



Vespa journalen





www.vespa-klub-danmark.dk

Præsident/Webmaster

Peer Fløjstrup Tanggaard
Willemoesgade 52, 6700 Esbjerg
tlf. 7512 3371 / 2064 4979
vespa@vkv.dk

Vicepræsident

Carlo Ernstsén
Vespa Klub Vestjylland

Kasserer

Flemming Iversen
Team Vespa Øst

Bestyrelsesmedlemmer

Elo Kjærgaard Jensen
Vespa Klub Nordvest

Jørgen Jørgensen
Vespa Klub Silkeborg

Peter Wulff Nørholm
Vespa Klub Fyn

Søren Ottesen
Vespa Klub Århus

Kenneth Ring
Team Vespa Øst

Nyt fra præsidenten



Et kig på de forskellige Vespa klubbers hjemmesider vidner om stor aktivitet i 2010. Team Øst har blandt andet rundet Falster og Roskilde Fjord. Vespa Klub Århus har en flot video på hjemmesiden, som fortæller om Vespaens historie. Vespa Klub Fyn lavede en meget VÅD tur Fyn Rundt o.s.v.....

Når efterårsmørket falder på, og konen alligevel skal se "Vild med dans", så tag din kaffe med ind til computeren, og læs alle de interessante og sjove beretninger, som landets klubber har på hjemmesiderne. På din egen klubs hjemmeside er der link til landets øvrige klubber.

Men endnu bedre ville det være, hvis DU brugte vinteren til at skrive en historie til Vespa Journalen. Den skal du sende til Ove Jensen (mail: ovejen@webspeed.dk). Selv om du ikke er nogen ørn på en computer, som ved jeg at Ove er rigtig dygtig, og får et flot resultat ud af det materiale du sender til ham.

Har du ønsker/forslag til fremtidige aktiviteter i Vespa Klub Danmark, så send en email til mig. Eller kom til generalforsamlingen i Vespa Klub Danmark.

Peer Tanggaard, Præsident.



Udgivelsesdatoer for 2010:

1. februar, maj, august og november

Deadline: 1 måned før udgivelse

Redaktion: Annoncer, billeder og artikler indleveres til lokalredaktøren.

Forside: Nationalt VKV træf 2010 (Vejers Strand)

Print: Grafisk Indtryk, Silkeborg tlf. 86 82 09 49
info@grafiskindtryk.dk

Vespa til Tour De France 2010

I år skulle det altså være. Efter at have set flere etaper de seneste 4 år var jeg blevet misundelig på alle de autocampister, som havde en scooter med.

Jeg var heldig at købe et brugt stativ og efter en gennemgribende reovering (udskiftning af lygter m.m.), fik jeg monteret ophænget bag på camperen i stedet for det obligatoriske cykelstativ.

Prøveturen gik i Kristi Himmelfarts-ferien til Tåsinge og Langeland. Turen gik fint, og vi havde stor fornøjelse af Vespaen.

I sommerferien drog vi så af sted med Vespaen bagpå. Først til Spanien, nærmere betegnet Blanes ved Costa Brava. Efter et par dage tog jeg den første tur, men det var ikke nogen god tur. Efter ca. 25 km ville Vespaen ikke mere. Efter en længere pause lykkedes det dog at få gang i scooteren og køre hjem til campingpladsen til et par foruroligede kvinder. Jeg må

indrømme, at jeg havde været væk i flere timer – og selvfølgelig havde jeg glemte mobilen.

Efter at have transporteret Vespaen 2.100 km., skulle den altså bare kunne køre. Min datter og svigersøn bor i Barcelona, så da de kom efter et par dage, fandt vi et værksted, som ville kigge på den gamle Vespa. Og problemet blev løst til min store fornøjelse. Den har faktisk aldrig kørt så godt.

Den helt store eksamen skulle stå på Col de Madeleine, hvor tour-feltet skulle passere bjerget om tirsdagen.

Vi ankom mandag formiddag, og var endog meget heldige at få en plads 10 km. fra bjergets top sammen med en masse andre campere fra hele Europa.





De fleste var kommet 4 dage før, men vi traf et par danskere, som gerne ville have os boende tæt på, og Vespaen kunne lige klemmes ind, som det fremgår af billedet.

