

TEAM Vespa

Mærkeklubben
for
Vespa scootere

www.vespa.dk

FIV
FEDERATION INTERNATIONALE
DES VESPA CLUBS

TEAM VESPA ØST
Etab. 10.okt.1989

Klubbladet indeholder denne gang, bl.a. et fyldigt referat fra vore to medlemmer, Jan Haugsted og Ole Haag's deltagelse i EUROVESPA 2001 i Fourchambault i Frankrig.



Mere end 1000 mennesker er samlet i denne klostergård i den lille by La Charite sur Loire, ca. 15 km fra Nevers, hvor alle byens "VIP"-er med borgmesteren i spidsen, diskede op med vin - og brød til alle.



TEAM VESPA

Mærkeklubben
for

Vespa scootere
Øst for Storebælt

Formand :

Freddy H. Christensen

Hyldestubben 20,

2730 Herlev

44 98 94 32

fhc@c.dk

Kasserer :

Flemming Iversen

Hørager 18

2690 Karlslunde

46 15 05 68

fl.iversen@private.dk

Webmaster :

Jan Haugsted

Olsbæklund 8,

2670 Greve

43 90 61 16

jha@tpradio.dk

Bestyr.medlem

Ole Haag

Langelandsvej 45

2000 Frederiksberg

38 88 15 77

ohag@post2.tele.dk

Giro konto nr. 556 - 5006

Internet adresse :

www.vespa.dk

Vespa Klub Danmark

Kirkegyden 6, Voel

8600 Silkeborg

Præsident for V K DK :

Flemming Olsen

86 85 35 00

flemming.voel@mail.tele.dk

Peter Wulff Nørholm

Krogyden 15, Kullerup,

5540 Ullerslev

65 35 17 11

vespa@email.dk

Vespa Klub Århus

Mary-Ann Næstved

Silkeborgvej 12

8680 Ry

86 89 09 65

sekr. Michael Sørensen

mig36@get2net.dk

Vespa Klub Midtjylland.

Egon Taxhjelm

Færgebakken 1

8600 Silkeborg

86 82 68 44

Sekr. Allan Erik Jensen

allan.erik@get2net.dk

Vespa kontakter i Ålborg

Jens E. H. Kjeldsen

98 18 12 28

jhoff@daks.dk

Kim Bach

bachart@mail1.stofanet.dk

Leo Nielsen

ln@intrade.dk

Vespa Klub Nordvest,

Kin Hansen

Mejsevej 18 ,

7600 Struer

97 84 13 85

Vespa Klub Vestjylland

Peer F. Tanggaard

Willemoesgade 52, 4.

67Esbjerg

75 12 33 71

vespa@esenet.dk

Eurovespa 2001

22.-24. juni i Fourchambault, Frankrig

Det var i ellefte time, at Ole og jeg besluttede, at vi ville deltage i Eurovespa, det internationale vespa-træf som hvert år afholdes i en (ny) europæisk by. I år var arrangementet kædet sammen med 50-året for den franske Vespa-fabrik ACMA's start i 1951 og afholdtes derfor i dennes hjemby Fourchambault, som er en forstadsby til Nevers. Stedet ligger ved Loire floden præcis midt i Frankrig.

Mange vil nok tænke, at det er ret vildt at køre så langt for en weekend-tur, og det gjorde vi også selv! Men da vi erfarede, at Dung Tien-Vu fra Vespa Klub Århus havde til sinds at køre hele vejen alene på sin scooter (!), så var det ligesom ren luksus "bare" at køre i bil med trailer. Dette blev dog i sidste øjeblik ændret, da det blev muligt at låne en kassevogn – så er man ikke underlagt de strengere fartbegrænsninger der gælder for trailer-kørsel. Det var også meget nemmere at pakke to scootere ind i en kassevogn, polstret godt med madrasser og puder. Det var vores mål at komme hjem uden en eneste skramme på Vespa'erne, og det lykkedes. Derimod fik vores forhold til franskmændene lidt skrammer....

Vi kørte onsdag eftermiddag kl. 14 og var fremme på campingpladsen kl. 18 næste dag – en strækning på ca. 1430 km. Campingpladsen lå lige op til det stadion hvor træffet skulle foregå, og ledelsen havde reserveret hele pladsen til deltagerne. Da vi skulle ind og ud af campingpladsen mange gange i de følgende dage, var det dog noget irriterende at vi hver gang skulle legitimere os for at komme ind.



Dung's, Ole's og min Vespa på campingpladsen i Fourchambault. Bagved ligger vores små telte.

Vi havde på forhånd aftalt at ligge ved siden af Nanna og Peter, hvilket gav os de første problemer med pladsens ledelse, som helst ville bestemme hvor vi skulle være. Det var også det første møde med franskmænd som arrangerer et internationalt træf og



som ikke engang kan finde folk som taler andet end fransk. Men det blev ikke det sidste. Kort efter dukkede Dung op på sin scooter efter 5 dages kørsel helt alene. Vi var, og er, dybt imponerede over denne præstation, som desværre slet ikke blev anerkendt af arrangørerne.

Jeg har boet på mange campingpladser i mit liv, men dette her var helt specielt. Normalt skal der være ro, og der bliver set skævt til støjende to-hjulere, men her var alle på to-taktere, alle larmede, også om natten, og alle ræsedede rundt mellem telte og baderum på Vespa - *og alle nød det!*



Vespa'er og små telte hos en gruppe unge deltagere.



Her ordner Dung en utæt karburator med dele han købte på stumpemarkedet.



En meget flot custom scooter. Her er virkelig kælet for detaljerne. Det er (naturligvis) en tysker.

Aldersmæssigt hørte Ole og jeg til i den tunge ende, og det var dejligt at se så mange unge mennesker fra hele Europa køre på klassiske Vespa'er. Ganske vist var hovedparten nok P-typer, men der sås også mange klassikere fra 50'erne og 60'erne, og som vores naboer på pladsen kom et hold italienere som havde stoppet 6 smallframes, d.v.s. 50-125cc, ind i en kassevogn. Den var så tæt pakket, at det tog timer at få dem ud.



Vi besøger en bandagist, idet Dung's gearskifte-arm trængte til en "opstrammer".



Parkeringspladsen på "vores" spisested i Nevers centrum.



Imellem arrangementerne tilbragte vi tiden sådan.

Om aftenen tog vi på den første af mange ture ind til byen Nevers. Overalt sås Vespa'er i små klynger, på hvert et gadehjørne, på hver en café. Vi fandt et torv hvor tre restauranter havde udendørs betjening og hvor der midt imellem bordene var en parkeringsplads med skiltet: motorcykler! Det var som at se Vespa reklamer fra 60'erne hvor kundernes Vespa'er altid var parkeret lige ved det bord man sad ved. Jeg så gerne den slags indført i København.

