

TEAM *Vespa*



Nr 4

1997



PIAGGIO
PX 200

VESPA KLUB DANMARK

præsident Flemming Olsen

Kirkegyden 6, Voel City

8600 Silkeborg

telf.: 8685 3500

Team Vespa, Parmagade 17-1 2300 København S

Giro 556 5006

Internetadresse: <http://w1.1439.telia.com/~u143900015>

formand

Henning Skaarup

Parmagade 17-1

2300 København S

telf.: 3297 0162

Freddy H. Christensen

Hyldestubben 20

2730 Herlev

telf.: 4498 9432

kasserer

Thorkild Hune

Gurrevej 53a

2650 Hvidovre

telf.: 3140 1142

Poul Aage Eriksen

Højgårdstoft 224

2630 Tåstrup

telf.: 4399 6964

turudvalgsformand

Flemming Iversen

telf.: 4615 0568

Vespa Klub Nordvest

Fåborgvej 25

7620 Lemvig

telf.: 9782 2719

Vespa Klub Århus

Nedergårdsvej 9

8200 Århus N

telf.: 4081 8272

Vespa Klub Ålborg

Nørholmsvej 67

9000 Ålborg

telf.: 9818 1228

Vespa klub Fyn

Krogyden 15, Kullerup

5540 Ullerslev

telf.: 6535 1711

Din Vespaklub på Internet

Team Vespa er gået på Internettet med egen hjemmeside. For de som har adgang hertil skal jeg oplyse, at adressen er:

<http://w1.1439.telia.com/~u143900015>

Lidt kryptisk desværre, men senere bliver det nemmere at finde stedet. Husk at adressen skal skrives nøjagtigt som angivet. Tegnet "~" fås ved at holde **højre ALT-knap** nede, og så trykke på tasten **til højre for "Å"**-knappen.

Det er meningen at adressen skal registreres i diverse databaser så den bliver let at finde for nye Vespa fans, men det tager lidt tid. På nuværende tidspunkt er vi registreret i,

www.forum.dk (søg på "vespa")
Alta Vista (søg på "team vespa")

Målet er, at nye Vespa ejere, som ikke kender vores klub, skal kunne finde os blot ved at skrive "vespa".

Til oplysning for de som ikke har adgang til Internettet, skal jeg kort fortælle hvad den indtil nu indeholder:

En forside med det klassiske Vespa emblem (det gamle der går skråt op til højre), vores eget klubmærke med havfruen, samt billeder af den første rigtige Vespa 98 fra 1946 og en PX200 fra 1982. Herfra kan man gå videre til fire andre sider:

Arrangementer, hvor det er meningen at udbrede kendskabet til klubbens arrangerede ture og andre Vespa-træf.

Historie, hvor nybegyndere kan læse lidt om den spændende Piaggio historie.

Teknik, her kan man se listen over samtlige stelnumre gennem tiderne (taget fra vores eget blad).

Endvidere kunne man her vise billeder af medlemmers scootere eller fortælle andre om sine erfaringer.

Links, herfra kan man besøge andre Vespa steder ude i verdenen.

Til sidst en lille historie fra den store verden:

Dagen efter ovenstående kom ud på Nettet, modtog jeg en email fra en pige i Texas. Hun havde selv en privat Vespa hjemmeside og havde set vores, som hun ønskede tillykke med. Hun havde endda kunnet læse en del af den på dansk! Hun ejede en 1974 Primavera, og sagde at det blandt unge nu var meget "cool" at køre Vespa i USA. Hun fortæller endda, at et af Texas' største og dyreste stormagasiner sælger gamle renoverede Vespa scootere for 4000\$!!!

Jan Haugsted

En Vespahistorie af Jan Haugsted

Som 18-årig fik jeg min første Vespa, en sølvgrå Grand Sport med styrtbøjler og reservehjul monteret indenfor forskærmen. Dengang var jeg under interesse-indflydelse af min 3 år ældre svoger hvis scooter det var jeg havde købt. Jeg mindes endnu den dag The Beatles kom til landet: jeg mødte op i lufthavnen ligesom tusindvis andre, og da de kørte til byen fulgte jeg med på Vespa'en. Pigerne flokkedes om mig for at komme bagpå, men jeg var for genert dengang - ak! Scooteren blev iøvrigt hurtigt skiftet ud med en bil.