Mandag eftermiddag tog jeg en prøvetur til toppen. Det gik bare fint, og planen var, at jeg tirsdag skulle have konen bagpå, og køre op for at se feltet passere toppen sidst på eftermiddagen. Vi ændrede dog planer og tog turen allerede ved 10-tiden. Det var en kæmpe oplevelse – vejen op var besat på begge sider af tilskuere, som bl.a. havde travlt med at male på vejen, og udsigten var uimodståelig. Vi fik mange hilsner med på vejen, specielt fra mange danskere og nordmænd. Vi havde selvfølgelig et dannebrog monteret.

Vi nåede toppen i fin stil (efter at have kørt i 1. gear et par gange), men vi kunne ikke få en parkeringsplads på grund af de mange cykelmotionister og tilskuere, så desværre fik vi ikke et billede af Vespaen under skiltet med Col de Madeleine, men et par meter der-fra.

Så gik turen ned – hvilket var hårdt med de mange opbremsninger – og vi blev overhalet af mange fritidscyklister, som drøned ned af bjerget.

En dårlig start på Vespa-eventyret endte som en kæmpe succes, som helt sikkert skal gentages.

Johnny Bisgaard
Vespa Klub Vestjylland

Savner du mere »Power« i din Vespa?

...og hvem gør ikke det!

Hvis du altid har syntes, at din Vespa har været lidt "død i sværen", og at det bare er blevet værre og værre, og den derfor godt kunne trænge til at blive "peppet" lidt op, er der råd for det, uden at du behøver at skifte hele Vespa'en ud.

Måske har du allerede forsøgt med de samme ting på din Vespa, som du gjorde dengang du havde Knallert, - at "hakke" stemplet, file og polere kanalerne og

øge kompressionen, men uden at opnå synderlig mærkbare resultater.

Hvis det virkelig skal batte noget, kan du montere et opgraderings sæt, et Tunsæt, i form af en cylinder med større volumen og tre skyllekanaler, et tilhørende stempel og topstykke, så vil du kunne mærke en forskel, og denne mulighed eksisterer til de fleste Vespa'er med ind sugning direkte i Krumtaphuset (Rotating Valve)

Et eksempel:

Opgradering af en Vespa Sprint 1967, 150 cc, 2 skyls, med et Pinasco 177 cc., 3 skyls, Alu. cylinder sæt.

OBS!!: Erfarne folk ud i motorteknik og tuning, kan roligt springe de indledende anvisninger over, eller simpelthen det hele, - eller bare læse det som ren underholdning, da mange af tingene utvivlsomt kan gøres på mere end én måde.

Dette skal du bruge:

[1] **Opgraderings sæt**, der består af en cylinder, et topstykke, et stempel og en strålespids.



Der findes flere forskellige fabrikater, der passer til netop den Vespa, du ønsker at opgradere, og ved bestemmelse af fabrikat og pris, har du to vigtige valg, - skal cylinderen være af Støbejern, eller skal den være af Aluminium med hårdforkromet glideflade.

Priserne ligger fra ca. 1200 til 3500 kr. Ovennævnte sæt koster ca. 1700 kr. De 2 typer har, hver for sig, deres forskellige fysiske og mekaniske fordele, som ikke kan rummes i denne anvisning. Check om der følger en større strålespids med sættet som standard, da en større volumen og større effekt, bl.a. opnås ved et større benzinforbrug, - ikke alverden, men dog noget.

[2] **Værktøj**, det du normalt anvender når du servicerer din Vespa, når det er lidt mere end at skifte olie. Forskellig størrelse, grovhed og faconer af fræsere, slibesten og slibelærred, alle på aksel til boremaskine.



[3] **Kemisk Metal**, på tube, beregnet til vedhæftning på Aluminium..

[4] **Petroleum**, og andre effektive rengøringsvæsker og rigeligt med rene klude.

[5] **Et overdækket sted**, hvor temperaturen ikke kommer under + 10 gr., samt godt arbejdslys og en håndlampe.

Desuden kan det være meget praktisk, at have en gammel Støvsuger parat til at fange evt. snavs, der løsner sig og er på gale veje. Hvis det er et stykke tid siden, du har været inde og rode omkring motoren, sidder der sikkert et tykt lag olieholdigt snavs, som man kan benytte lejligheden til at skrabe af. Der er jo ingen grund til at slæbe rundt på det.