Til trods for at byen i tre dage var "mættet" med Vespa'er, sås ingen sure miner blandt lokalbefolkningen, heller ikke blandt de bilister som tålmodigt måtte holde tilbage når vi kørte i kortege. Årsagen var nok dels at byen har haft en vis stolthed ved at have produceret Vespa'er i 50'erne, og dels at alle byens forretninger var indstillet på "invasionen". I en gade havde *alle* forretningerne en Vespa stående i udstillingsvinduet, det var en rigtig folkefest.



Vi er på vej gennem hovedindgangen til registrering.

Om fredagen skulle vi så registreres, noget som man var

særdeles nøjeregnende med. Hundredvis af Vespa'er kørte ned mod hovedindgangen da de åbnede, og indenfor var nogle stande med hver en computer, hvor man skulle anmelde sig ved den stand der havde ens flag hængende ovenover.....Vi ledte, men kunne ikke finde Dannebrog.



Byens fodboldbane tjente som samlingsplads.



Det er svært at vise hvor mange scootere her stod fordi man kun ser de nærmeste.

To års forberedelser havde åbenbart ikke været nok for arrangørerne til at opdage, at der var noget der hed Danmark! Stor panik. Nå, under megen palaver blev vi dog accepteret og kørte så ind på en

kæmpemæssig grusbane, hvor vi blev "linet op" ved siden af hinanden.



Et par af de velkendte Ape's, og de sjældne Vespa 400 som kun blev produceret her i byen



Anhængere er ved at blive populære. Denne havde reservedunk på siden

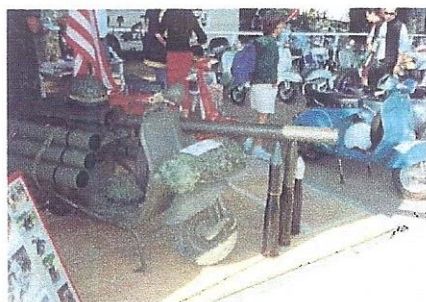


Et ualmindeligt smukt eksemplar af Vespa 400. Bemærk det kendte Piaggio-blem på motorhjelm.



Her er vi med på den specielle udstillingsplads sammen med ca 20 andre.

Kort efter fandt Ole ud af, at der i et hjørne af pladsen blev opstillet de ældste og flotteste køretøjer, hvorfra en jury senere ville udvælge de tre bedste i original tilstand og de tre bedste restaurerede. Vi meldte os til i denne lille eksklusive gruppe, men indså straks at konkurrencen var hård. Vi fik aldrig at vide hvilke køretøjer der blev udvalgt og hvorfor, men en af dem var en Belgier med den sjældne militær-vespa som har en dysekannon liggende på langs under sadlen. Den blev lavet til den franske hær, men kom vist aldrig i aktion. Kanonen er fastmonteret, gad vide hvordan man sigtede?



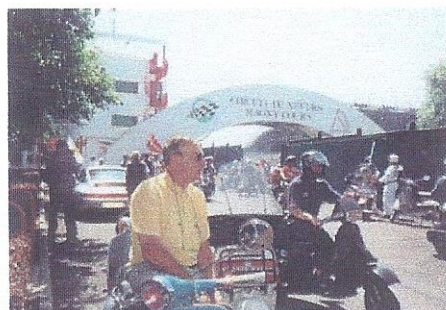
Lørdag formiddag startede med en parade-tur rundt i Fourchambault's gader. Når vi kører ture her hjemme, er det vanskeligt at holde sammen på bare 10 scootere gennem byen, så jeg var spændt på hvordan det ville gå når over 1500 scootere kørte tæt sammen. Det gik nu forbavsende smertefrit, men det hjalp også at betjente afspærrede for anden trafik. Det lykkedes endda for os danskere at holde sammen. Beboerne i byen havde taget opstilling langs ruten som en slags hyldest til ACMA's storhedstid.

Efter rundturen i byen gik det ud på landet ad smalle snoede veje. Målet var en racerbane, Magny-Cours som lå 15Km derfra. Her køres normalt Formel 1 race, men nu skulle det altså være Vespa-race. Ole havde glædet sig til at slå banerekorden (han siger ellers altid, at det er mig som ræser), men ak, banen var ikke lang nok. Da vi endelig alle sammen var kommet ind på banen og kørte ca. 8 ved siden af hinanden, kørte vi alligevel så tæt at der ikke blev meget "ræs".

Vespa-kampvognen fra det franske militær. Den var beregnet til nedkastning med faldskærm, og der blev faktisk lavet mere end tusind af slagsen. Bemærk den potent udseende ammunition.



Så er vi på racerbanen Magny-Cours, klar til "ræs".



På vej ud af banen igen. En eller anden skulle tisse.



Her nydes den udleverede frokost, der som al anden mad i Frankrig i hvert fald består af baguette – det som vi af en eller anden grund kalder flute!

Herefter blev vi samlet på banens parkeringsplads, som var enorm. Så blev der uddelt madpakker og

vand fra en lastvogn. Uheldigvis var vi kommet længst væk fra vognen så vi måtte stå i kø temmelig længe i bagende sol - og efter typisk fransk "planlægning" var der kun én til at dele ud.

Om eftermiddagen var der danseopvisning af forskellige lokale pige-grupper. Det var den rene tortur fordi musik anlægget var skruet alt for højt op. Derefter kom præmieuddelingen, som var en tortur både at se og høre på. På et blomsterdekoreret podie stod byens "fædre", borgmesteren og andre fra byens kulturliv samt FIV præsidenten Christa Solbach. De fik mikrofonen på skift, hvorefter de takkede og hædrede og uddelte gaver til *hinanden*. Alt sammen foregik (vistnok) på fransk, under alle omstændigheder var det uforståeligt. Derefter uddeltes pokaler til Vespaklubberne efter et system som også kan diskuteres. Vi havde jo håbet, at Dung's lange køretur i det mindste blev anerkendt som en præstation, men nej. Til sidst kunne vi ikke udholde mere, så vi gik ud på plænen hvor kommunen gav et glas kir.

Lørdag aften skulle der være festmiddag et sted udenfor byen. Ingen af os tilrejsende vidste hvor det var, så vi måtte bare følge med de andre. Arrangørerne havde åbenbart ingen skrupler ved at vi

skulle køre 10Km hjem efter en fest hvor der blev serveret vin ad libitum (i øvrigt en EUROVESPA vin). Stedet viste sig at være en udstillingshal på størrelse med en flyhangar. Jeg forudså kaos på parkeringspladsen, men der holdt altså over 1500 Vespa'er tæt sammen og det var et fantastisk syn.



Her parkeres over 1500 scootere udenfor spisestedet lørdag aften. Et vidunderligt syn!!

