje, videre til Lokalhistorisk arkiv, til Dybvig havn og dens træskibsværft, til Ø'ens nordøstligste punkt, og endelig til Øens kirke. Det er noget af et skue at opleve så mange Vespa'er køre i en lang kolonne, - 26 Vespa'er fylder alligevel noget. Turen varede ca. 1 time, men begrænsedes af, at turens guide Aage, skulle tilbage til Solvang for at forberede frokosten. Han har et kæmpe potentiale og fungerer som en én - mandshær. - alt forplejning ordnes fra tidlig morgen til sent på aftenen af ham. At nogle af deltagerne så giver en hånd med ved borddækning og afrydningen og andre småting, er vel kun naturligt. På grund af formiddagens interessante rundvisning, skred tidsplanen lidt med hensyn til det anførte tidspunktet for frokosten, og her kom tyskernes holdning til disciplin til udtryk, idet de ikke er vant til "slinger i valsen", - siger planen kl. 12 er det kl. 12 og ikke ét minut før og i hvert fald ikke ét sekund efter. Vi danskere tager det ikke så tungt, især når der er en plausibel grund til at tidstabellen er skredet.

Efter at have indtaget frokosten, som bestod af flot tilberedte og velsmagende rødspætte fileter med garniture, var der udenfor, linet op til det indslag vi alle forventede os meget af, nemlig manøvreringslektion eller Gym-kahna som det hedder på nudansk. Det var Ib og Gerda fra Århus Vespa Klub der havde lagt banen ud og dermed bestemt sværhedsgraden og antallet af ting som køreren og passageren skulle udføre undervejs. Passageren skulle bl.a. kaste en fodbold ned i et skraldestativ, - en tennisbold i en plasticspand, - et glas vand skulle af føreren, tages fra højre (ups! gashandtagsiden) og sættes på et bord på venstre side, - fem ringe skulle kastes ned over et tilsvarende antal tappe. Dartpille skulle kastes mod en ballon helst for at den skulle springe og endelig skulle en skydeskive ligeledes rammes med kastepile. Alt sammen medens føreren forsøger at holde balancen og -ekvipagen inden for den afmærkede bane, som naturligvis indeholdt nogle snævre sving og andre listige forhindringer.



Der var nogle der kunne prise sig lykkelig for at der ikke stod vejtræer langs banen, for så skulle vi helt sikkert have haft både plasterkassen og værktøjskassen frem.

Pointgivningingen bestod i at man fik et plus for hver vellykket disciplin i prøven og fratrukket ét hvis man satte foden ned eller overskred banens afgrænsning, hvis motoren gik i stå, - man tabte passageren eller f.eks. vælter. For at imødegå problemet med at to ekipager skulle slutte med samme pointtal, gennemførtes tillige en runde på ren tid, og her blev der virkelig givet gas så forhjulet løftede sig og - bremsede så det peb i gummiet. Manøvreprøverne forløb fint og alle morede sig storartet, ikke mindst dem der havde valgt at deltage i løjerne som tilskuer på "tribunerne".

Der var ingen rigtige uheld under selve manøvreprøverne, men ét under forprøven. En klassisk fejl, forårsaget af glemsomhed og en sikkerhedsbrist på især ældre Vespa'er. Det, som mange af os ældre købere husker som torske dumt, hændte for øjnene af os alle, idet 20-årige Ole fra Hamburgklubben med sin kvindelige bagpassagerer var kommet frem til den sidste del af øvelsen, hvor man skiftevis skulle dreje skarpt til højre og derefter skarpt til venstre for at komme udenom forhindringerne, og hvis man så ikke har tænkt sig godt nok om før man starter, eller måske ikke er klar over det, så siger det pludselig - Klik i styrlåsen når styret drejes helt til venstre, og ingen i hele verden, kan nå at reagere på at styret pludselig låser sig i den stilling, så resultatet er uundgåeligt, man vælter ud til højre hurtigere end man når at opfatte hvorfor, - før altså bagefter. Heldigvis var farten helt nede på gå tempo, så der skete ingen skade, hverken på personer eller køretøjet. Vi er sikre på at Ole aldrig glemmer, at på hans Vespa model og årgang, er det ikke nok at nøglen sidder i styrlåsen, den skal også sidde på den rigtige måde. Det er naturligvis også en påmindelse for os andre med gamle Vespa'er, at de har denne lumske "konstruktions fejl". Ole viste sig igrøvrigt at være kendt som lidt af en "damernes ven", så flere af damerne blandt tilskuerne strømmede straks til og fik hurtigt Ole på højkant igen og trøstet ham og børstet hans tøj. Vi tror ikke at han får varigt mén af oplevelsen, - altså den med styrlåsen, - men nok af "dameturen". Var der igrøvrigt nogen der mon skænkede den kvindelige bagsædepassagerer en tanke ?

