

TEAM

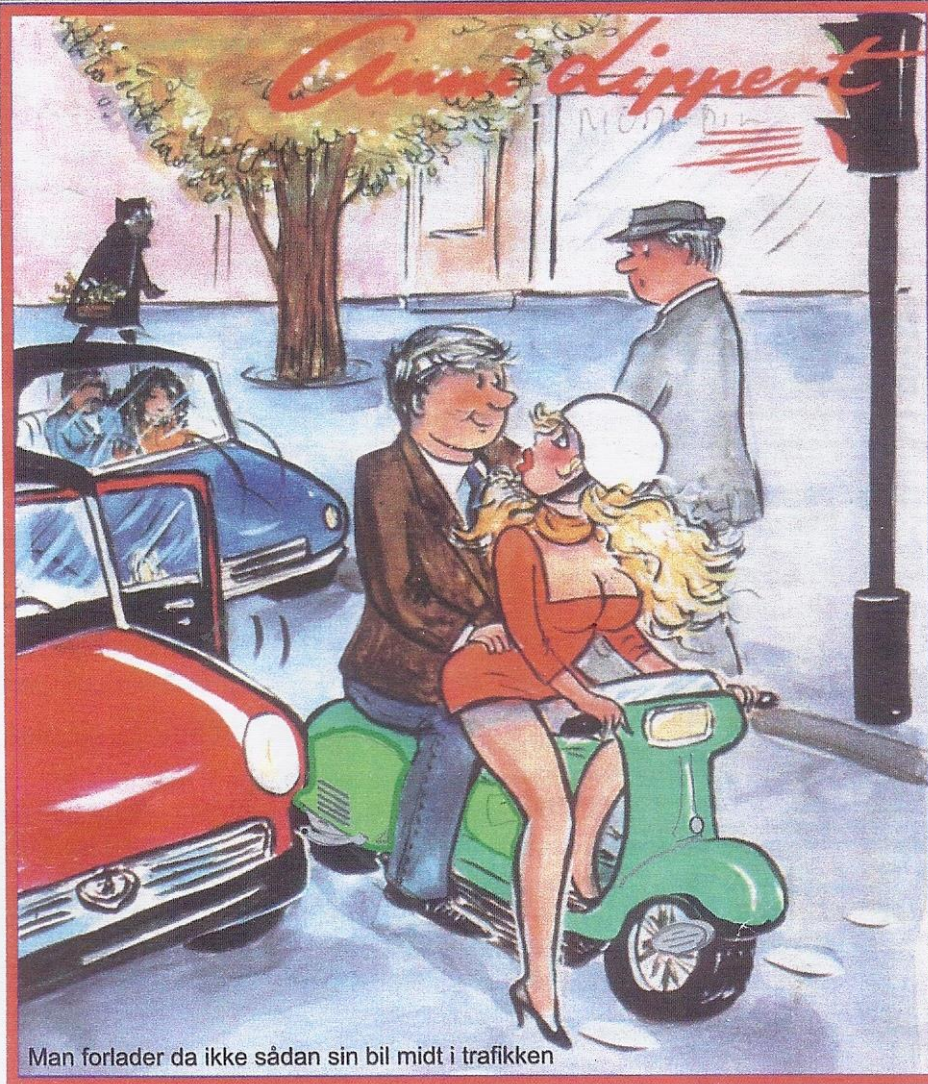
Vespa



MÆRKEKLUBBEN
FOR
VESPA SCOOTERE



Nr. 4 december 2001



Man forlader da ikke sådan sin bil midt i trafikken



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



Forside tegningen

Anni Lippert -

er navnet mange forbinder med utallige karakteristiske tegninger, af letpåkledte, unge piger, der :

*" Uheldigt - og helt uforskyldt !,
pludselig befinde sig i en
romantisk - eller pikant situation ".*

Team Vespa's meget aktive medlem, Henri Gorm Jensen , har opnået personlig tilladelse fra Anni Lippert, til at vi må bringe en tegning af en hendes dejlige piger, der på en scooter tur rundt i byen, har fået kontakt med en nydelig Gentleman, medens hun holder for rødt lys.

Det behagelige og eviggyldige tema i Anni Lipperts charmerende tegninger er, at de appellerer til vore dybe følelser og - behov, og kan gå lige til "stregen", men at de *aldrig* overskrider den.

Derfor er det en stor fornøjelse og - glæde, at vi kan pryde bladets forside med en :

Scooterpige.

En stor tak til Anni Lippert.



Vort nye medlem Finn Balslev der har været udstationeret i GHANA for Udenrigsministeriet, skriver her sin beretning om hvilke besværligheder han har været igennem for at få sin Indisk producerede , drømme Vespa, med hjem til Danmark

Opfyldelsen af en drengedrøm.

Drømmer du om at få dit drømmekøretøj med hjem fra udlandet ?

- Så lad være !

Drømmen om en Vespa

I mine unge dage – dvs. sidst i 1950'erne – drømte jeg om at købe en Vespa Scooter. Men det havde jeg ikke råd til dengang. Denne uopfyldte drøm må åbenbart have lejet sig dybt i min bevidsthed, for da jeg under min udepost i Ghana for et par år siden observerede en tilsyneladende flunkende ny Vespa af den gamle slags fra dengang, blev jeg fyr og flamme. Og jeg som troede, at den gamle hæderkronede Vespa var udgået af produktion for årtier siden, - jeg kunne nu hos en forhandler i Accra se en perlerække af fabriksnye "gamle" Vespaer. Forhandleren fortalte mig, at italienerne standsede produktionen af den gamle Vespa i midten af 1980'erne, hvorefter en fabrik i Indien overtog produktionen. Inderne har siden da serieproduceret den gamle sag og eksporteret modellen til en række lande. Dog ikke til EU, hvilket senere skulle vise sig meget problematisk.

Diplomat scooter med hjem

Men jeg *måtte* have min Vespa, så den blev købt, indregistreret på ghanesiske diplomatplader og brugt til lokal transport. Dog ikke så længe, fordi vej- og trafikforholdene i Accra ikke egner sig specielt godt til 2-hjulere. Så jeg traf den naive beslutning at tage Vespaen med hjem til Danmark. Det skulle jeg nok ikke have gjort! Havde jeg vidst, hvad der ventede mig hos det danske motorbureaukrati, havde jeg ladet Vespaen blive i Ghana. Nu var den imidlertid kommet til Danmark, så jeg startede processen med at få den indregistreret på danske nummerplader. Jeg troede lidt blåøjet, at det blot drejede sig om at aflevere et passende beløb i registreringsafgift til Told & Skat og derefter køre til syn og registrering på danske plader. Men nej! Sådan er det virkelige liv ikke hos de danske motormyndigheder, når man stiller med en Vespa, der er produceret i Indien og ikke er typegodkendt i Danmark. Man ville ikke engang syne den !.