Indenfor blev der serveret 4 retter med vin og vand. Jeg spekulerede stadig på hvor mange vi var. Jeg talte mindst 50 borde, hver med 35 personer. Maden var ikke værd at nævne, men serveringen af den var en imponerende bedrift. Medens vi spiste var der forskellige danse-shows på scenen, typisk fransk og udmærket. Ind imellem blev der holdt taler som ingen af os forstod noget af. På et tidspunkt blev der på scenen trukket lod om en Vespa og min-sandtten om ikke Ole's nummer blev udtrukket! På grund af larm og kaos hørte han det ikke lige med det samme, og da han kom op på scenen og fik sit nummer

kontrolleret, var det åbenbart for sent. Man besluttede at trække et nyt nummer og en Portugiser vandt. Det kan nok være at Ole blev sur og med god grund. Siden hen er der kommet flere versioner af, hvad der egentlig skete på scenen i de minutter. Vi i TEAM VESPA håber at det sidste ord ikke er sagt i den sag endnu.

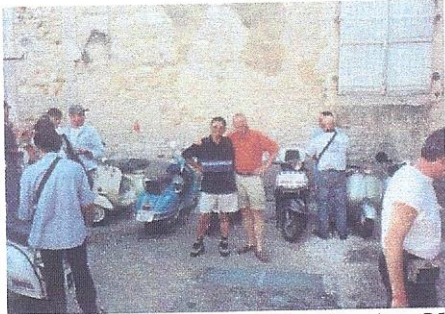
Da festen var forbi stod politiet venligt udenfor og dirigerede trafikken for os. Godt de ikke havde valgt at lave alkohol-razzia den aften! Nu gik turen tilbage til Nevers hvor de lokale havde taget opstilling langs ruten. Aftenen sluttede med et festfyrværkeri.



Starten på søndagsturen.



Byen La Charite sur Loire lignede ikke sig selv den søndag.



Et par glade danskere i La Charite. Ole glædede sig til en øl.

Søndag kørte vi endnu en tur langs Loire floden og dens kanaler, og endte i en lille by La Charite sur Loire 15Km fra Nevers. Som andre typiske gamle franske småbyer havde den smalle gader med små torve og pladser. Der var bare Vespa'er overalt. I en klostergård fik vi et glas vin og senere en madpakke. Efter et besøg på en café kørte vi stille og roligt hjem – stille fordi både Dung og jeg kørte på reservetanken og vi vidste ikke hvor langt vi kunne køre, men hjem kom vi da.

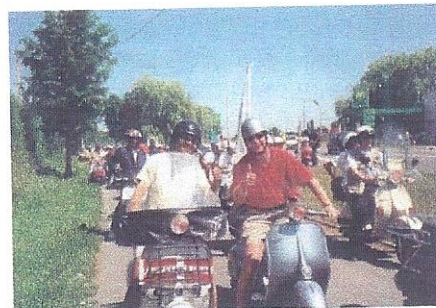


Ricambi Peter's stand på stumpe-markedet var godt besøgt. Peter havde en travl weekend.



På denne stand solgtes kun nye "stumper". Sikke en orden.

Alle tre dage var der stumpe-marked under de skyggefulde træer hvor franskmændene normalt spillede boule. Og for en gangs skyld drejede det sig KUN om Vespa stumper. En af de største stande havde Nanna og Peter fra Ricambi. Der var livlig handel og nogle af os kom hjem med de ting vi manglede.



Ole fra TEAM VESPA til højre og Dung fra Vespa Klub Århus til venstre.

Det bedste ved turen var næsten vejret, måske fordi dårlig fransk planlægning ingen indflydelse havde her. Omkring 30 grader og vindstille hver eneste dag, det kan man kalde Vespa-vejr. Ikke noget der hed overtøj, man kørte til byen

om aftenen iført T-shirt og shorts, og man kørte hjem derfra uden at fryse det mindste.

De gode franskmænd havde lagt en plan for de tre dages aktiviteter, men franskmænd er ikke gode til at holde planer. Som regel var de flere timer efter planen, men pludselig om søndagen, startede formiddagsturen en halv time for tidligt, hvilket gjorde at jeg kun ved et tilfælde nåede at komme med og at finde de andre.

Men trods alt var det smaddersjovt og vi drømmer allerede om at deltage næste år, hvor Eurovespa afholdes i den italienske by Viterbo, - ca. 50 km nord for Rom.

Er der andre der vil med næste år?

Jan Haugsted

Vandscooteren, - resten af - og afslutningen på historien.

I sidste nummer nåede vi lige et lille indslag om Hannes scooter, der havde været en tur i Kanalen. Historien den gang, endte med at scooteren var blev bjerget og adskillelsen påbegyndt.

På Ole Haag's lille værksted, på Langelandsvej, Frederiksberg, blev Hannes trofaste scooter, besat af en taksator der kunne oplyse, at med en forsikringssum på 10.000 kr. måtte der kun repareres for 6.500 kr., hvilket efter en forsigtig forespørgsel hos Frederiksberg Motor Co. virkede ret håbløst (så vær opmærksom på det når i sætter forsikringssummen på jeres dyrebare køretøjer).

Det skulle bare lykkedes, at få den på gaden igen, så der blev udarbejdet et overslag over en privat istandsættelse til forsikringen, hvor vi endte på godt 6.000 kr. incl. næsten 900 kr. for bjærgning og transport til værkstedet.

Scooteren, incl. motor, blev totalt adskilt (vi tappede mindst 2 liter vand ud af motorens indre), og samtlige lejer i motoren, plus hjullejer og styrlejer blev udskiftet. De der ikke havde taget skade af vandet blev udskiftet for egen regning, nu da vi alligevel havde den adskilt. Der blev også monteret nye kabler, nye støddæmpere og et brugt speedometer måtte der også til, da det gamle havde sat sig fast. Regningen til forsikringen blev på i alt 5.851 kr.

Efter 2-3 uger vendte scooteren så tilbage til Christianshavn, i bedre form end i lang tid og for fremtiden vil den være forsvarligt tøjret til et rækværk når den er uden overvågning eller for synsvidde.