--- og tiden gik ---

Som 49-årig holdt min kone og jeg ferie på Kreta. Vi havde lejet en bil og var kørt op i bjergene. En dag sad vi på en cafe og nød bare livet og det gode vejr. På den anden side af vejen kom to midaldrende par hver på en lejet scooter. De syntes at nyde turen og køretøjet og min kone fandt det interessant at "ældre" folk kunne køre på sådan en tingest.

Da vi i vores hjemby dagen efter gik den sædvanlige aftentur, lagde vi derfor ekstra mærke til, at næsten hveranden forretning i byen var et scooter udlejningsfirma. Pludselig spurgte min kone om vi ikke skulle prøve sådan én - hun syntes der måtte være noget ungdommeligt og romantisk ved at sidde bagpå og holde om en mand, det havde hun aldrig prøvet. Jeg var naturligvis med på ideen og vi lejede en scooter for en dag.

Det var en af de her moderne scootere som ligner et lille rumskib, vistnok en Peugeot. Nu skulle jeg for første gang i

mit liv have en pige "bagpå", men som tidligere Vespa-ejer mente jeg jo at have styr på situationen. Først forklarede manden i butikken kort køretøjets funktioner: man startede motoren ved et tryk på en knap medens man holdt håndbremsen inde, derefter kørte man blot ved at dreje på gashåndtaget! I forvirringen nåede jeg at stille det spørgsmål som havde ligget på mine læber siden vi gik ind i butikken: hvor er koblingen og gearet?, det var trods alt mange år siden jeg sidst havde siddet på en scooter. Manden rystede uforstående på hovedet og det gik op for mig, at tiden ikke havde stået stille på scooterområdet.

Hele næste dag kørte vi op og ned ad den lokale "strandvej" og nød den friske luft man får ved scooterkørsel. Det er jo også nemmere dernede, når temperaturen er over tredive grader og man er iklædt polobluse og shorts. Styrthjelm er ligeså sjældent et syn sydpå som det var på de gamle Vespa-reklamer med langbenede letpåkledte damer.

Og hvordan oplevede jeg så denne scooter-revival? Tja.. Peugeot'en kørte da udmærket, men min irritation over alt det automatiske steg i løbet af dagen. Borte var denne kække opadgående bevægelse i venstre håndled når man sætter i første gear som jeg pludseligt mindedes fra min Vespa i gamle dage. Borte var den karakteristiske put-put-put-lyd, når man slap gassen fra høj fart. Borte var muligheden for at køre lydløst ind i en lille bjerglandsby fordi automatikken gearer ned når man sænker farten og derved går motoren *op* i omdrejninger. Denne fuldstændige mangel på kontrol over motoromdrejningerne vakte nå samme tid

min irritation over den moderne Peugeot, og min længsel efter den gamle Vespa.

Hjemme igen begyndte en drøm ganske langsomt at spire frem. Jeg nærmede mig de halvtreds, som Vespa'en lige var blevet, så nostalgien kendte ingen grænser. Desuden kunne jeg godt bruge noget at få tiden til at gå med - jeg har hele mit liv selv lavet min bil når det var nødvendigt. Nu orkede jeg ikke det mere, men en Vespa - det er anderledes overskueligt når der skal laves noget. Beslutningen blev taget i fællesskab: jeg skulle i fødselsdagsgave have en gammel Vespa som jeg så kunne gå og renovere på de kommende år (jeg havde egentlig ikke behov for den som transportmiddel så det hastede ikke).