Kampen begynder

Da Vespaen efter mit bedste skøn var magen til den gamle italienske Vespa, ringede jeg til Færdselsstyrelsen og rekvirerede den seneste typegodkendelse for Vespa. Den fik jeg og gav mig til at sammenligne datakravene fra typegodkendelsen med dataene i manualen til min hjembragte scooter. Der var stort set ingen forskel! Således opmuntret ringede jeg igen til Færdselsstyrelsen for at give dem den glædelige meddelelse. Nu kunne der vel ikke være noget til hinder for køretøjets indregistrering i Danmark. Jo, sandelig. Jeg blev belært om, at typegodkendelsen for Vespa kun omfattede en bestemt serie (italienske) stelnumre.

Beretningen fortsætter på næste side

Forkert stelnummer

Da min Vespa begribeligvis havde et indisk stelnummer, spurgte jeg fortvivlet den vagtsomme medarbejder i Færdselsstyrelsen om, hvad jeg nu skulle stille op. Jo, jeg kunne jo få en individuel dataerklæring for køretøjet ved at henvende mig til Teknologisk Institut, der på Færdselsstyrelsens vegne påtager sig sådanne opgaver. Det gjorde jeg så og sendte dem manualen og den seneste typegodkendelse med henblik på sammenligning. De konstaterede ligesom jeg, at der ikke var væsentlige forskelle. Men ifølge reglerne var en manual ikke tilstrækkelig dokumentation for de oplyste data om køretøjet. Alle data måtte enten verificeres konkret af specialisterne på Teknologisk Institut (hvilket ville koste 30-40.000 kr.!) eller bekræftes i en dataerklæring, udstedt af importør eller fabrikant.

Dataerklæring efterlyses

Som det nemmeste kontaktede jeg herefter Vespa-importøren på Fyn og spurgte, om han ville udstede en dataerklæring for mit køretøj. Det ville han ikke have med at gøre og sagde, at jeg lige så godt kunne opgive at få en indisk Vespa registreret i Danmark. Jeg takkede rørt for hans melding og tænkte så, at Vespa i Italien måtte kunne hjælpe mig med den famøse erklæring. Min Vespa var vel trods alt produceret på italiensk licens. Så mit næste strategiske skridt var at kontakte en god kollega på ambassaden i Rom. Han henvendte sig telefonisk til den italienske fabrik, men meldte nedslående tilbage, at fabrikken lå i retssag med den indiske fabrikant om licensrettighederne, og at inderne efter aftalen i øvrigt ikke måtte eksportere sine Vespaer til EU-området.

Her var jeg lige ved at opgive. Jeg så nu som min sidste udvej at prøve at skaffe en dataerklæring direkte fra fabrikken i Indien. Med bistand fra endnu en god kollega i Delhi lykkedes det mig at få fingre i det eftertragtede dokument. Nu så jeg lys for ude. Men ak! Erklæringen manglede oplysning om, efter hvilken teknisk norm støjmålingen af køretøjet havde fundet sted. Den fik jeg heldigvis efterfølgende, og jeg begav mig nu til Statens Bilinspektion for at få min Vespa synet. Jeg fik den godkendt til indregistrering med det besynderlige antaklimaks, at synsfolkene på bilinspektionen i nostalgisk henrykkelse over min nye "gamle" Vespa slet ikke gav sig til at granske min surt erhvervede dataerklæring.

Det endte godt men

Historien fik således en lykkelig udgang, og jeg kan nu efter ¾ års nærkamp med det danske motorbureaukrati køre sommeren i møde på min Vespa. Men mit gode råd til kollegaer i udetjenesten, der har lyst til at hjembringe et eller andet spændende og specielt køretøj til Danmark : glem det! Det er simpelthen for besværligt

Man skal i hvert fald sikre sig, at det ikke er en Indisk Vespa.

Finn Balslev



Her er belønningen for alle anstrengelserne ,
- min danske nummerplade.

Frederiksberg Motor Co.

Vespa - Vespa - Vespa

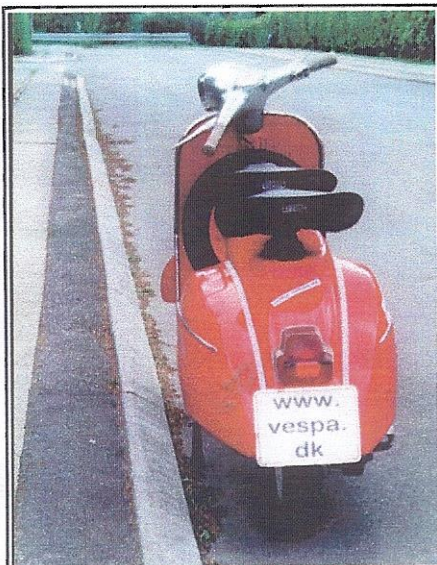
Nye - og brugte 100 % istandsatte
Salg - Service - Reservedele - Udstyr

Stenosgade 3 - 5

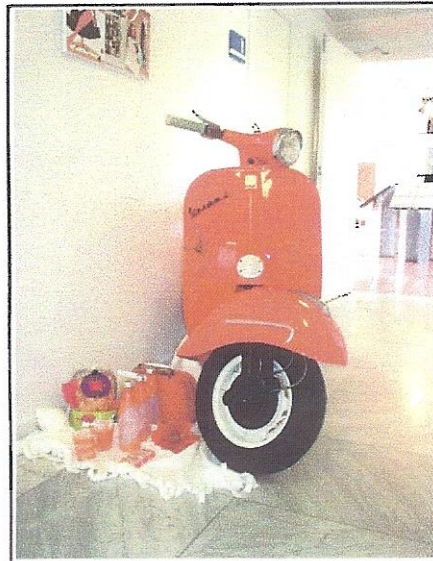
1616 København V.

Telefon :

33 24 87 90



På en stille villavej i det NØrlige København stødte fotografen på denne Vespa som var blevet udstyret med en "reklame" nr.plade. Det må givetvis være et medlem af vor klub da det er Team Vespa's Internet adresse. Om det er en "rigtig" nr.plade der accepteres af politiet kan uvedkommende ikke vide på forhånd, men det har været kendt længe, at man til biler kan købe sin ønske nr. plade, formedlet 7000,- kr., men så får man skam også 2 stk. for de ponge, - men alligevel ?.



Team Vespa er endnu engang blevet kontaktet af en "Event Maker" der skulle bruge en Vespa til en opstilling på en salgsudstilling, og som det ligger i tiden var Tema'et 60'er trend. For at matche andre genstande der indgik, var kravet at det skulle være en Orange Vespa, og sådan én har vi vist ikke i Team Vespa. Via vort "netværk" kom vi i kontakt med Jan Weber fra CSC, der udlånte sin flotte Vespa. Lysforholdene på stedet gjorde, at farven ikke gengives korrekt, - den er orangefarvet.