Ole Haag

Ricambi Vespa Spare Parts

Krogyden 15, Kullerup

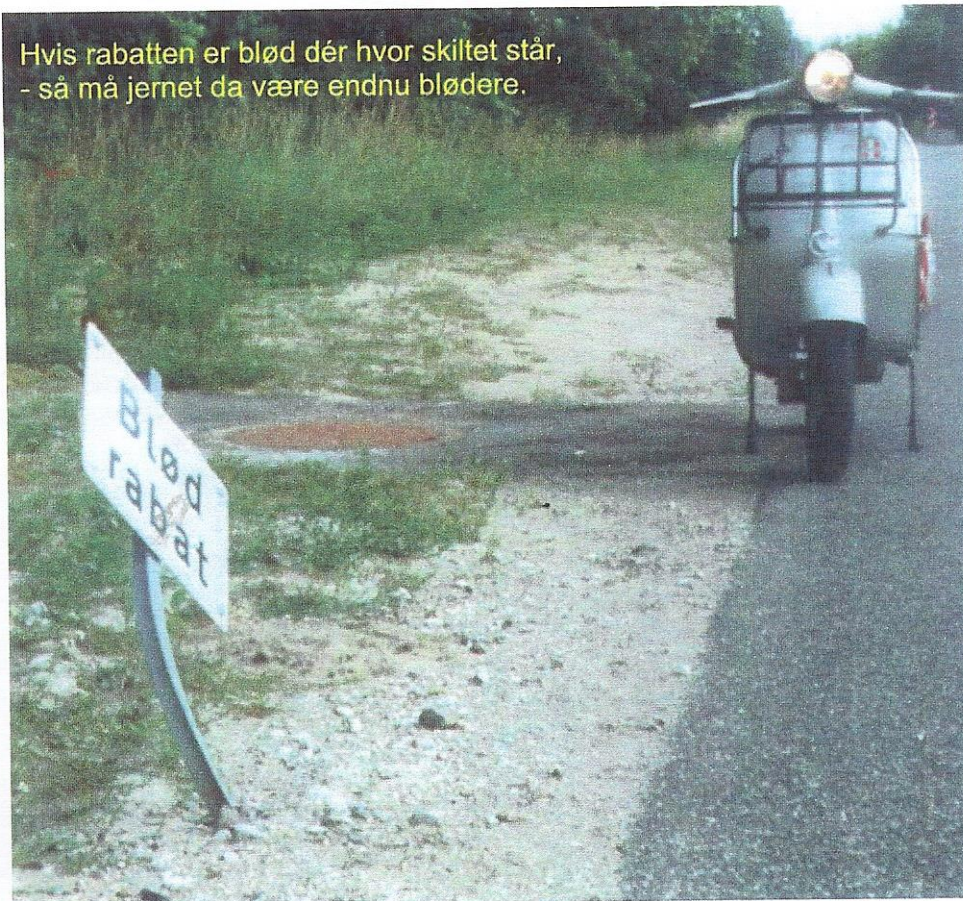
5540 Ullerslev

Tlf/fax 65 35 17 59

Email: vespa@email.dk

Prøv også vores hjemmeside www.ricambi.dk

Hvis rabatten er blød dér hvor skiltet står,
- så må jernet da være endnu blødere.





Scooterens dag



en solskins søndag, d. 1/7 - 2001

Så var de der igen - , disse "gamle" mænd og deres forunderlige maskiner, samt nogle stykker af det modsatte køn, til at live lidt op.

Jo -, vi var der alle sammen, på Lambretta, Heinkel og Diana, plus nogle, som gæste-reporteren af denne tekst, ikke har begreb om, ført af folk fra *Copenhagen Scooter Club*, - *Klassisk Scooterklub* og *Heinkel Trojan Klub*, af *klubløse* folk, men ikke mindst af turens arrangør *Team Vespa*'s mange glade Vespa - freaks, nogle af dem med Dannebrog på Vespa'en.

I år var mødetidspunktet kl.14.00, og da det var søndag - , og fredag, havde vore svenske venner fra Malmø Scooterklub, med formanden Olof Fransson samt formanden for Svenske Scooterklubben, der har 1000 medlemmer, Henrik Börjeson, i spidsen, besluttet at tage turen over broen, for at være sammen med deres danske scooterbrødre og - søstre.

Deres entre på Axeltorv var ganske enkelt bare så flot, og flere af deres "maskiner" var påmonteret et stort svensk flag. Blandt deres scootere sås Burgmann, Suzuki, Peugeot og Aprilia samt forstås, - flest Vespa'er.

Inden starten gik fra Axeltorv kl.~14.30, fik de mange forbipasserende mulighed for en snak med os, samt at nyde synet af alle de flotte maskiner, der skinnede i det, til dagen, bestilte smukke solskinsvejr. Ligeledes fik vor formand Freddy H. Christensen overrakt en Plakette, på størrelse med en mega middagstallerken, af de to seje frankrigsfarere Ole og Jan, der havde hjembragt dette synlige bevis på deres deltagelse i EUROVESPA 2001.

Da starten gik var "maskinparken" kommet op på ialt 35 Scootere, som i samlet flok svingede ud på Vesterbrogade i retning af Rådhuspladsen, og man må sige at Københavnerne tog godt imod os, så det var ikke uden en vis stolthed man kørte igennem byen. Folk ved cafébordene spærrede øjnene op, da der pludselig kørte så mange scootere forbi, og hos nogle, var der glæde at spore i deres øjne.

Én og anden ihukom måske sin første ungdoms scooter, og ærgrede sig lidt over, at han / hun solgte "dyret" dengang.

Første stop var på Højbro plads, ved statuen af Absalon, der i modsætning til os, "kun" har 1 hestekraft, at gøre godt med, nemlig sin stejle hingst.

(Referatet fortsætter efter omstående billedside)



Axeltorv søndag d.1.juli 2001

TIVOLI

Zabelo's Isetta og Henri's ET4

Svensk Peugeot SV 125 cc

Ole, Jørgen, Freddy, Oyvind, Kjeld

Mario Volpe

Enk, og Jan fixer Gearkabel



Så starter vi ud i samlet trop fra Axeltorv med retning mod Rådhuspladsen



Med et blødt sving runder vi SCALA

Absalon højt til hest på Højbroplads

Hverken Scooterne eller vi klarer sig uden brændstof

Pause på Kastrup lystbådehavn

Ved FLYVERGRILLEN



Overtroisk ?,- næh

Se hvor pænt, stille og roligt mere end 30 Scootere kan køre tur

Ole's EUROVESPA armbånd Cuttes



Dragør lystbådehavn, en god holdeplads til en rar pause

Den hund lå samme sted sidste år.

Erik med sin Brasilianske veninde

Ikke uden humor, vel ?

HALLO ! , - kan man få noget her ?

Tilbage på Axeltorv hygger vi os sammen med et glas Fado! eller en Cola

Neden for Absalon er der mulighed for at furagere, og ejeren af pladsens restaurant, der er Italiener, udtalte at han allerede glædede sig til at se os igen til næste år, og i glædesrus over synet af vore smukke køretøjer, der sikkert tiltrak mange potentielle kunder, forærede han undertegnede, meget tilpas, en ekstra, kold Cola.

Videre ud af gade og vej i "snor - lige" rækker, og denne gang i samlet flok fra start til mål. Flot så det ud og virkelig godt "gået", af os alle.