Det vil være en fordel, men ingen betingelse, at du har erfaring med alm. forekommende vedligeholdelse og lidt kendskab til Vespa motorkonstruktion, men ellers erhverves det hen ad vejen ved at udvise forsigtighed og omtanke ved adskillelsen og montagen. Desuden kan man forberede sig ved at læse Haynes tekniske anvisninger om Vespa i "Owners Workshop Manual", eller søge blandt sider om emnet på "Nettet". Se evt. www.vespa-klub.dk, under Links.

Ingen af operationerne kræver nødvendigvis, mere en 1 mands indsats. Sørg for at Vespa'en står sikkert på sit støtteben, og bind evt. et reb rundt om det nederste af forgaf-len og hen til støttebenene, så de ikke uforvarende svipper op medens der arbejdes.

Start:

Begynd med at rengøre omkring alle de steder, hvor der opstår skilleflader i forbindelse med demontagen af den gamle Cylinder og Lufthuset, således at risikoen minimeres,

for snavs i følsomme områder, og vær påpasselig med ikke at tabe metalgenstande (møtrikker, spændskiver eller skruer) ned i Krumtaphuset. Det gælder også de Aluminiumsspåner der fremkommer, når man fræser og sliber i kanten af Krumtaphuset for at lave den nye, tredje kanal, og tilpasse de to side skyllekanaler. Her kan støvsugeren gøre stor nytte.

Demonter Lydpotten, Blæserkappen og Blæserhjulet, samt Svinghjulet. Læg noget magnetisk materiale indvendigt i svinghjulet, så der etableres magnetisk "bro" mellem de indstøbte magneter for at undgå, at magneterne taber kraft i mens svinghjulet er demonteret. Især, hvis det ligger afmonteret i lang tid, og det ved man ikke altid på forhånd.

Aftag Bælgen mellem Karosseri og karburator og demonter Kaburatoren og hele Lufthuset. Vær omhyggelig med, at der ikke kommer snavs ned i Krumtaphusets blotlagte indsugnings åbning, og tildæk hullet under det videre arbejde, f.eks. med et stykke Gaffatape. Vær forsigtig med de 2 papirstynde pakningerne så de kan genanvendes.

Når du har taget Karburatoren ud af Lufthuset, så check om der er en fuld åbning fra Lufthuset til Krumtaphuset. De to åbninger skal flugte. Gør de ikke det, kan hullet i Lufthu-set gøres større. Det samme gælder for pakningerne. Operationen med Lufthuset er ikke nødvendig, hvis man blot vil tilpasse Krumtaphuset og den nye trekanal cylinder, men tilpasningen af lufthuset vil betyde, at man får bedre flow og det fulde udbytte af opgraderingen, uden ekstra omkostninger.

For at skabe bedre plads til demontagen af cylinder og stempel, og under arbejdet med udfræsningen, kan man vælge at sænke hele motoraggregatet ved at udtage bolten, der holder Gearhus og Bagstøddæmper sammen. Når bolten udtages dropper hele motoren ned og hænger kun i forreste motorophæng. Forinden dette, har man demonteret baghjulet og understøttet karosseriet på den bagerste kant, f. eks med en Donkraft, dog uden at støttebenet slipper underlaget.

OBS! Hvis man vælger at sænke motoren, skal Lufthuset være demonteret, før motoren sænkes, da det på nogle Vespa modeller, ellers vil støde mod karosseriet under manøvren.



Demontér Topstykket, de 4 Støttebolte, Cylinderen, og Stemplet og tildæk Statoren og åbningen ned til Krumtaphuset.

Ved hjælp af den medfølgende trekanals-pakning, ser man, hvor der skal fortages ud-fræsninger i Krumtaphusets skilleflade, ligesom man noterer sig, hvor - og hvor meget, der skal påføres af Kemisk Metal de steder, hvor udfræsningerne muligvis gennembryder Krumtaphusets væg. Det kan også være nødvendigt med en klat Kemisk Metal i hulrummet, hvor svinghjulet sidder, dér hvor skyllekanalen ses. Overfladerne hvor der skal pålægges Kemisk Metal, rengøres grundigt og gøres ru med groft smergellærred. Afslutningsvis affedtes stederne endnu en gang, f.eks. med rensed Benzin eller Cellulosefortynder.