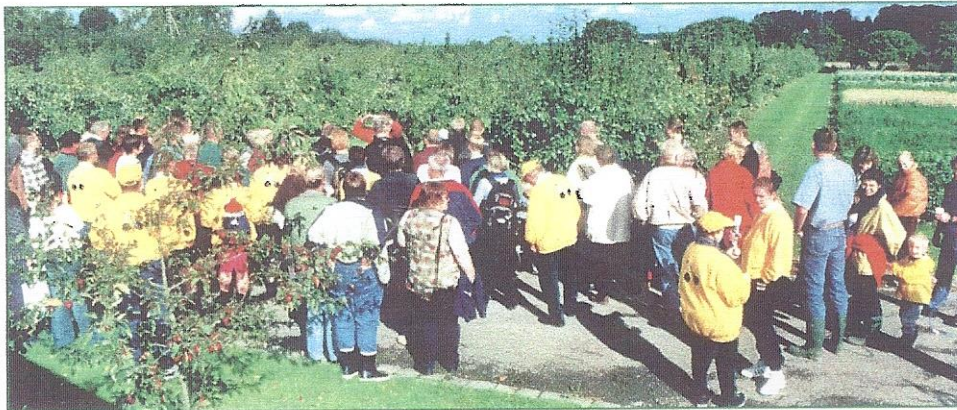
KVL Pometet, - æbleturen søndag d. 16.sep. 2001

FHC

Dette var året sidste arrangement i klubregi, - og som man siger: Hvor heldig har man lov at være ?, - årstiden taget i betragtning.

Solen skinnede fra en skyfri himmel og mildnede den endnu kl.10.00, lidt kølige morgenluft, og det gjorde den akkurat lige så længe rundvisningen fandt sted, hvilket vil sige til kl. 12.00, - så kom skyerne og småregnen.

Ved indgangen mødtes folk og fik, indledningsvis, den kedelige meddelelse, at arrangementet, indirekte, var påvirket af den grusomme terroraktion mod World Trade Center i New York for 4 dage siden, idet tre af Pometets medarbejdere der skulle have været med til at fortælle og demonstrere forskellige arbejdsopgaver, ikke havde kunne komme hjem til Danmark endnu. Heldigvis havde de ikke været involverede i selve katastrofen og var i god behold, - men blot "strandet" i USA. Rundviser **Claus G. Larsen** indledte med oplyste, at de på stedet, har ikke mindre end 750 æble - og pæresorter, og at der i Genbanken er frø af ca.1400 arter fra frugtbærende træer og buske. Desuden plejer - og passer man et større areal med urter og rodfrugter, samt f.eks. 200 sorter jordbær, bl.a. det velsmagende danske bær Dybdahl, som på grund af meget kort sæson, er fortrængt af Senga Sengana.

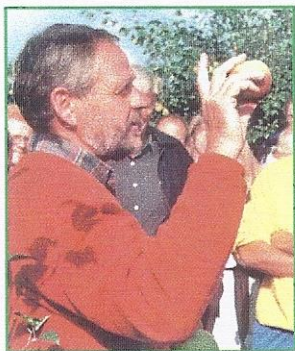


Flokken af besøgende gik rundt mellem de mange træer som ved beskæring, blev holdt nede i fornuftig plukke højde. Det var ikke tilladt at spise selv-plukket frugt, men man var velkommen til at samle smagsprøver af den nedfaldne frugt. Rundviseren plukkede nogle enkelte æbler og pærer, som blev skåret i halvmåner med en lommekniv og delt ud til dem der stod allernærmest og var mest om sig. Her fik vi så fornemmelse af, hvad man ofte må undvære i Supermarkedernes frugt reoler, - for her er de gamle æblesorter bevaret og den gode smage intakt, som nogle af deltagerne var stensikre på at de kunne huske fra da de var små, - men indrømmet - , smag, det var der masser af.

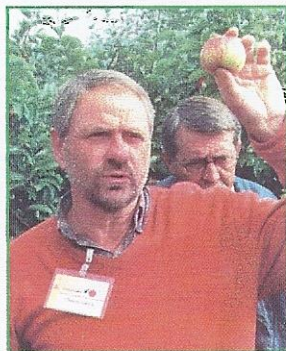
Ud over mundgodterne, blev rundvisningen også "krydret" med æblesorternes udvikling og hvordan nogen af æblerne havde fået deres navn.

Særlig "interessant" fandt mange deltagere et træ, hvis æble hed Kronprins Frederiks kærlighedsæble. Det var der mange der godt ville have en bid af.

Naturligt nok på sådan en dag, var adskillige af deltagerne interesseret i økologi, og de blev lettere chokeret da Rundviseren, uden blusel, fortalte at man skam bruger sprøjtemidler i arbejdet på Pometet, men at det kun er i den dosering, som er godkendt af Miljøministeriet, hvilket derfor måtte være acceptabelt, men der er også udvalgte sorter der dyrkes økologisk. Pometet er jo et arbejdende forskningscenter.



Filippa



Gråsten



Conference

Det hele skulle jo desværre gå lidt stærkt, idet denne - og næste søndag, er de to eneste gange på året, hvor Pometet holder guidede arrangementer, og det viste sig at være noget af et tilløbsstykke, faktisk kom der flere busser med besøgende fra Landboforeninger fra bl.a. syd Sjælland som, i lighed med Team Vespa, benyttede lejligheden til en lærerig udflugt.

Derfor var der ny rundvisning hver halve time, - og da medarbejderstaben som nævnt ikke fuldtallig, kom det hele til at skulle foregå lidt anderledes end planlagt, og måske havde det også været nødvendigt at slække på kvaliteten, - men så kunne vi gå rundt i frugtplantagen på egen hånd og nyde det gode vejr og se hverve udstillingen i forsøget på at skaffe nye elever til Landbohøjskolens uddannelses tilbud, - eller købe friskpresset saft fra 4 forskellige æblesorter. Det smagte !, og vil man have mere, er man velkommen d.15.september 2002.

En deltager (som dog ikke var fra Team Vespa) var lidt ked af at han ikke havde pærer, men kun æbler i sin have, - og at det tager så mange år før et ny plantet træ bærer frugt, - fik straks det "gode" råd, - sagt med et "glimt i øjet", at hvis han ikke havde tid til at vente, kunne han få pære i løbet af et par dage, ved , ganske enkelt, at putte æbler igennem en Hest.



Else - Marie og Karen
i socialt samvær



Peder Ellegaard har reddet sig et par smagsprøver
og er i godt "selskab" med Jan's -, sin egen - og Ulriks Vespa.

Hvad man dog kan komme ud for, - på 2 minutter,

- på en ganske almindelig eftermiddag, - under en ganske almindelig tur på Vespa'en, - i en ganske almindelig trafikalsituation i det Københavnske Sydhavns-kvarter, - **OG Så**, **pludselig** hænder der ting og sager omkring mig, der får mig til at tro, at jeg befinder mig midt i en filmoptagelse til en gadescene i et nyt afsnit af TV - serien TAXA eller en anden action dogmefilm, hvor der ikke må bruges kunstig lys - og kun de naturlige "dekorationer".