Nu mangler vi kun at lære at komme lidt længere ud på vejen, og ikke køre og "skamme" os inde i siden af vejen, med risiko for at blive "klippet" af en "lidt for tæt på kørende" bil.

Som forholdsvis nystartet scooterkører, husker jeg stadig, trods min fremskredne alder, - kørelærers formanende ord: " Når du køre på vejen på scooter, skal du placere dig på vejbanen præcis dér, hvor du sidder som fører i din bil, altså !, ud mod midten af vejen ". Værd at huske på !

Næste pause var for enden af Amager Strandvej ved FLYVERGRILLEN, hvor der blev kigget langt efter flyvemaskinerne, der jo er "næsten" lige så interessante at se på som vore scootere. Hurtigt videre ad Kastрупvej, under startbanen, med retning mod Dragør, hvor vort medlem - og "Krofatter" på Dragør Strandhotel, Per Helgstrand, i sædvanlig venlige stil, tog imod den store flok af Scooterister.

Her stod "maskinerne" linet op på lystbådehavnens kaj foran hotellet, til beskuelse for "folket", mens vi var nogle der var inde og nyde en Capuccini.

Gennem Kongelunden, i adstadigt tempo, ind mod City, og sluttelig tilbage på Axeltorv, hvor vi, de seje som endnu holdt ud, tog en rørende afsked med vore svenske venner, over et glas godt dansk øl, som også svenskerne sætter pris på, - og sagde skål og på gensyn til næste års *Scooternes dag*, der forhåbentlig bliver lige så vellykket som dette års arrangement.

Megen ros skal lyde til arrangementsudvalget.

NB ! Må vi i øvrigt bede om flere bagsædedeltagere, som ved deres blotte tilstedeværelse, løfter arrangementerne op på et højere plan.

Jo -, de pynter på enhver scooter, - samt scootefører.

Henri Gorm Jensen

Dette nummers Vespa "Monster".

På EUROPVESPA 2001 i Frankrig, så Jan og Ole mange flotte -, men også en del særprægede Vespa'er. Blandt de mange billeder fra turen, vises, med overskriften Vespa "Monster", en "vild istandsættelse" som uvilkaarligt leder tanken hen på det reklameslogan som benzinselskabet ESSO lancerede i slutningen af 50'erne, nemlig:

Put en *Tiger* i tanken.



Frederiksberg Motor Co.

Vespa - Salg - Service - Reservedele

Stenosgade 3 - 5

1616 København V.

Telefon : 33 24 87 90

KØBENHAVNS HAVNERUNDFART

RUTEUDLÆGNING:

Fisketorvet → Gasværks havnen → Syd havnen → Københavns havn → Islands Brygge → Christianshavn → Nyhavn → Lange linie → Frihavnen → Nordhavn → Kalkbrænderihavnen → Svanemølle havnen → Tuborg havn → Hellerup havn → havner på **café JORDEN RUNDT**.

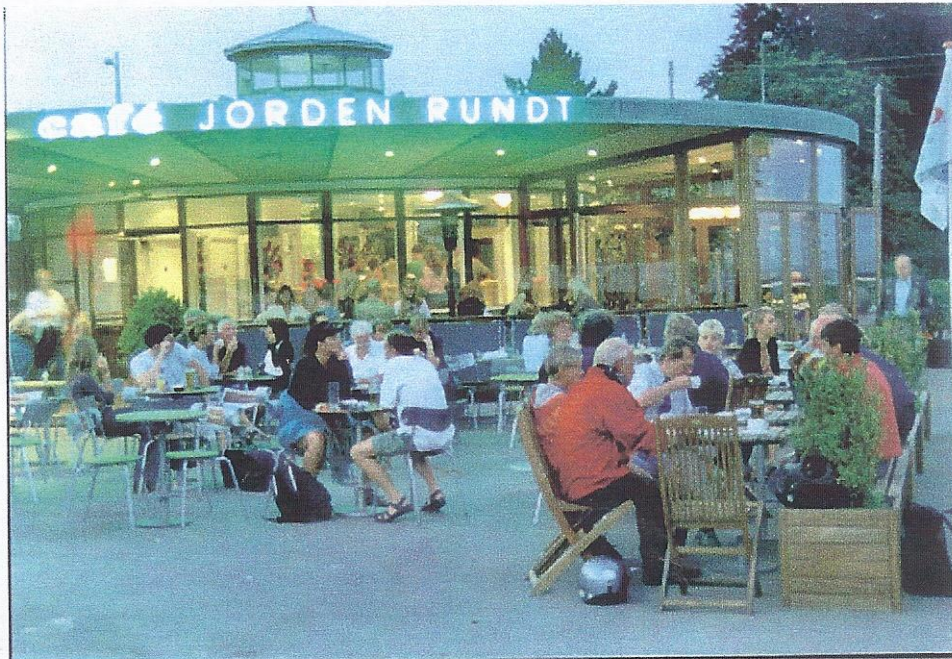
Kl. 18:30 mødtes vi ved Fisketorvets hovedindgang, 7 personer på 6 Vespa'er, Ulrik med Anne Mette på bagsædet, - Michael Læssøe, -Torben Bøhling-Petersen, - Norbert Falkenstrøm, - Flemming Iversen, klubbens kasserer, samt klubbens formand Freddy H. Christensen.

Turens første etape var på hele 200 m!, - idet vi kørte op på ad den stejle tilkørselsrampe til Fisketorvets tag-parkeringsplads, hvorfra der er en flot udsigt flere kilometer til begge sider over havnebassinet og kajlanlæggene på både Amager-siden og på Sjællandssiden, hvor især den meget betydelige byggeaktivitet langs havnefronten, dominerer billedet.

Allerede hér, var der en deltager, som ikke havde nået at spise hjemmefra, der spurgte om, hvornår vi kom til at holde et sted, så længe, at der var tid til at få noget at spise. Vi havde naturligvis ondt af Norbert, men kunne desværre ikke love at det blev før vi nåde turens mål Café Jordan Rundt i Charlottenlund. Fra tagparkeringen, fortsatte den videre tur, langs Sydhavnen over Sjællandsbroen, ad Lossepladsvej forbi motocross banen, - Høvedforeningen Sønderbro og - Nokken, - langs kajen på Islands Brygge, hvor der på tomten af den gamle Sojakagefabrik, er ved at rejse sig et attraktivt boligbyggeri.