Efterhånden var der ikke flere der ønskede at afprøve sine færdigheder, og der skulle voteres og tælles point sammen. Resultatet skulle dog først forelægges efter aftensmaden, så der blev tid til en tur til Skælø som er forbundet til Fejø med en kunstig dæmning. Aage Heering fortæller engageret om alt vi ser på vor vej og kan desuden et par "artige" historier om lokale forhold, bl.a. om iruen på den største gård og stedets unge fodermester, - nå da da da. Kom så ikke og sig, at der slet ikke er noget der rør sig på de små danske Ø'er, - og at der skulle være kedeligt !!

Efter den velsmagende aftensmad blev resultatet af dagens konkurrence bekendtgjort, og præmierne uddelt, hvilket foregik under stor opmærksomhed og megen munterhed og godmodigt drilleri. Det virkede som om, alle synes de rigtige var blevet belønnet, om ikke rigeligt, så da belønnet

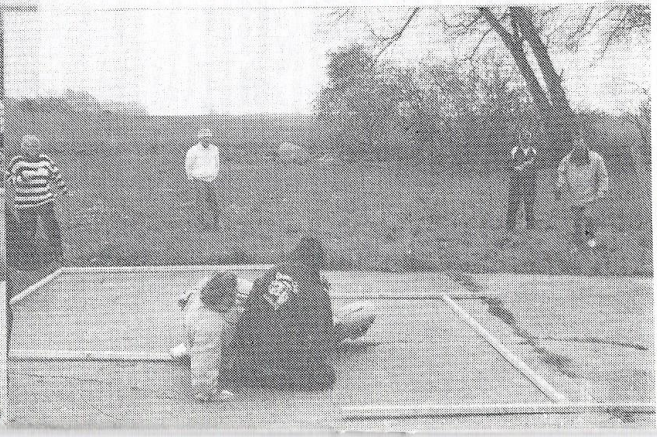
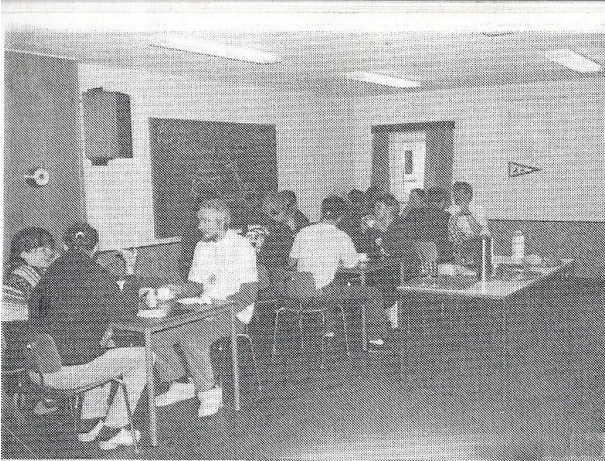
Nævnes skal, at formanden for FIV, Flemming, er salutkanon entusiast, hvilket han demonstrerede før hvert hovedmåltid. Iført reglementeret (?), knaldrød uniformsfrakke fra Sortkrudt Brødrenes Orden, antænder Flemming luntten med en fidibus og et øjeblik efter flænges luften af et øredøvende brag. Sådan !. Så er der givet signal til spisning. Nævnes skal ligeledes, omend med bedrøvelse, at vi desværre var udsat for et frækt tyveri, nemlig, at Scooter Klub Fyn mistede det Vespa flag de ved ankomsten havde hejst i Solvang's flagstang. Ærgerligt at miste en sjældenhed og rigtig kedeligt fordi alle er under mistanke, venner såvel som ukendte fjender.