ALTSÅ - , bedst som jeg holder for rødt lys, - forrest i en række af biler og venter få at lyset skal skifte til grønt, og alt ånder fred og idyl, - hører jeg at der bagfra lyder udrykningshorn og kan så i bakspejlet se blå blink fra en af politiets patruljevogne der kort efter, med stor fart passerer mig, - på den forkerte side af den dobbelte linie, - fortsætter ud i krydset, der heldigvis er tomt, for dér, akkurat på midten, at foretage en spektakulær 180 ° håndbremsevending, hvorved patruljevogne kommer til at vende stik mod færdselsretningen, - og i én og samme bevægelse, - med snerrende motor og rygende dæk, at accelerere frem mod mig og hugge bremsene i, så gummiet hviner, og stoppe mindre end ½ meter foran mig og min Vespa.

Jeg var totalt paralyseret og glemte helt at blive bange for det farlige i situationen, tænk en gang ! , - politibilen holdt først stille, da den var mindre end en ½ meter fra forhjulet. Men dermed var den dramatiske situationen ikke slut, for de to betjente sprang ud af vognen og løb i fuld firspring, direkte hen mod mig, og jeg tror nok jeg nåede at tænke : Har jeg kørt så stærkt ?, og gøre så meget ud af det for at få fat på mig.

Adrenalinen pumpede og "Spekulatoren" kørte for fulde omdrejninger under hjelmen, men helt ærligt, jeg forstod faktisk ikke et muk.

Til min forbavselse -, men også lettelse, løb begge betjente forbi mig og hen til den nærmeste bil der holdt ganske tæt bag mig, og som sammen med de andre køretøjer udgjorde en kolonne, - de flåede døren op og hev føreren ud af bilen, - tog føregreb på ham, og vupti, - klik og klik, - var han lagt i håndjern.

Smadder professionelt. 6 point for det tekniske og 6 point for den kunstneriske udførelse, men der var ingen filminstruktør der råbte "Cut" og der var ingen der klappede, så det var ikke film. Jeg forestillede mig et øjeblik, at det næsten må være sådan, at befinde sig i Orkanens øje, - alt er stille lige dér hvor du er, men alt andet omkring dig, hvirvler af sted.

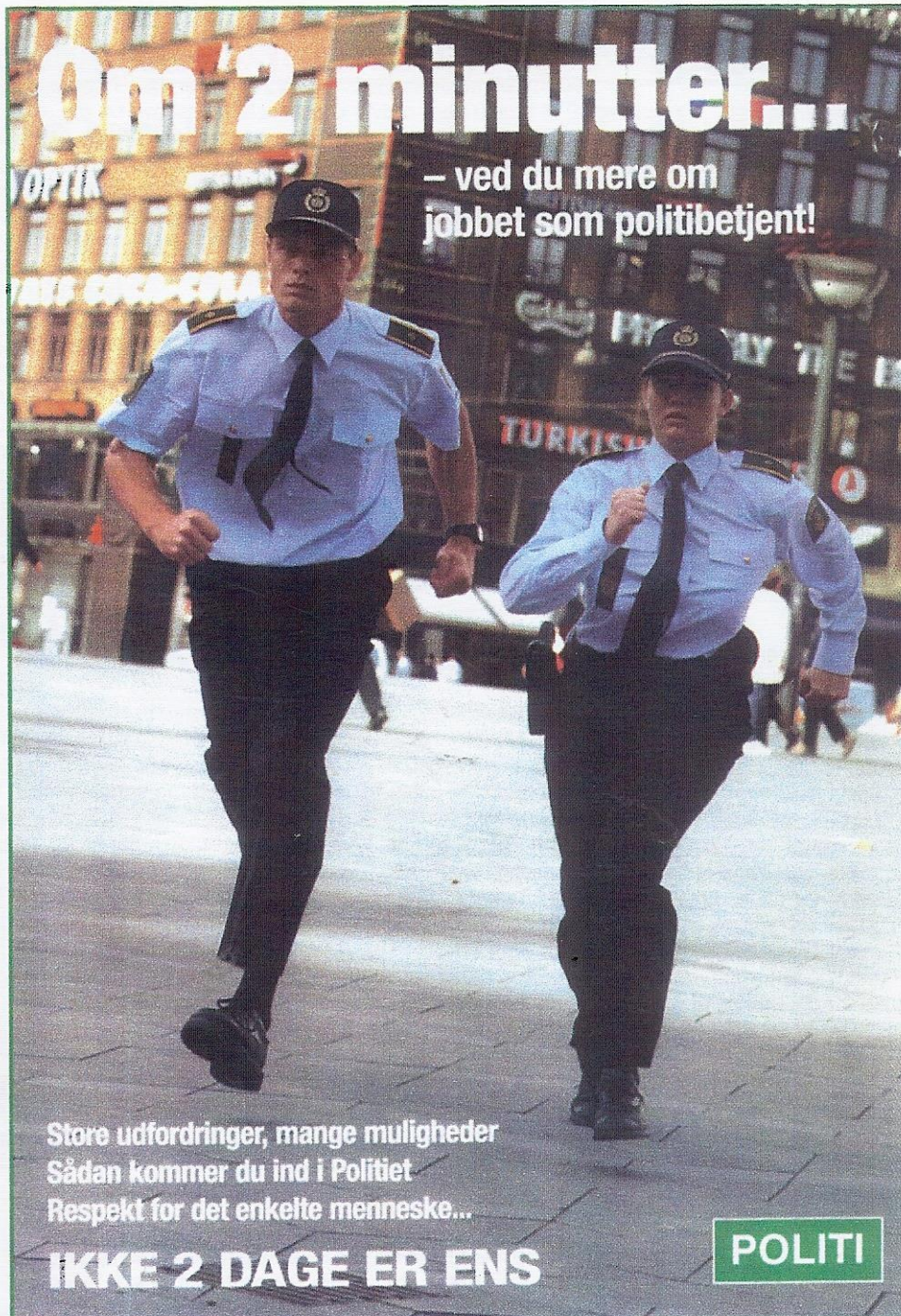
Pyh ha !, tænkte jeg, det var tæt på, - men hvad var det egentlig der foregik ?.

Formodentlig det, at politiet havde indhentet -, og nu fanget, en kriminel af en type som de ikke ville give mange chancer til at slippe væk, - og hvor jeg så, rent tilfældigt, befandt mig på "første parket" .

Efter 2 meget spændende minutter, var lyskurven nu igen skiftet til grønt og jeg kunne tænke på at køre videre, men først måtte jeg "rangere" Vespa'en lidt frem og tilbage, for i det hele taget, at kunne komme fri af "indespærringen" mellem den anholdtes bil og politivognen, som stadig holdt foran med det lange lys på og motoren - og de blå blink kørende, alt imedens lugten af brændt gummi langsomt var ved at fortage sig i krydset.