Der gik nu nogen tid med søgning efter en gammel Vespa især i Den Blå Avis. Jeg havde regnet med at bruge 2-3 tusind kroner på det, men jeg blev kloge-re. Jeg kunne stort set kun finde gamle tresser-modeller til omkring femten tusinde. Til sidst satte jeg selv en annonce i avisen hvor jeg søgte en evt. lettere defekt Vespa. Den eneste reaktion var fra en ung mand som havde en P-model til salg. Jeg kiggede på den og slog til selv om prisen var i overkanten og der var en fejl i det elektriske system. Der var kun en uge til min fødselsdag og den så meget pæn ud på overfladen selv om den tydeligvis var hjemmelakeret.

På dette tidspunkt havde jeg endnu ikke sat mig ind i Vespamodellernes historie og udvikling siden min gamle GS'er fra 1962, men nu var jeg altså den lykkelige ejer af en P150X indregistreret i 1983, men produceret 1980.

Restaurering

Mit foreløbige mål var at få den til at se ny ud, og så skulle den males rød. Første skridt var at låne Haynes Vespabog dækkende alle P-og PX modeller på det lokale bibliotek, hvorefter jeg begyndte at skille den ad. Det første problem opstod da jeg læste i Haynes, at min model skulle have et rent AC kredsløb, hvori-mod min beviseligt var udstyret med et 12V batteri! Endnu mere forundret blev jeg da mine målinger viste, at mit eksemplar havde *både* et AC og et DC elektrisk kredsløb. Det er mig endnu en gåde, hvilken begrundelse Piaggio har haft for dette, kan nogen give en forklaring? Nå, men jeg kunne altså ikke stole på det elektriske diagram i bogen, så jeg søgte i litteraturen og på Internettet efter et diagram og fandt også nogle med forskellige kombinationer af AC og DC forsyning af lamperne, men ingen matchede kredsløbet i min Vespa.

Jeg måtte altså selv konstruere diagrammet og jeg gjorde det ved hjælp af mange målinger og farverne på ledningerne (senere har jeg hørt andre udtale, at man aldrig kan stole helt på et Vespa kredsløbsdiagram). Jeg lavede også tegninger af ledningers og kablers placering, især hvor de går op gennem styrstammen og fordeles oppe i styret.

Nu adskilte jeg så hele scooteren ned til mindste skrue. Dog besluttede jeg ikke at røre selve motorens indre i denne omgang fordi den tilsyneladende "gik" godt. Samtlige stumper blev lagt i kasser - skruer, møtrikker og andre småting lagde jeg i plastbægre hvorpå jeg med en spritpen skrev hvor indholdet tilhørte.

Som arbejdet skred frem blev jeg overrasket over gummilisternes generelt gode tilstand, til gengæld var der meget rustangreb på stellet. Jeg vil her nævne nogle typiske problemer som opstod under adskillelsesfasen:

Det var min hensigt at adskille så meget som muligt for at kunne oplakere delene hver for sig. Da jeg kom til pyntelisten på skjoldet var jeg først i tvivl: den var af aluminium og åbenbart valset på kanten af pladen. Den kunne i hvert fald ikke genanvendes skønnede jeg, så enten skulle jeg lade den sidde og så male ovenpå, eller jeg kunne fjerne (og dermed ødelægge) den og hvordan skulle en evt. ny liste så monteres? Jeg gruede over dette problem i nogen tid, men til sidst fjernede jeg den alligevel. Jeg kunne ikke bære tanken om at den bare skulle overmales.

Et andet klassisk problem når man skal adskille et gammelt køretøj er skruer/bolte som knækker når man forsøger at løsne møtrikken. Dette skete adskillige gange for mig, bl.a. med kablernes justerskruer samt boltene der holder lyd-potten fast. Problemet opstår når skruer af stål sidder i aluminium - denne kombination har en tendens til at gro fast. Alle gode råd om rustløsnende olie og opvarmning duede ikke i mit tilfælde. Til sidst opgav jeg at få skruerne ud og i stedet borede jeg dem ud og skar evt. nyt gevind og det lykkedes faktisk.