Ved Lange Bro svingede vi ud mod Christmas Møllers Plads for at runde Holmen, køre forbi Christiania og gennem det hyggelige, gamle Christianshavn, hvor Flemming absolut skulle gøre holdt ved en uidentificerbar, knallert der var flikket sammen af dele fra flere forskellige fabrikater. Helt lovlig så den nu ikke ud. Der fra havnede vi i Nyhavn, hvor "Flemmings holdeplads", på hjørnet af Toldbodgade, var blevet inddraget til fortovscafé, så vi i stedet måtte holde på det modsatte hjørne, lige ud for Nyhavns bedste Iskageforretning. Et par i flokken kunne ikke modstå denne fristelse. Et udmærket forslag fra Anne Mette, om at lægge ruten rundt om Kongens Nytorv for at se den fabelagtige fotoudstilling dér i forbifarten, blev positivt modtaget og indlagt i turen der fortsatte til Amaliehaven og Amalienborg slotsplads, - Yderhavnen og Langelinie, der som bekendt er fast mødested for Motorcykelfolket. En brav MC-gut, Jørgen der er en bekendt til vort medlem Henri Gorm Jensen, kom *af sig selv* hen for at hilse på, men pausen her, blev ikke ret lang for dagene er ved at blive korte og turen var ikke slut endnu, derfor fortsatte vi forbi Nordhavnen, Frihavnen og Klakbrænderihavnen, forbi Svanebøllebugten til Tuborg havn, hvor vi lige vendte med vore Vespa'er foran Eksperimentarium og hvor vi i starten af Hellerup hovedgade, lagde mærke til at der, i dag, kun var en kø på 75 meter foran Lüdolfers iskage forretning, hvor man kan købe en is på størrelse med et Blomkålshoved, tro det eller prøv det selv, for kun 15,- kr., - inden vi kørte ned til Hellerup havn som var det sidste sted før vi standsede ved Café Jordan rundt, tæt ved Danmarks Akvarium i Charlottenlund.

Her "overtalte" vi kassereren til at spendere en forfriskning som vi sad udendørs i den milde aften og nød, sammen ved udsynet til vore Vespa´er og trafikken der glider forbi her hvor Vand Strandvejen begynder.
 Lige før vi skulle til at køre hjemad, kom Michael og Kim fra Copenhagen Scooter Club ind til os og fik en hyggelig sludder om Scootere, dog var Kim, på motorcykel idet hans Vespa netop havde været brugsstjålet og genfundet i miserabel og skadet stand. Han måtte "nøjes" med at køre på en ældre BMW med Boxermotor. På hjemturen strålede vore forlygter om kap med gadebelysningen. Alt i alt en hyggelig tur.



Medens dagen går på hæld, afslutter vi turen med lidt aftenstemning på café **JORDEN RUNDT** ved Charlottenlund Fort i Hellerup.

~~~~~♥♥~~~~~

**Sådan er der så meget ! .**

En deltager på en af vore ture, der i en menneskealder har været i den Danske Marine, men som er gået på Efterløn for et års tid siden, svarede i en pause ude på ruten, på følgende spørgsmål :

**Hvordan var de for dig at holde op med at arbejde ?.**

**Jo, - ser du, vi officerer har aldrig arbejdet, - men forrettet tjeneste for majestæten, så der har ikke været overgangsproblemer.**

~~~~~♥♥~~~~~

Søhøjlands-Træf i weekenden 18 – 19 august 2001

Reportage fra en bagsæde passager.

Ole Haag, med undertegnede på bagsædet, startede fra Frederiksberg torsdag eftermiddag, hvor vi senere stødte på Jan Haugsted, som stod og ventede med sin sædvanlige tålmodighed. Turen gik bare derudaf mod Fyn, hvor vi gjorde vores første stop hos Nanna og Peter fra Ricambi, der havde tændt grillen op. Da vi skulle overnatte der, startede vi med at slå vores telt op, idet det skulle gøres inden rødvinen og øllet, der blev hentet på det lille lokale bryghus, og det hyggelige selskab blev så hyggeligt, at det var blevet for mørkt til at udføre sådan en handling. Senere på aftenen stødte så yderligere 12 -14 nordmænd til, så gik snakken og handlen i gang, det blev sent og mørkt, da vi endelig krøb ind i vores telt, lå på luftmadrasser og i soveposer, men man kan sove når som helst, og hvor som helst når man er i godt selskab.



Møde foran Ricambi Peter, Fyn

Vort tungt laste " Pak Æsel "

Der handles flittigt i Peters Shop

Vi vågnede til en pragtfuld fredag morgen med masser af sol, og et dejligt morgenbord, derefter åbnede Peter sin forretning, handlen og snakken startede atter, og det så ud som om vi aldrig skulle komme af sted. Men midt på eftermiddagen kørte vi alle endelig mod Jylland, for mit vedkommende bag på en tungt pakket Vespa GL 150 årgang 1960, foran havde vi 2 luftmadrasser (de gamle tunge modeller) og en sovepose, bagpå havde vi telt, en sovepose og sportstaske og ikke at forglemme, mig som bagsædepassager. Turen til Jylland var absolut en oplevelse, alle vinkede til os og man må jo også sige at vi var et flot lille optog på omkring 20 Vespaer.



Cirkulation mellem Vespa'erne

På toppen af Himmelbjerget

Det gør godt at strække benene

Vi ankom til Søhøjlandet fredag aften omkring kl. 19.00, hvor vi blev godt modtaget af den arrangerende Vespa Klub Århus på Birkhede Camping, en yderst velanlagt campingplads, som kun kan anbefales, atter slog vi telt op og kørte nogle stykker ned til byen hvor vi spiste på en (selvfølgelig) italiensk restaurant.

Lørdag morgen stod vi op til fuglesang og solskin, og der var mulighed for at beundrede de flotte Vespaer fra alle årgange inden den officielle åbning, derefter kørte vi samlet en næsten 100 km lang tur med stop på Himmelbjerget og ved søbredden i Silkeborg, det var absolut et imponerende skue at se ca. 80 Vespaer fra henholdsvis Norge, Tyskland, England, Schweiz og naturligvis Danmark i en lang slange. En vel tilrettelagt køretur i naturskønne områder, hvor vejret var med os hele dagen med høj sol, så vi kom tilbage med røde næser, naturligvis p.g.a. solen.

Om aftenen var der festmiddag med optræden og præmieuddeling, hvor den hårde kerne fra Team Vespa Øst overgik sig selv og denne gang hjemtog hele 3 pokaler, 1. præmien for længst fra kommende danske klub, og 1. præmie til Ole for længst fra kommende danske scooter, med hjælp fra mig på bagsædet og 1 pokal til Jan for den mest omtalte og beundrede scooter. Søndag morgen var vejret truende og de længst fra kørende begyndte at bryde op for at komme hjem inden uvejret brød løs. En stor tak til Vespa klub Århus for et godt arrangement.



På havnepladsen i Silkeborg



Mary-Ann og Mona, i 60' er stil



Præmie, for bedste istandsættelse

Over middag gik turen så hjemad igen med et hyggeligt pitstop hos præsidenten i Voel. Den nu også med pokaler tungt pakkede Vespa GL 150 årgang 1960 med mig som bagsædepassager kæmpede sig i strid modvind mod København, og farten var for øvrigt også derefter, op af de stejle bakker ved Odden omkring 40 km/t . Hjem kom vi dog alle i god behold og endda uden så meget som en dråbe regn.