Jeg fortsatte min "afbrudte", ganske almindelige tur, med tankerne summende rundt i hovedet, for der er ikke noget som sådan en oplevelse, der bagefter kan sætte fantasien i sving og man kan jo forestille sig mange ting, - for tænk hvis det havde siddet en kold og kynisk "desperado" bag rattet, der for alt i verden ville slippe væk fra politiet og så havde kørt mig ned for at komme ud af geledet, eller tænk, hvis der var blevet brugt farlige skydevåben. Jha -, man ved aldrig !.

Resten af turen gik fint, men det var alligevel lidt skuffende, at der overhovedet ikke stod én eneste linie om hændelsen i nogen af formiddagsbladene dagen efter. JHA



Om 2 minutter...
– ved du mere om
jobbet som politibetjent!

Store udfordringer, mange muligheder
Sådan kommer du ind i Politiet
Respekt for det enkelte menneske...

IKKE 2 DAGE ER ENS

POLITI

Ovenstående foto er Politiets hverveplakat, men passer udemærket som illustration til Jan's oplevelse.

Team Vespa - Tur kalender - sæson 2002

Vest skoven

Lørdag d. 26.maj.

Mødested : Busholdepladsen ved Albertslund centrum kl.14.00.

Turen kører rundt omkring - og i Vestskoven, der blev "startet op" i 1967 og som nu er på 1500 ha. Vi kommer til at se Herstedhøje, - Vikingelandsbyen ved Risby, - Oxbjerg og Sjællands indtil dato, største granitsten, Hvissinge stenen, på 250 tons, - vender ved Ole Rømers Museum, - besøger Bakkehuset og ender i mosen !.

Måske får vi også set Får og Skotsk Højlandskvæg.

Distance : 40 - 50 km.

Leg en køreprøve.

Tidspunkt, sted og pris, er endnu ikke endelig kendt.

Mødested : Køreteknisk anlæg :

Arrangementet omfatter både en teoretisk del og en praktisk prøve.

Hvis det er længe siden at du "fik" dit kørekort, kan det være en rigtig god idé at teste din teori - og dine køretekniske færdigheder, for dermed at blive en bedre Scooterkører og øge chancerne for at du klarer dig selv, og din Vespa, helskindet igennem det trafikale landskab.. Kørekortet er ikke i fare her, - så deltag i dette kursus, som en fornuftig og "billig" forholdsregel, før politiet evt. foranlediger et dueligheds check på dig og dit kørekort.

Uforbindende tilmelding kan ske fra 7.jan. til formanden.

Medlemmer af Team Vespa har fortrinsret til deltagelse.

Café tur.

Torsdag d. 6.juni.

Mødested : Bådudlejningen ved KAFFESALONEN (i øvrigt nr.50 af Københavnske turist attraktioner).

Peblinge Dosseringen 6, Kbh. N. kl.18.30

Aftenens Guide har på forhånd fundet en egnet Café, hvor aftensolens sidste stråler kan holde vore kroppe varme, -skinne på vore smukke Vespa'er, og hvor de, - og vi, "er synlige".

Distance : ca. 20 km.

VESPA IRONMAN

Lørdag d. 15. juni

Turen starter ved 0 km. stenen på Kbh. Rådhusplads, kl.07.00 præcis, og tager ca.12 timer.

En ægte Sjælland Rundt tur, der inkluderer Rørvig - Hundested færgeoverfart.

Turen er for dem, - der i antal kørte kilometer på én dag, vil prøve kræfter med sig selv.

Vi følges ad hele vejen rundt, i et tempo, hvor alle kan være med og ingen vil blive efterladt. Der vil være ledsagebil på hele turen.

Tilmelding til formanden er obligatorisk. Deltager gebyr 100, - kr.

Åben for deltagelse af scooterkørere der ikke er medlem af Team Vespa. Gebyr 200, - kr.

Distance : 425 km

Se rutekort og beskrivelse andet sted i dette blad.

Havnerundtur .

Tirsdag d. 25.juni.

Mødested : Fisketorvets tag parkeringsplads, Dybøl station. kl.18.30

På vore Vespa'er kører vi rundt i Københavnsområdet og besøger ialt 13 havne på 113 min.

Vi havner på Café Jorden Rundt i Charlottenlund.

Distance : 25 km

Scooterens dag

Mandag d.1.juli.

Mødested : Axeltorv. kl.18.30

Da 1.juli i år er en mandag, går turen "kun" til Dragør og retur.

Åbent arrangement for alle fabrikater scootere.

Distance : 50 km

Holte(krigs)havn

Søndag d. 21 Juli.

Mødested : Posthuset ved Lyngby Stationsplads. kl. 14.00

Turen går ad Frederiksdalsvej forbi Nybro med udsigt til Bagsværd sø, Statsministerboligen Marienborg, - Sophienholm, - til Kanoudlejningen ved Sluseværket ved Frederiksdal, hvor der gøres en kort pause, inden vi fortsætter til Holte havn. Derfra går turen via Vaserne og over Bidstrup mod Farums gamle bydel. Via Værløse og Fægyden i Lille Hareskov, når vi frem til Formandens hus & have, hvor der bydes på kaffe og kage, som afslutning på turen.

Distance ca.45 km

Nivågård,

Torsdag d. 8.august

Mødested : Frilandsmuseet i Sorgenfri, Lyngby, kl.18.30, - eller direkte på Nivågård kl.19.45 Her har Dansk Veteranbil Klub til huse, hvor de mødes d.1.torsdag i hver måned.

DVK medlemmer mødes og viser deres gamle biler, motorcykler, og andre veterankøretøjer frem for hinanden. DVK byder os velkommen.

Turen hjem, går ad Strandvejen, hvor vi kan følges ad til Café Jordan Rundt i Charlottenlund. Tidspunkt - og turen derfra er fri.

Distance : 60 km

Cykel og knallermuseet i Glumsø

Søndag d. 18.aug.

Mødested : Hørager 18, Karlslunde, - hos Flemming Iversen, kl.10.00

Etableringen af dette museum ligger kun ca. 1 år tilbage og rummer eksemplarer fra både private samlere og klubber. Udbygningen fortsætter løbende.

Distance : 50 km.

Roskilde havn.

Fredag d. 30.august

Mødested : Hedelykke gl. Mejeri, Hovedgaden, Hedehusene, kl.18.30

Turen forløber i adstadigt tempo ad smalle snoede biveje gennem et smukt landskab og bl.a. de små bysamfund, Sengeløse, Nybølle, Høve og Gunsømagle.

I Jylling Marina strækker vi benene før vi kører videre mod Roskilde lystbådehavn, hvor vi plejer at kunne overtale Kassereren til at spendere én 3 kuglers is fra Havnekiosken, - pr. deltager

Hjemturen går ad Københavnsvej og vi kommer igen til Hedelykke gl. Mejeri.

Distance : 50 km.

Frederiksborg Slotspark og Park Café.

Lørdag d. 14.september.

Mødested : Posthuset ved Lyngby stationsplads, kl.14.00.