Endelig vil jeg nævne problemet med kontakterne der fører strøm til bageste blinklys. De sidder i hver side på rammen og ses udefra kun som en tynd ring af plast. Jeg kunne ikke se hvordan de var monteret og derfor kunne jeg ikke få

dem af. Til sidst måtte jeg i min desperation hugge dem af med et stemmejern, så faldt de ud og først da kunne jeg se at de simpelthen var presset på plads i hullet og sad ved hjælp af modhagere, så de kunne altså ikke afmonteres uden vold. Heldigvis kunne jeg senere skaffe nye.

Da alt var skilt ad og jeg havde det nøgne stel tilbage, begyndte jeg at slibe rust med vinkelsliberen. Egentlig var der ikke meget synligt rust, men efterhånden som jeg sleb i overfladen, dukkede der flere og flere rustangrebne steder frem under lakken - ja faktisk var der lettere rust overalt inde under lakken, men værst var alvorlige gennemtæringer i begge sider af stellet hvor pladerne er punktsvejst sammen, samt et hul på undersiden af skjoldet.

I min naivitet havde jeg håbet at kunne klare eventuelle rusthuller med plastic padding men i stedet måtte jeg den tunge vej til en pladesmed, som lavede en professionel reparation ved at isvejse nye plader i stedet for de rustne. Dette pladearbejde lagde en væsentlig del oveni de samlede udgifter til min scooter, men jeg ville have den så god som ny.

Jeg spekulerede på hvor slemt rustproblemet ville have været på en Vespa fra tresserne?

Medens stellet var hos pladesmeden begyndte jeg at rense og renovere alle smådelene: sæde, kontakter, lygteglas o.s.v. Aluminiumsdele som bremsehåndtag, kickstarter og listerne i bunden blev skrabet rene for gammel maling og derefter poleret. Alle gummilister blev rensede og

smurt med silicone. Speedometeret var ridset af tændingsnøglen som den forrige ejer åbenbart havde haft hængende i en snor - det lykkedes at polere glasset og male indfatningen.

Piaggio-mærket på horndækslet var meget ridset så det måtte jeg male op igen. Styrlåsen havde jeg ikke nøgle til, men det lykkedes mig med stort besvær at dirke den op, hvorefter det var muligt at få selve låsecylinderen ud. Jeg omprogrammerede låsen til samme nøgle som sædelåsen for ikke at skulle holde styr på for mange nøgler.

Omsider skulle jeg så hente stellet hos pladesmeden (heldigvis kunne det være i bilens bagagerum). Det skal lige bemærkes, at Vespaen nu var adskilt i 14 chassisele foruden hjulene, det havde jeg ikke tænkt over fra starten. Nu rettede jeg buler ud med en hammer, især bunden og kanterne af skjoldet var skæve. Derefter var det min plan at slibe al overfladerust væk, men det var værre end jeg havde troet. Selv når jeg forsøgsvis sleb igennem malingen et pænt sted, var jernpladen nedenunder alligevel lettere rustet.

Efter at have brugt mange sliberundeler og stålborster på boremaskinen opgav jeg og opsøgte et sandblæseri. Det var ikke første gang han havde behandlet en Vespa så jeg afleverede alle stumper og var meget spændt da jeg skulle hente dem nogle dage senere. Var rusten væk? Havde gevindhullerne overlevet? Hvad med den gamle spartelmasse? Min bekymring var dog ubegrundet, alle 14 dele havde nu en pæn mat grå og ren overflade, 100% fri for rust og gammel maling!

I Carporten byggede jeg en midlertidig malekabine af plastfolie og så gik jeg i gang med spraydåserne. Min plan var selv at grunde, spartle og slibe, da det var her jeg kunne spare penge. Selve slutlakeringen ville jeg overlade til en professionel.

Jeg sprøjtede først med primer, derefter med en filler som efterlader et tykkere lag beregnet til at slibe i. Mange steder var det nødvendigt at fylde buler ud med spartelmasse med efterfølgende slibning. Denne process blev gentaget lige til jeg var tilfreds med resultatet.

En overraskende effekt af sandblæsningen var nødvendigheden af megen filler og slibning på alle flader, da behandlingen trods alt efterlader jernet med en meget ru overflade.