Derefter blandes de 2 komponenter, som Kemisk Metal består af, og massen påføres straks på de steder, hvor der skal sikres tæthed mellem Krumtaphus og Cylinder. Sørg for at massen er højere end skillefladen på Krumtaphuset, så man efterfølgende kan file og slibe stederne plane og i samme niveau. Følg nøje anvisninger på æsken, men læg gerne lidt ekstra tid til, så man er sikker på, at den kemiske reaktion har bevirket at gennemhærdningen af massen er afsluttet, inden bearbejdningen påbegyndes.



Kemisk Metal er påført de steder, hvor der skal være gods til øgningen af de 2 sidekanaler og fræses ud til den tredje.

Derefter files og slibes det størknede materiale ned til niveau med Krumtaphusets skilleflade. Sørg vedvarende for, at have tildækket alle åbninger ned til Krumtaphuset, så der ikke kommer støv eller andet fremmed materiale ned i det. Hvis det viser sig at overfladen på det påførte, kunstige metal, ligger lavere end skillefladen, efter bearbejdningen, er det nødvendigt at påføre endnu et tyndt lag, lade det hærde af og gentage nedslibningen. Det er vigtigt, at skillefladen er helt plan for at der kan blive tæthed mellem Krumtaphus og Cylinder.

Derefter opmærkes de tre skyllekanaler ved hjælp af pakningen og udfræsningen kan begynde.

Hold **godt fast i boremaskinen** og vær forsigtig med bevægelserne, da roterende værktøj har en tendens til at "hugge fat" i materialet, hvorved det, utilsigtet, "løber" hen over fladen og laver mærker. Tryk kun let mod overfalden, og tag kun små spåner. Brug al den tid der skal til, for at udræsningen bliver vellykket. Overfladen på udræsningen finpudses med en slibesten og / eller en smergelrondel. Kontroller at udræsningerne modsvarer pakningens indvendige kontur, og check at svinghjulet kan gå fri af den klump Kemisk Metal der evt. blev placeret udvendigt på kanalvæggen i hulrummet.



Den nye, 3. kanal er udræsnet.



Overflødig Kemisk Metal fjernet.



De 2 sidekanaler er tilpasset.

Samling:

Monter Svinghjulet og Blæserhjulet. Det nye stempel monteres, efter at stempelringene er påsat.

Husk pakningen mellem Krumtaphus og Cylinder inden Cylinderen monteres.

Derefter olieres cylindervæggen, og Cylinderen sættes med varsomhed ned over stemplet, idet man sikrer sig, at stempelringene sidder korrekt inde i deres riller, og åbningen stadig sidder omkring styrestiften. Hvis man mærker mekanisk modstand, skal man checke, at stempelringene stadig sidder korrekt, så de ikke griber fat i div. åbninger i cylindervæggen under manøvren med påsætningen af Cylinderen. Når Cylinderen er kommet på plads check'es det, om Stemplet kan bevæges let op og ned inde i Cylinderen. Skru Støtteboltene i og spænd Topstykket på. Tændrøret monteres senere. Bevæg stemplet op og ned nogle gange ved at dreje Svinghjulet, først med hånden og derefter ved hjælp af Kickstarteren. Det må ikke afstedkomme mislyde.

Inden Lufthuset skal genmonteres, løftes motorenheden op og sammenkobles med Bagstøddæmperen.

Pakningen mellem Lufthus og Krumtaphus påsættes, og lidt oliefilm på begge sider kan medvirke til at stedet bliver helt tæt. Den enlige skrue, der fastholder Lufthuset mod Krumtaphuset skal spændes godt fast ,da den er skjult under pakningen og

karburatoren, når disse er på plads.

Den gamle Strålespids udskiftes med den nye, større. I det aktuelle tilfælde fra 105 til 110. Benzinslangen, Gaskablet og Chokerkablet påsættes. Bælgen mellem Lufthus og Karrosseri påsættes, inden låget sættes på Lufthuset, da der kan være brug for, at man med en finger lirker bælgekanten på, rundt om stålkanten fra indersiden af Blæserhuset.

Blæserhus og Kølekappe sættes på plads. Og efter at Baghjul og Lydpotte er påsat og Tændrør skruet i, er motoren klar til at blive startet op.

Brug gerne 1 % mere olie i benzinen i tilkørselsperioden,

og pres ikke motoren, hverken i acceleration eller høje omdrejninger de første 4 – 600 km. Motorbremsning for 2-taktsmotore bør altid undgås, men især under tilkørslen, da der så er næsten lukket for smøring og frisk, kølig, blandingsluft til motorens indre.