Turen går mod Hillerød ad Frederiksborgvej direkte til Slotsparken.

Efter en spadseretur i Slotsparken hygger vi os på Caféen og kører derefter hjem ad Strandvejen, hvor vi kan følges ad til Café Jordan Rundt i Charlottenlund. Tidspunktet - og turen derfra er fri.

Distance : 60 km.

EXTRATUR ? , " Ud i det blå " i løbet af oktober ?

Lukker og slukker ! , - tak for i år.

Lørdag d. 30. november.

Mødested : Café AMOKKA, Østerbro. kl.14.15

Vi hygger os på Caféen og smager evt. de hjemmelavede Flødebolletoppe til en kop varm Chokolade eller en Cappuccino i et par timer. Hvis vejret er til det, vil de "sejeste" af os - og de mest standhaftige, komme på Vespa, - de "kuldske" kan bare tage bilen.

Se også arrangement - og andre ture listen, på efterfølgende side

Ud over TEAM VESPA 's egen liste over ture i 2002, foregår der blandt andet :

22. marts. Bakken åbner
Scooterne mødes ved St.Stefanskirke fra kl.17.30
1. april Malmø, Sverige, Scooterens dag.
28. april Stumpemarked ved CITY 2 , Tåstrup.
16. juni Gavnø veteran træf.
27. - 29. juni EUROVESPA
Afholdes i Rom, Italien
26. august Bakken lukker.
Scooterne mødes ved St.Stefanskirke fra kl.17.00
6. oktober Stumpemarked ved CITY 2, Tåstrup
23. november Stumpemarked i Herning

Der gøres opmærksom på, at ovenstående tilbud er dem, som vi har kendskab til på tidspunktet for redaktionens Dead line for blad nr.4/2001, hvilket kun er en brøkdel af de muligheder der vil blive aktuelle, efterhånden som div. klubber får deres arrangementer anbragt på kalenderen og - publiceret.

Der vil derfor i efterfølgende blade blive anført aktuelle ture som kan tænkes at være relevante for Scooterkørere og almen veteraninteresserede.

Sælges :

Nu lovlig til Scooter

Efterløber = Anhænger = Trailer

(kært barn har mange navne)

Ikke helt så flot som den Pav - 40 vi viste i forrige nummer fra Søhøjlandstræffet ved Ry / Silkeborg, som tilhører Peer fra Vespa Klubben i Esbjerg, - men det kan den blive

Pris 2500,- kr.

Team Vespa medlem :

Ulrik Ibsen

Karlsunde

4615 0504

Test lige jeres parat viden !

Som man vil vide, har Vespa fremstillet mange forskellige modeller og - varianter, her er en af de mere usædvanlige I ikke har set før.



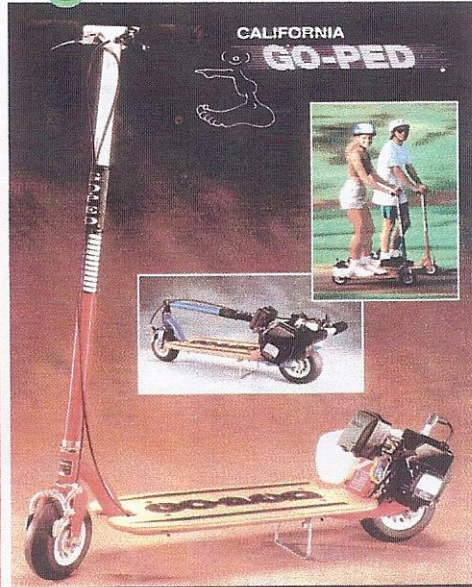
I et bundt Vespa postkort, købt via Internettet, direkte fra Piaggio i Italien, var der ét med denne unge skønhed, på sin Vespa 150 Super fra 1958, som var kørt ud for at få vasket sin Scooter i vandfaldet, ikke langt fra den lille landsby, hvor hun bor samme med sin mor og far, der er vinbonde, og 5 mindre søskende samt en gammel Bedstemor.

Spørgsmålet er : Hvad er det der gør denne model til noget enestående ?

Svar : Det usædvanlige ved pigens Vespa er, at Kickstarteren, motoren og forhjulsophænget sidder i venstre side. Det almindelige er, som bekendt (?), at "mekanikken" kan ses i højre side.

I virkeligheden er der naturligvis ikke tale om en speciel model for venstrehåndene eller sådan noget, men derimod, - ganske enkelt, at fotografiet blev spejlvendt da fotografen skulle fremstille postkortet. Man undrer sig over, at Piaggio ikke har opdaget det. Postkortet har dog været solgt siden 1960'erne.

El.-motor 23 km/t **Sjove julegaver** Benzinmotor 32 km/t



"Apparaterne" er set af Mikael Schjøtler på efterårs messen i Milano

FORBRUGS SIDEN

Forslag til årets mandelgave

Den hjælper med at samle tankerne

Overgiv dig kvinde

Lad din mand gøre tingene på sin måde, ros ham – også når der strengt taget ikke er grund til det. Ny bog opfordrer kvinder til at droppe rollen som overdommer.



ITALY
Completamente amovibile, può essere rimossa in un secondo e lavata all'occorrenza in lavatrice.
NON TI SPORCHI, NON SI STACCA, ADERISCE BULLA CAPPA.

FRANCE
Complètement amovible, grâce des velcros astucieux, elle peut être nettoyée dans la machine à laver.
NE TE ROUILLE PAS, NE TE SÔTE PAS, ELLE S'ADHÈRE SUR LA CALOTTE.

ENGLISH
Totally removable, she can be in a second and washed in the washing machine when needed.
KEEPS YOU CLEAN, IT DOESN'T STRAP IT FITS UP TO THE HEAD.

ITALY
Il sottile velcro fissato in quattro punti sul bordo esterno della Falappa permette l'aderenza completa e la facile rimozione. L'assola (brevetata) posta sul retro ne permette una regolazione millimetrica.

FRANCE
Le mince velcro cousu sur quatre points du bord extérieur de La Falappa, permet l'adhésion complète et sa simple levée. La forme innovatrice et brevetée sur la partie arrière de La Falappa, permet un réglage précis sur votre tête.