En helt igennem god og festlig tur,

- set fra en bagsædepassagers synspunkt.

Susanna

I dette nummer starter en serie hvis tema er :
Vespa i reklamer.

En uddybende forklaring på dette tema lyder som følger :

Vespa anvendt i reklamesammenhæng, - hvor Vespa ´en ikke er selve målet, men kun et blikfang der skal medvirke til at forstærke effekten af annoncens egentlige budskab.

Det er almindelig kendt, at billeder af objekter, der ikke direkte har noget med selve produktet at gøre anvendes som blikfang - eller, som det hedder med et moderne ord, - Trendsætter.

Blandt disse " Objekter" er naturligvis også Vespa scooteren, hvilket naturligvis glæder os, Vespa interesserede, især når Vespa´en "optræder" i en naturlig sammenhæng, dog kan man nogen gange undres over, hvad en Vespa Scooter dog har at gøre i den annonce.

I de kommende numre af Team Vespa klubbladet vil vi præsentere eksempler på både den ene og de anden slags, - samt de mange tilfælde der ligger der imellem. Vi lægger ud med nogle eksempler fra modebranchen som er dér hvor man flittigst - og gennem alle tider, så længe Vespa´en har eksisteret, har brugt Vespa´ en som blikfang.



Hvad gør Vespa i en reklame for ekstraudstyr til biler ?.

Du ! - , gi' lige et skub .

Tøj reklame

Herre polo
Strik: 65% bomuld/35% polyester
Str: M-XXL. Farver: rød, sand, navy
Varenr: 674150

NETOP NU 59,- (73,75)

Herre polo
Str: M-XXL
Varenr: 671005

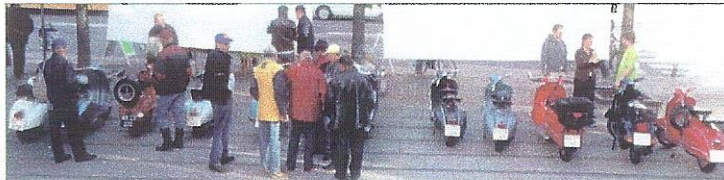
NETOP NU 79,- (98,75)

Tøj reklame

Hu hej, - hvor det går. Taaaak !

Bakken lukker 2001

d. 27. august



Sæsonen går tydeligvis på hæld, vejret bliver mere ustadigt, - aftnerne er køligere og det blive tidligere mørkt, - derfor er det ekstra glædeligt, at se det store fremmøde, selv om denne aften er som beskrevet ovenfor.

Skønsmæssigt blev vi efterhånden 5000 - 6000 køretøjer, - heraf 25 scootere på pladsen foran St. Stefans kirke, og ud af dem, var 20 Vespa'er, 2stk. Heinkel, 2stk. Aprilia og 1 Peugeot. De tre sidstnævnte var af nymodens slags i typisk futuristisk udseende.

En kuriositet var det, at i blandt os, var 2 unge Italienerne på hver sin Vespa som ved en tilfældighed havde fået nys om arrangementet. De var på en ferietur, så langt de kunne nå at komme, havnet i København og havde brugt 2 dage på at køre herop, og da deres ferie kun strakte sig over i alt 5 dage, havde de kun én dag her, før de måtte vende deres Vespa'er og køre hjemad igen.

Menighedsrådet for St. Stefans kirke, havde i år spændt 3 hvide stofstykker, så store som lagener til en dobbeltseng, - med religiøse budskaber, op mellem træerne der afgrænser pladsen og fortov, hvilket betød, at vi følte os lidt "isoleret" væk fra alle de andre deltagere. Det forhindrede naturligvis ikke vor interne scootersnak, men vi og vore flotte køretøjer var således næsten skjult for eventuelt interesserede, - lidt ærgerligt var det desuden, fordi ved sådan et arrangement, er ingen kommet for at være sig selv nok.

Så vidt vi oplevede det fra vores position, var der ingen dramatiske optrin i år, ingen spektakulære dækafbrændinger eller andet "sjovt", og de "slemme" drenge, "Det er dem som vi andre ikke må lege med", HA'erne, glimrede ved deres fravær. Det mest "dramatiske" var såmænd, da "Smiley" fra Scooterklubben CSC, ville vise alle deltagerne, at han kørte på en tunet Vespa og racede der ud af, uden om den lange kolonne der fyldte hele højre kørebane. Der gik nu ikke mange sekunder før han var indhentet - og stoppet af en Motorcykelbetjent der foreholdt ham at han stod til en bøde for overtrædelse af hele tre færdselsforseelser, - at have kørt mod færdsels retningen i venstre vejbane, at have kørt for stærkt efter forholdene samt at bryde ud af kolonnen. Og så kan "Smiley" vist endda prise sig lykkelig over at hans Vespa ikke blev indkaldt til fornyet syn for at få konstateret om bremses, etc., modsvarer de flere hestekræfter han har "puttet" i Vespa'en.

"Smiley"s ansigtsudtryk afspejlede klart, at han "lærte" noget af denne episode.

Turen forløb ellers som den plejer, - der er god stemning mellem kørerne, - masser af tilskuere langs hele ruten og "organiseret kaos" ude omkring Bakkens tilkørselsveje. Som det også plejer at være, ender de fleste deltager på Bakken, men der er også dem der synes, at her er altså for mange mennesker, og vælger, eksempelvis, at køret til café JORDEN RUNDT eller simpelthen bare kører forbi Bakken, for at komme hjem til TV -avisen i håbet om, at få et lille glimt af sig selv i fjernsynet.

FHC



Nørrebrogade kl. 18:00



Vespa'er linet op



2 Italienerne fra Venedig



St. Stefans kirkens plads

Nyhed
Hovedstadens Scooter Center
Salgsafdeling
Herlev Hovedgade nr. 105
4492 3456
www.scootercenter.dk

Specialværksted for scootere.
4492 6789
service og reparation
Hørkær 7 - 9
2730 Herlev



Elektriske vinterforberedelser for din Vespa,

- hvis den er udstyret med en akkumulator

Hvis du i vinterperioden ikke bruger den, eller starter den en gang i mellem, er der et par ting du bør gøre, for at vær sikker på at akkumulatoren dur til foråret.

- 1) Tag ledningerne af akkumulatoren og opbevar den et køligt sted.
- 2) Sikre at der altid er strøm på den, ved at
 - tilslutte et ladeaggregat en gang om måneden, - i et døgn,
 - eller et vedligeholdelseslader der "passer sig selv".
- 3) Check at væsken står op til max-stregen, evt. fyld med destileret vand.