Efter ugers arbejde med skiftevis maling og slibning var jeg endelig tilfreds. Alle 14 dele følte helt glatte og blanke, og så gik turen atter til pladesmeden - jo det er rigtigt nok, han havde også et malerværksted. Han var målløs over de mange smådele og sagde, at det ville blive et større arbejde end at male en bil, fordi de enkelte dele skulle ophænges i malekabinen i ståltråd. Jeg valgte så den rødeste røde farve han havde ud af ca 150.000 nuancer.

Hjulfølge, bremsetromler, ståfod og forjulsophæng malede jeg selv sølvfarvet, og efter et råd fra en gammel rotte gav jeg de dele et afsluttende lag klar skibslak! Det giver en tyk slidstærk overflade.

Jeg havde besluttet at udskifte alle skruer, bolte, skiver og møtrikker i den udstrækning jeg kunne finde erstatninger. Det lykkedes næsten, kun få specielle skruer blev "genbrugt".

Når man ser de detaljerede billeder i Haynes bøger, ser alting meget nemt ud, men i virkeligheden er delene utroligt snavsede af olie og skidt. En stor del af tiden indtil nu er gået med det "kedelige" d.v.s. adskillelse, rensning og slibning - lidt negativt på en måde. Belønningen får man når tiden er inde til at begynde at samle delene igen, hvilket føles helt anderledes positivt!

Jeg var nu nået til dette punkt: stellet var til maling, alle dele rensset, klargjort og lagt i kasser lige klar til samling, nu skulle jeg beslutte hvilke dele der skulle erstattes med nye. Der var kun få deciderede defekte dele som måtte udskiftes, men andre ting erstattede jeg med nye nærmest af princip, f.eks. alle mekaniske kabler samt bremseser.

Jeg havde ingen som helst erfaring i at skaffe stumper til en halvgammel Vespa, men jeg startede i Københavns vistnok eneste Vespa forretning. Manden jeg købte scooteren af havde ganske vist fortalt mig, at det var et dyrt sted at handle, men alligevel købte jeg indledningsvis bremsebakker og et koblingskabel der. Men han havde ret, jeg tror ikke Vespaen var blevet færdig endnu hvis jeg skulle købe stumperne til de priser.

I stedet surfede jeg lidt rundt på Internettet, og fandt flere butikker i Californien som havde specialiseret sig i postordresalg af Vespa reservedele. De havde online kataloger med priser så jeg kunne sammenligne med de ting jeg allerede havde købt (desværre). Priserne var ca. det halve, men der var jo også lang transport og desuden diverse told problemer, da det er uden for EU. En lille indskudt bemærkning: alene tanken om at købe italienske reservedele i USA er lidt gro-

tesk, frem og tilbage over Atlanten!

Mere Internet søgning resulterede i fundet af en postordre butik i England, som endda havde prissat transportudgiften til resten af EU med forbløffende lave priser. Også denne butik har katalog med priser på nettet, og minsanten om ikke priserne her var ca en trediedel af herhjemme!! Her bestilte jeg i tre omgange de dele jeg manglede, og var hver gang lidt nervøs for om det nu var det rigtige der kom, men det var det! Her er iøvrigt en af fordelene ved EU: man betaler engelsk moms i stedet for dansk, hi.

Så oprandt den dag, da jeg skulle hente scooteren hos maleren. Det var et af de mest spændende tidspunkter under hele projektet: Var overfladen nu så blank som jeg havde drømt om? Var farven nu rigtig? Jeg blev heldigvis meget tilfreds med resultatet og manglede bare at forhandle lidt om prisen (Han sagde, at han havde malet en del motorcykler for nogle rockere, og de spurgte altså aldrig om prisen, men hev blot store sedler op af lommerne!).

Nu begyndte det sjove. Jeg startede med at slæbe stellet ind i huset for at kunne hellige mig arbejdet med at trække kabler indendørs i varmen. Alle ledningsbundter var i forvejen blevet efterset og repareret og det lykkedes efter kort tid at få dem placeret inde i stellet selvom der er meget trangt dér hvor de går op igennem styr-røret. Derefter kom turen til bowden kablerne, oh.. hvilken fryd at arbejde med nye rene ting!