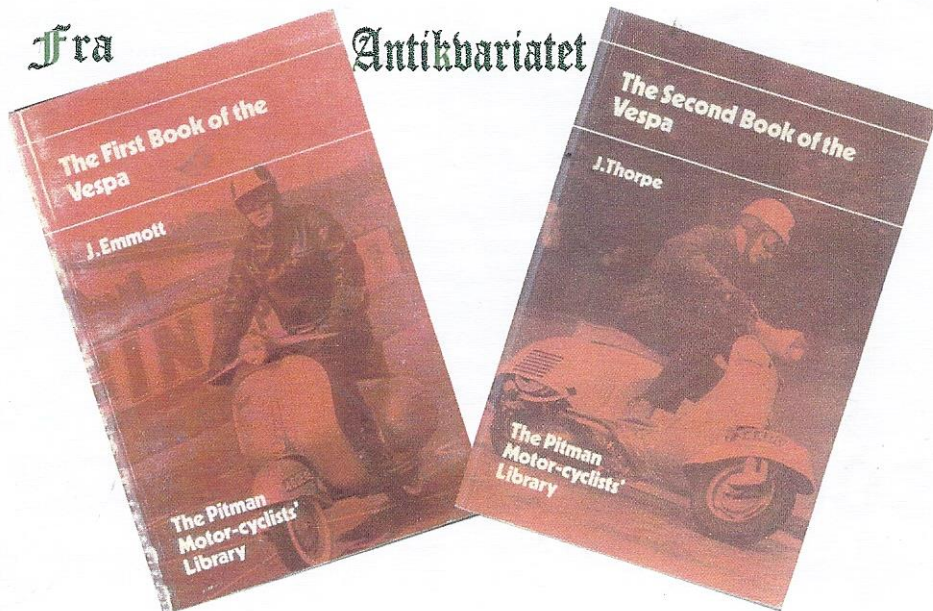
ENGLISH
The thin velcro strap stitched on four points of the outer trim of LaFalappa, allows a complete adhesion and a quick removal. The patented innovative shape on the back of LaFalappa, allows a precise adjustment on your head.



Den viadukt var godt nok lav !, den tog kabinetaget
ja - , og min sømmerhat, - nu kommer du til at gi' mig en ny !.

Fra

Antikbariatet



TEAM VESPA turen SJÆLLAND RUNDT

VESPA IRONMAN

425 km

Lørdag d. 15. juni 2002

Start og mål

Københavns Rådhusplads ved 0 km stenen.

Start kl. 07.00. præcis. -- forventet tilbagekomst mellem kl.18.00 og 20.00

Turen forventes at tage 10 til 12 timer. Gennemsnits-hastigheden vil ligge på ca. 50 km/h., svarende til en March-hastighed, på åben landevej, på ca. 65 km/h. Pauser undervejs til tankning, spising og forfriskninger, - evt. tændrørsvrøvl (?) og til at "Rette ryg & strække ben", - skønnes at udgøre max. 2 timer.

Det understreges, at formålet med netop denne tur, ikke er at gøre det på kortest mulige tid, men at gennemføre i et tempo, hvor alle kan følge med og ingen bliver overladt til sig selv. Det forventes, at deltagerne følges ad hele vejen rundt, også den sidste kilometer

En ægte Sjælland rundt tur,

- fordi færgeoverfarten Rørvig - Hundested indgår i ruten.

Turen er for dem der har lyst til at afprøve deres egne grænser. Vespa'en skal nok holde til det, den skal bare have 2 - 3 tankfulde benzin

Hvis du på forhånd mener at 425 km på én dag, - ikke er noget, - så OK! for det, men hvis du aldrig har prøvet at køre så langt på én dag, eller det måske blot er længe siden, så tag alligevel med, bare for "sjov", og prøv kræfter med dig selv.

Deltager gebyr.

Til dækning omkostning til ledsagebil med trailer, færgeoverfart, samt diplom, opkræves et deltagergebyr på 100,- kr.

Deltagergebyr for ikke medlemmer af TEAM VESPA udgør 200,- kr.

Proviantering sørger den enkelte deltager selv for.

Arrangementet er åbent, men det pointeres, at turen kun er for Scooterkørere.

Strækningen til - og fra start / mål - indgår ikke.

Tilmelding er obligatorisk

Senest 15. maj 2001

Tur leder Freddy H. Christensen

44 98 94 32 - - - - fhc@c.dk

TEAM VESPA tur SJÆLLAND RUNDT



VESPA IRONMAN 2002

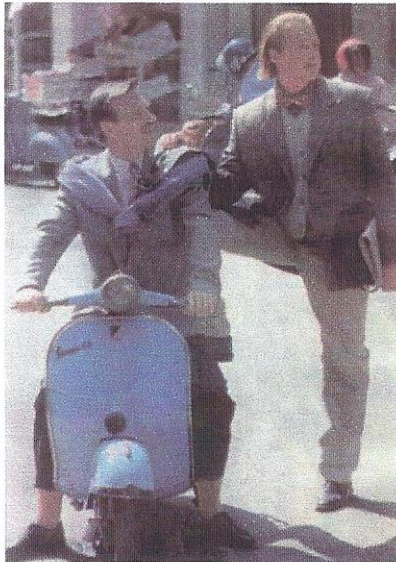


425 km



Serien om

Vespa i reklamer



Tror du det er en mobiltelefon ?



Skat !, er du snart færdig med mit bagspejl ?.

VESPA ER TRENDEN
MODE - TØJ - KOSMETIK - STIL - LIVSKVALITET

Når vi bli'r store vil vi ha' dyne Jeans
fra tøjexperten og køre på Vespa

Man kan stadig støde på dem, - de "ukendte" Vespa'er.

- som ejes af ældre folk der har kørt på Vespa lige siden de var ganske unge, hvilket svarer til, at også Vespa'en var "ung", eller rettere, - en nyhed, altså fra ca. midten af 50'erne.

Selv om en engelsk motorcykel var en velforankret ønskedrøm for rigtig mange "dreng", - nogen vil måske sige, - mange "rigtige" drenge, så blev Vespa'en hurtigt et charmerende alternativ til de støjende, oliedryppende og vedligeholdelseskrævende motorcykler, - og vel at mærke, - et alternativ der både appellerede til drengene og pigerne.

For dem der valgte Vespa, frem for motorcyklen, betød det, at de var fri for alt oliesvineriet og kunne køre omkring iført almindeligt, pænt udstød og uden at støje og gøre forældre til små børn "bange". Til gengæld gav man afkald på de flere hestekræfter.

Valgte var den gang, som nu, - motorcykel eller Scooter, (dog ingen regel uden undtagelser) - i forholdet 1: 500, - altså 1 scooter pr. 500 motorcykler .

En af disse "Gamle drenge" er Anders Svendsen, som har beholdt sin egen Vespa 125 cc, årgang 1954, og endda har den med nummerplade den dag i dag.

Anders kontaktede undertegnede midt i oktober for at høre hvad sådan en gammel, veltjent Vespa "står i", hvilket er svært, specielt hvis man ikke med egne øjne, har set eksemplaret, og konstateret at det er uden rust, fuld intakt og køreklar, hvilket var hvad der blev oplyst.

Derfor blev et møde aftalt, og forbløffelsen, - og fornøjelsen, var stor da den gamle Vespa blev trukket ud i eftermiddagssolen fra garagen, hvor den havde stået urørt i flere år.

Mindre blev overraskelsen ikke, - for mig, da vi ved fælles hjælp, ~ 3/4 choker (stadig på den "gamle" benzin), - fuld gashåndtag og ca. 20 tråd på kickstarteren fik startet motoren.