For at runde en lang beretning af, som endda kun rummer en brøkdel af hvad vi oplevede, glædede det arrangørerne, at der kun kom én alvorlig klage, - selv om der måske let kunne være lejlighed til mange, nemlig fra en af de unge tyskere som på en måske naiv forespørgsel om der slet ikke var noget de savnede og som måske kunne gøre bedre næste gang, svarede: "Jo, vi manglede nogle flere blonde danske piger".  
Danke schön !. Hvor vil du hen med det !. Auf wiedersehen.

Konklusion: Alt i alt en god tur som bestemt opmuntrer til gentageise.  
Tak til alle anonyme hjælpere danske såvel som tyske, under afviklingen af arrangementet, og tak for initiativet til Team Vespa's bestyrelse, især Henning Skårup der trak det største læs.

Freddy Christensen.











## TEAM VESPA - *Køretøjsfortegnelse 1996*

Navn	Årgang	Model	Volumen ccm	Bemærkninger
Bent Skaarup	1957	Gran Turismo	150	
Bent Skaarup	1959	Iso Milano	150	2. køretøj
Jens L. Petersen	1959	Gran Luxe	150	
Ivan Sørensen	1959	Gran Luxe	150	
Per Egelund	1959	Gran Turismo	150	
Chris Surridge	1960	Gran Luxe	150	
Flemming Hansen	1960	Gran Luxe	150	
Niels Gerner Larsen	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
Anton Møller	1964	Popolino	125	
Vibeke Mühldorff	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	
Jens L. Petersen	1965	Sprint	150	2. køretøj
Henrik Tholle	1965	Sprint	150	
Søren Roesen	1965	Super Sport	180	
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	
Kim H. Jensen	1975	Sprint	150	
Oliver Boolsen	1976	Sprint	150	
Svend Packness	1982	P 200 E	200	
Åge Heering	1982	PX 150	150	
F.R. Iversen	1982	PX 150	150	
Søren Ehlers	1983	PX 125	125	
Bo Hammelev	1983	PX 150	150	
Freddy Christensen	1989	PX 200 GS	200	3. køretøj
Niels Peder Sørensen	1989	PX 200 GS	200	
Lars Bruhn Hansen	1993	PX 200 E	200	
Søren Lauritzen	1993	PX 200 E	200	
Aage Frederiksen	1994	Skipper	150	
Laust Nielsen	1994	Skipper	150	
Karsten Bang	1995	PX 200 E	200	
Jørn B. Jensen	1990	Jawa mc.	350	Jawa, motorcykel
Kurt Michael Vilhelmsen	1996	PGO Big Max	50	
Ole Mortensen				P.t. ingen scooter
Bent Schousen				P.t. ingen scooter
Tove Westermann				P.t. ingen scooter
Eigil Iversen				Oplysning mangler
Tom Poulsen				" "
1997: Martin Torpe	1962	Gran Luxe	150	

Ajourført 18. november 1996



Hvordan starter den, når der ikke er nogen vind.

(»Motorcycle« London)

*Bilow*

### VESPA-MOTORROLLER 1985

Typ	PK 50 S	PK 80 S	PK 125 S	PX 125 E	PX 150 E	PX 200 E
Baujahr (Einf.)	1985	1985	1985	1985	1985	1985
Hubraum	48	78	120	122	146	196
Leistung bei U/min	2 kW 4800	4 kW 6000	5 kW 5500	6 kW 6000	7 kW 6000	7 kW 5000
Gänge	4 oder Automatik	4 oder Automatik	4 oder Automatik	4	4	4
Tankinhalt	5,8 l	5,8 l	5,8 l	8 l	8 l	8 l
Reifen	3,00 x 10	3,00 x 10	3,00 x 10	3,50 x 10	3,50 x 10	3,50 x 10
Länge	1690 mm	1690 mm	1690 mm	1765 mm	1765 mm	1765 mm
Radstand						
Breite	700 mm	700 mm	700 mm	700 mm	700 mm	700 mm
Höhe	1070 mm	1070 mm	1070 mm	1115 mm	1115 mm	1115 mm
Leergewicht	86 kg	89 kg	91 kg			
Höchstgeschw.	40 km/h	76 km/h	85 km/h	89 km/h	90 km/h	100 km/h
Steigfähigkeit	24 %	28 %	35 %	40 %	40 %	42 %
Verbrauch	2,9 l	2,9 l	3 l	3 l	3,5 l	4 l