Nu gik det hurtigt. I nogen tid havde der ligget nymalede Vespa-dele rundt

omkring i huset, nogle af dem var del-samlet f.eks. hjul, styrtøj og ståfod. Nu blev de hentet frem og monteret på det nye stel - jeg havde (næsten) glemt be-sværet med de olietilsølede dele som det hele begyndte med. Det eneste jeg havde lidt problemer med, var at få plads til ledningerne inde i lygtedækslet, men det skyldtes nu til dels at jeg indbyggede en summer til blinklyset. Der er *virkeligt* trangt inde i det styr!

Nu var scooteren færdig og jeg havde da allerede kørt lidt rundt på de lokale veje, men jeg manglede altså noget vigtigt: nummerpladen. For at være helt sikker på at den kørte som den skulle, måtte jeg i flere omgange leje prøveskilte for at kunne prøvekøre den ordentligt. Jeg havde stadig ikke glemt den pinlige episode for tredive år siden, hvor jeg var til syn med min gamle Gran Sport: da synsmanden trådte på bremsen, gik pedalen i bund fordi bremsekablet ikke var ordentligt-spændt. Nu blev bremserne ekstra kontrollet flere gange og denne gang holdt de. Til gengæld var der et par andre problemer: stelnummeret var ikke tilstrækkeligt læsbart og forlygtens lys var for svagt. Lyset blev målt med et af disse apparater som også bruges til biler, og jeg hævdede at man ikke kunne forvente at en 25W pære skulle lyse lige så meget

som en 55W, men de havde kun én tærskelværdi og det var den samme på alle køretøjer med motorer over 100ccm.

Nå, jeg bankede et nyt stelnummer i og jeg købte en ny lygteparabol, uden at det ændrede meget på lysstyrken. Nu gennemmålte jeg det elektriske system men fandt det i orden. Ny lygte og spændingen var 12 V, hvad gør man så? Jeg tænkte i nogen tid over dette problem (jeg var ellers ivrig efter at få den nummerplade) og til sidst lavede jeg en ændring i ledningsføringen, således at baglygte og positionslys, som ellers gik på 12V vekselspænding, blev forsynet fra 12V jævnspænding (batteri). Dette aflastede vekselspændings- kredsløbet så meget, at spændingen steg noget og derved gav forlygten mere lys. Atter til syn, lyset var bedre men stadig ikke helt nok til at få måleren op i "OK"- området. Heldigvis var denne anden synsmand mere fleksibel så han lod mig alligevel slippe igenem.

Hurra, ind på kontoret og købe en plade, og hjem til konen og drikke champagne.

Og således opstod et nyt medlem af Team Vespa Øst.

Annonce: Sælges

2 stk Vespa scootere uden papirer sælges grundet min dårlige ryg, har jeg svært ved at gå igang men en restaurerings opgave som denne. Prisen er såmænd kun 4000 kroner, og der følger mange reservedele med, samt en Workshop Manual med. Ring og hør.

med venlig hilsen

Tom Poulsen

Taastrup. telf.: 4352 8862 og 2011 4862

Noget om ture

Vi har tidligere besluttet, at prøve med kortere ture, og specielt aftenture på hverdage, og vi har nu haft et par stykker. Den første var en torsdag aften, hvor vi mødtes på Axeltorv overfor Tivolis hovedindgang. Der var mødt 21 køretøjer op, og de blev beset af publikum med stor interesse - vi andre ikke at forglemme.

Turen gik gennem den indre by til Christianshavn, gennem den gamle flådestation Holmen, hvor vi fik en glimrende historisk gennemgang af området fra flådestationens anlæggelse til idag, fortalt af Peder Ellegaard som er chef samme sted. Derefter gik det videre, bag om Christiania ad Forlandet og Amager Strandvej til Lufthavnen, hvor vi fik et indblik i byggeriet og udvidelsen. Inden vi fortsatte til Dragør, overraskede Cecilie Buch os med at invitere os til kaffe og dejlig kage på Beghuset i Dragør, hvor hun slår sine folder til daglig. Tak for det Cecilie. Jeg tror vi blev der lidt længe, men der blev hygget og snakket meget, inden vi kørte hjem.