Den velkendte Vespa lyd fra udstødningen, gav ekko i gården, hvor det foregik, og efter en kort opvarmning satte Anders sig i saddelen, - gav lidt gas, - og kørte en runde.

Ok! -, bremserne virkede måske lidt rustne og gearkablerne kunne trænge til en justering, og lakken til en gang polish - men køre, det kunne den stadig, - trods alderen. Imponerende.



Anders Svendsens egen Vespa historie, - er egentlig ikke så forskellig fra mange andre af de "gamle drenge" der har været med fra starten af 50'erne, - nemlig at Vespa'en i mange år fungerede som familiens eneste transportmiddel, - flittigt brugt til privat og forretning, samt på ferieture med to personer og fuld oppakning med telt, soveposer og benzinprimus, bl.a. flere gange til Norge, Sverige og Tyskland.

Prisen i dag? , - ja den kom vi faktisk ikke nærmere, for netop den Vespa må absolut være for liebhavere, - og egentlig, hverken vil -, eller behøver, Anders at skille sig af med den, for selv om han er har rundet de 72 år, er han "still going strong" og det kan meget vel tænkes at det bliver til nogle nostalgiske ture endnu, - især hvis han tager imod invitationen fra Team Vespa's Formand, - og endelig er det højst sandsynligt, at Vespa'en "bliver i familien", idet sønnen Fritz har arvet sin faders interesse - og evnen til at passe godt på de gamle sager, også selv om det er en Nimbus fra 1949, han har kastet sin veteraninteresse på. FHC



TRANSPORT BOGHANDEL
KØB - SALG - BYTTE

V. H. H. HAVSTED
LØRSTEN 11, 4000 ROSKILDE
TEL (45) 45 40 00 17

SEPTEMBER 2002

**LAGERSALG
MOTORLITTERATUR**

**LAGERADRESSE :
LYNDBY HAVNEVEJ 6, LYNDBY,
4070 KR. HYLLINGE.**

NÆR HOLBÆK-MOTORVEJENS AFK. 15

Ricambi Vespa Spare Parts

Krogyden 15
Kullerup
5540+ Ullerslev
Fyn

Tlf./ FAX 6535 1759
Email : vespa@email.dk

Reserve dele – udstyr – service

Vi istandsætter Vespa'er
efter dine ønsker og ideer
med udgangspunkt i din egen
eller en af vore mange
fine brugte modeller.

Vi er gode håndværkere
der ved hvad vi har med at gøre
og som laver ordentligt arbejde

Se vor hjemmeside :
www.ricambi.dk

TEAM Vespa

kontingent for år 2002.

Kontingentet for år 2002
fastholdes uændret, på :

150, - kr.

Derved forbliver kontingentet
ligeledes uændret, for medlem
nr. 2 på samme adresse,

75, - kr.

Dette blev vedtaget på den årlige
Generalforsamling som blev
afholdt d.30.oktober.
på Pilegården i Brønshøj.

Kontingentet kan indbetales ved
at benytte vedlagte

Giroindbetalingsblanket

For dem der bruger

NETBANK :

benyttes

GB-Bank nr. 1651 000 556 5006

Kontingentet er forfalden til
betaling ved regnskabsårets
start, som er d. 1. januar.

Med venlig hilsen og godt nytår

Kassereren

Hovedstadens Scootercenter

Mikael Schjøtler

Salg - Udstyr
Herlev Hovedgade 105



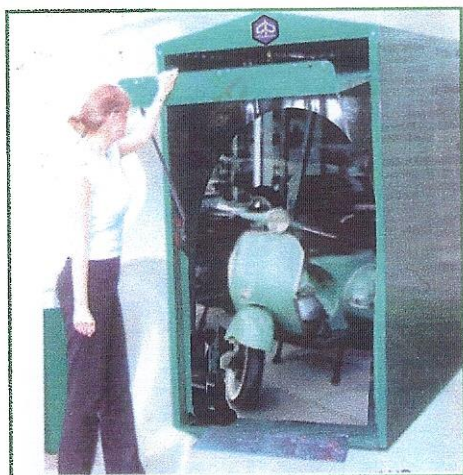
Reparation - reservedele - udstyr
Hørkær 7-9, 2730 Herlev

44 92 34 56

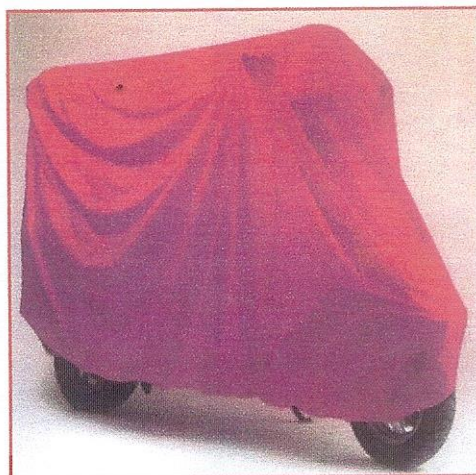
www.scootercenter.dk

Specialværksted for scootere

Hvad med vinteropbevaring,
- hvad har du valgt ?



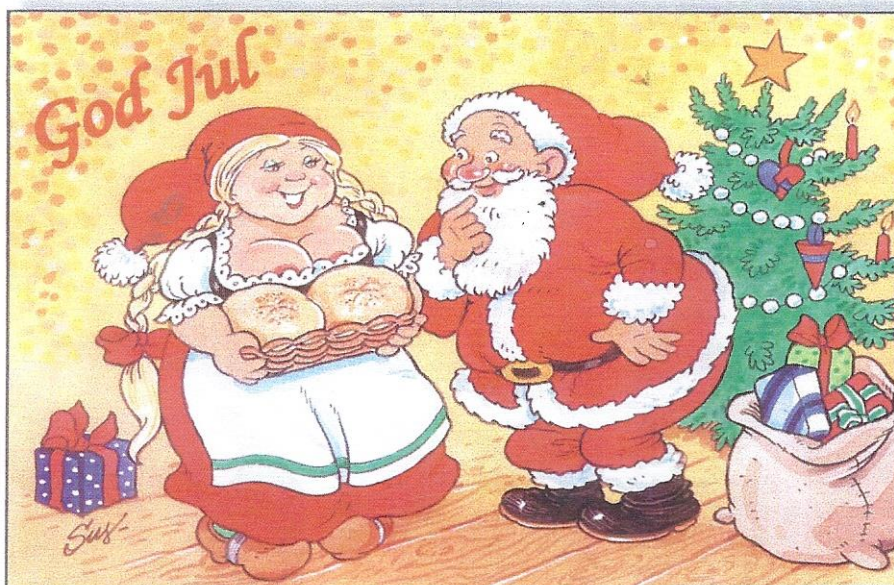
En hård løsning !



- eller en blød ?

Betyrelsen for Team Vespa
siger tak for i år
og ønsker alle
glædelig Jul
og

godt nytår



Alle ønsker sig noget til JUL ,
- hvad mon der stod på Julemandens ønskeseddel ?