Grunden til, at det er vigtigt at gøre disse ting er, at en akkumulator der står uvirksom i længere tid, ganske langsomt, men sikkert, "taber" strømmen, med det resultat, at indmaden (bly -cellerne) "klapper" sammen, hvilket betyder at den ikke kan lades op igen og altså er ødelagt.



Fra det Norske firma LADAC, der også er repræsenteret i Danmark, har vi afskrevet nedenstående, tekniske betragtninger vedr. vedligeholdelse og - drift :

Blybatteriet - nogle enkle fakta - for spændingens skyld.

Blybatteriet er faktisk en over 100 år gammel opfindelse. I de første 30 år efter starten i 1868, var der en teknisk udvikling, som førte frem til det batteri, som vi

kender i dag. De næste 100 år har været den tekniske udvikling, drejet sig om at holde produktionsprisen nede, - kemien i batteriet er den samme som fra starten.

Batteriets evne til at modtage strøm har derfor ikke ændret sig nævneværdigt, og vi står tilbage med nogle enkle sandheder, som vi, hos Ladac Produktion ApS, tager hensyn til for at vore batterier kan holde en god ladning og maksimal levetid på batterierne.

Hvad får du for pengene ?, et eksempel :

Når du køber et blybatteri som er mærket 100 Ah, betyder det, at batteriets kapacitet er 100 Ampéretimer. Ideelt set, kan du bruge 5 Ampére i 20 timer (5 A x 20 h = 100 Ah).

Sådan er det ikke i virkeligheden. En af egenskaberne ved blybatteriet er, at hvis du udlader det med mere end 50%, vil udladningen forkorte batteriets levetid. Du har altså egentlig kun fået en kapacitet på 50 Ah, selv om du tror du har købt 100 Ah.

Vælg stort nok batteri !.

Hvis batteriet får god tid til at lade sig helt op, er det en god idé, at regne med at kun halvdelen af den påtrykte kapacitet er tilgængelig. Hvis du skal bruge 100 Ah skal du altså købe et batteri med 200 Ah, for at være sikke på at have strøm nok.

Når batteriet få mindre end 8 timer til opladning.

Hvis batteriet ikke lades mere end 8 til 10 timer mellem hver udladning, får batteriet ikke tid nok til at tage imod de sidste 15 – 20 % af maksimal kapaciteten. Hvis batteriet bruges på den måde, er du nødt til at købe et batteri på 30 Ah for ikke at drive rovdrift på batteriet.

Brug den rigtige ladespænding.

Et normalt 12 Volt blybatteri, skal have en ladespænding på 14,4 Volt ved stuetemperatur.

Hvis det bliver koldere skal ladespændingen øges.

Undersøgelse viser, at den gennemsnitlige ladespænding fra generator er 13,8 Volt.

Dette kan skabe problemer, særligt for køretøjer med et stort strømforbrug og som kører mange småture.

Ladac har to forslag til løsning af dette problem: Spændingsregulator eller vedligeholdelseslader.

Spændingsregulatoren sørger for at generatoren leverer den rigtige spænding og vedligeholdelsesladeren sørger for at lade batteriet helt op, medens køretøjet står parkeret.

Vedligeholdelse af batterier.

Når et blybatteri lades, foregår der en kemisk proces, hvor et af produkterne er knaldgas. Hvis du ikke har et ventilreguleret batteri, som omdanner gasserne til vand og genbruger det, så siver gasserne ud i luften.

Vandtabet skal erstattes. Hvis batteriet er i brug daglig, er det en god idé at tjekke vandstanden en gang om måneden. Hvis du efterfylder destilleret vand og smører polerne med hvid vaseline hindrer du korrosion, og får et batteri der holder i mange år.

Vedligeholdelsesfrie batterier.

Vedligeholdelsesfrie batterier bruger også vand, men du behøver ikke at efterfylde lige så meget. Batteriet tørre ud – og dør før tiden, hvis du ikke erstatter vandet som fordamper ved ladning. Så helt vedligeholdelsesfrie er de ikke, - bare lidt mindre "tørstige".

Produktfilosofi.

Funktion, sikkerhed og garanti = kundskaber, dovenskab og egoisme.

Dovenskab er den største anledning til opfindelser ! . Ved udvikling af nye ladere tænker vi meget på at gøre livet enklere for os selv. Vi plejer derfor at misbruge produktet mest muligt for at opfange alle de vilde ideer brugerne kan få.

Hvis vi kan lave en lader, som du som kunde, ikke kan ødelægge, betyder det at vi ikke får garantiproblemer og slipper for at betjene utilfredse kunder.

Således undgår vi unødvendigt merarbejde og vi er sikre på at kunderne bliver tilfredse.

Hvorfor vandtæt ? :

En lader som skal monteres på en lastbilramme, i et motorrum, - ombord i en redningsbåd eller på en bus, er udsat for vejr og vind, oliedampe og kemikalier.

Ved rengøring skal den kunne sæbevaskes eller højtrykspules. Så er det godt at den er vandtæt, så behandlingen ikke skaber problemer.

Hvorfor sikker ? :

Kortslutningssikker ? . Det er hurtigt gjort at kortslutte batterikablerne ved montering, eller at føre ladeklemmerne sammen ved af/ påmontering. Ingen problemer med Ladac ladere.

Polvendingssikker ? . " Jeg er ikke sikker på om rød ledning er plus eller minus". Spiller ingen rolle. Prøv dig frem. Når du har koblet rigtigt til, virker laderen.

Dobbelt isoleret ? . Denne lader kan jeg bruge ude, - ende i vådrum og når jeg står med begge ben i vand. Helt uden fare.

Hvorfor CE - mærket ? :

I hele EU / EØS er et nyt system under indkøring for at sikre at forbrugerens sikkerhed varetages. I gamle dage skulle apparaterne godkendes af DEMKO for at kunne sælges.

I dag er det fabrikanten selv, der har ansvaret for at apparatet er i henhold til regler og direktiver som bliver bestemt af EU/EØS. Når fabrikanten er sikker på at produkterne påfylder normerne mærkes de med CE.

Hos Ladac er vi nervøse for at vore ladere skulle være årsag til ulykker.

Høj service grad.

Hvis det lykkes dig at ødelægge en af vore indstøbte ladere, får du som regel en ny i bytte, til lav pris, måske gratis.

Hvis du ødelægger en af vore indstøbte ladere, har vi en fleksibel serviceordning som sikrer kontinuerlig drift.

" Bagsmækkeren "



På Vespa Klub Århus, Søhøjlandstræffet der blev afholdt i Ry, var formand for Vespa Klub Vestjylland, Peer Tanggaard, på denne flotte Vespa kombination. Af hensyn til affjedringen af det bageste hjul, har det været nødvendigt at give pladen et lille koket knæk.