Den næste tur var den 22 juli, mødested Arken i Hvidovre. Så gik det sydover med et besøg hos en af medlemmerne i Heinkel-klubben. Det var et helt imponerende besøg, idet manden for det første havde et dejligt stort værksted, men endnu mere imponerende var hans restaureringer af køretøjerne. Perfekt til mindste detaile (er det rigtigt stavet Flemming?) Så gik det videre til det endelige mål: Malerklemmen ved Borup, hvor der også her blev spist, drukket og hygget.

Vi var inviteret til Høstmarked i Søborgs Hjerte. Udover markedet var der udstillet Veterankøretøjer, biler og motorcykler og meget andet, Vi blev trakteret med sandwich, øl og vand, og fik desuden en lille gave med hjem.

Sidst var vi til motorvejsåbning i Tårnby den 27 september. Vi mødtes ved en nedlagt Benzinstation umiddelbart før motorvejen, Vejret var perfekt og der mødte næsten 20 køretøjer op, den ene flottere end den anden, og da startede vi som de første i et festligt optog et stykke ud af vejen, og tilbage igen, medens fjernsyn og fotografer optog en masse. Men tror i at vi var med, da fjernsynet viste glimt om aftenen, Nix vi var klippet væk, og der blev fortalt, at det var cyklende børn der forrest, som indviede vejen. Men det var altså os, Basta. Det ville svare til, at man f.eks skulle indvie en cyklerute og inviterede motorcykler og der kun viste motorcyklerne som dem der inviede cykleruten.

Husk at melde, hvis der er ændringer i din adresse e.l.

Konkurrence

Tænk jer vi har haft en hemmelig konkurrence. Hvad vil det sige? Joh! selv jeg vidste ikke noget. Men nu skal i høre: Der har i sidste nummer været tävlat om hvem der kunne finde flest stavfejl i bladet. Det vil sige, at der er nogen der har læst bladet, men det er ikke nogen øst for Storebælt, men glædeligt, ar der trods alt er tilbagemeldinger, selvom det ikke er det indholdsmæssige. Så alligevel.

Vinderen blev vor præsident Flemming Olsen, han fandt 8 stavfejl ud af 12. Den anden vinder blev såmænd min egen bror Bent Skaarup med 7 fejl. De har hver vundet en god flaske landvin, som skal deles med mig. *Henning*

EUROVESPA I Holland

Den 20 og 21 juni 1998 afholdes det traditionelle eurovespa i Groningen Holland, Deltagelse koster 95 gylden og der er begrænset deltagerantal på ca. 1000 Vespa Freak's. Samkørsel kan eventuelt koordineres med VKAArhus som stiller med ca 40 deltagere og tilmelder i løbet af få uger. Kontakt Henning snarest hvis du er interesseret.

FORSIKRING For medlemmer øst for Storebælt

Der er opnået en ganske god aftale med Forsikringselskabet Gl. Skanderborg G/S som lyder således:

Køretøjets dagsværdi	Årlig præmie ansvarsforsikr.	Årlig præmie ansvar & ansvarsforsikr.
0-25.000	275,-	647,-
25.001-50.000	275,-	843,-

Er handelsværdien større end kr. 50.000 beregnes et tillæg pr. påbegyndt 25.000 på kr. 191,- helårligt.

Forsikringen er en fastpræmieordning, hvilket vil sige, at der ikke rykkes præmietrin ved skade.

Generel selvrisko kr. 1.000,- som gælder for alle skader, såvel ansvar som kasko, dog kun een selvrisko pr. skadebegivenhed.



**Hvad i alverden er det
det her for noget? Har du
nogen ide. så lad os høre fra
dig. Den eller de som kommer
nær løsningen, får en t-shirt med
vort logo. Ring eller skriv til Henning.**

**Husk bestyrelsesmøde søndag den 16 november kl 1400
Brønshøjvej 17 - 19. Alle er velkommen.**