### **Træf i udlandet**

Har du lyst til at deltage i arrangementer i udlandet, kan du altid ringe til formanden og høre om der er noget på bedding. Jeg kan f.eks. nævne i flæng:

26 - 27 april  
Norddeutschen Anrollern  
og det foregår i Lüneburg

31 maj  
Oldtimerløbet Gråsten - Flensburg

Og så afholder Lions Club Karup, det årlige Karup Å  
Marked på Hesselund Søcamping, med både 2 og 4 hju-  
lere i veteranregi. Det foregår i weekenden  
13 - 15 maj

### **Købes og sælges:**

#### **Købes:**

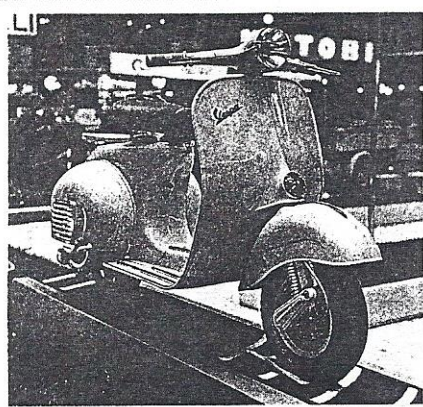
Motor til GL 1963 købes  
Yngve Dinsen  
Trianglen 7c  
2100 København Ø  
telf.: 3142 6050

#### **Sælges**

Rød GL 1964 sælges  
Svend Bølling  
telf.: 4580 3136

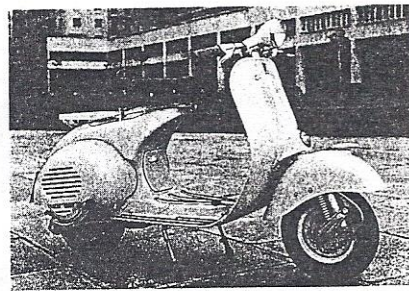


17,



**Vespa 125 Typ 152 1958**

Motor		1 Zyl. Zweitakt
Hubraum	ccm	123,6
B x H	mm	54 x 54
PS/min		4,6/5100
Kraftstoff		1:20
Zündung		Schwungrad-Magnet
Anlasser		Kickstarter
Getriebe		3-Gang
Länge	mm	1635
Breite (Lenker)	mm	655
Höhe	mm	985
Radstand	mm	1180
Kurvenradius	mm	1500
Leergewicht	kg	81
Bereifung		3,5 x 8"
Tankinhalt	l	7,7
max. km/h		75
Verbrauch l/100 km		ca. 2,2
Anmerkungen		Serienmäßig mit Motorradsätteln, in der de-Luxe-Ausführung mit Denfeld-Sitzbank. Keine Klappe mehr vorn unter dem Sitz.



**Vespa 150 1954/55**

Motor		1 Zyl. Zweitakt
Hubraum	ccm	145,45
B x H	mm	57 x 57
PS/min		5,5
Kraftstoff		1:20
Zündung		Schwungrad-Magnet
Anlasser		Kickstarter
Getriebe		3-Gang
Länge	mm	1655
Breite (Lenker)	mm	790
Höhe Bodenblech	mm	200
Radstand	mm	1160
Kurvenradius	mm	1500
Leergewicht	kg	90
Bereifung		3,5 x 8"
Tankinhalt	l	6,25
max. km/h		75
Verbrauch l/100 km		ca. 2,2
Anmerkungen		Serienmäßig mit Tachometer versehen. Die Motorabdeckung weist waagerechte Lüftungsschlitze auf. Wahlweise ein oder zwei Sättel oder ein Sitzkissen für den Sozius.





## SIDSTE NYT!

Husk at tilmelde dig til Fejø-turen inden 1 maj, der er allerede mange tilmeldinger fra Tyskland, og hvis du vil sikre dig værelse, skal du ikke vente, der er måske allerede ved at være "udsolgt" fordi interessen sydfra har været overvældende. Vi havde ikke tænkt os at der var så stor forhåndsinteresse.