Et sidste godt råd vil være, at køre med "en finger på koblingen", som en forholdsregel i tilfælde af, at der mærkes en hastigheds-reduktion, som ikke skyldes en stigning på vejen, men kan være et tegn på, at stemplet er ved at sætte sig.

Koblingen.

Hvis koblingen glider under kørslen, eller ved Kickstart, efter at du har monteret Tunsættet, - altså ikke kan bringe stemplet over dødpunktet, kan det skyldes, at Koblingspladerne trænger til at blive fornyet, - at der skal et sæt kraftigere fjedre i koblingen, eller, at du ikke har brugt en egnet gearolie. Den go' e gamle mineralske "SAE - 30 olie" er god til gamle Vespa gearkasser, hvorimod de mere miljøvenlige halv- eller helsyntetiske, selvblandende olier er beregnet for tilsætning i benzinen.

Yderligere opgradering.

Standard Karburatoren i model Sprint, SI 20/20, kan uden yderligere indgreb, erstattes med en Karburator med større lysning f.eks. DELL`ORTO SI 24/24, der koster ca. 500 kr. hos SIP, men check, at den passer til din Vespa model. Sædvanligvis vil der i den tekniske beskrivelse der følger med Tunsættet, være en anbefaling af en egnet Karburator.

Endvidere kan man montere en "Tun"- lydpotte, der er "designet" til cylinderen, men til almindelig "amatør" brug, er det næppe pengene værd, da en sådan ligger i samme prisleje som selve Tunsættet. Desuden dæmper de mindre. God fornøjelse og kørsel forsigtigt derude, så du kan nyde dit arbejde og effektforøgelsen i mange år.

FHC 2010

Internationalt Vespa Træf 2011.

Team Vespa afholder Internationalt Træf den 17. – 18. – 19. juni 2011.
Nærmere information tilgår senere. Husk at reservere weekenden.

M. V. H. Formand Team Vespa, Kenneth Ring.

Arresø rundt

plus Kaffe og Lagkager i Hundested. Søndag d. 5. sep. 2010.



I et forsøg på at lokke nogle af vore medlemmer, der bor rundt om på Sjælland, med på tur, var mødestedet denne gang henlagt til Kregme, en by der efterhånden er vokset sammen med Frederiksværk, og hvis beboere i mange tilfælde, har -, eller har haft, arbejde på Stålvalseværket.

Vi mødtes på Statoil tanken og blev 9 Vespa'er og 12 voksne, plus Sebastian på 10, der var med på Farmand Kenneths bagsæde, ved turens start rundt om Arresø i retningen "mod uret", altså syd om søen.

Efter et kort stykke ad vejen mod Hillerød, svingede vi til venstre og var pludselig på små snørklede veje, der førte os gennem

pyttesmå landsbyer og samlings af huse uden egentligt navn. Nogle steder var omstændighederne sådan, at hastigheden kom ned på "gå fart" så det var lige før man syntes, at nu skulle man sætte foden ned. Men snart var vi fremme ved en stor, fin rasteplads med god udsigt til søen, og hvor nogle drenge fiskede, udelukkende for deres fornøjelses skyld, og ikke for at skaffe føden, for deres fangst var helt klart, ikke i en størrelsesorden, der gør, at det berettiger til at komme i Guinness Book of Record. Her spiste vi vore hjemmesmurte madpakker og skyllede efter med termokaffen, medens snakken gik.



Velholdt og parklignende rasteplass.



Dagens fangst?



Arresø, med utsikt til Arrenæs odde.

Turen fortsatte gjennom de små bysamfund med sjove navne, Nejede, Vittenberg, Annisse, Ramløse Sørog, hvor søens eneste seilkub har til huse, Karsemose, Vinderød og Arresødal, hvor

vi holdt en kort pause ved den lille kanal, hvorfra der udgår en turbåd, som seiler søen rundt, og som i det gode vejr, var stopfyldt med glade passagerer.



Møte med turbåden og vespar'ne.



Smukke MS Frederikke, helt fylt.



Vejspærring? ikke for en Vespa

Herfra kjørte vi direkte til Rolf og Hanne's adresse i Hundested, hvor værtinden traditionen tro, ventede og bød på Kaffe og hjemmelavede Lagkager, i den

velholdte og hyggelige have, hvor bl.a. et stort Voliere sætter kolorit på opholdet i haven.



De mange Vespa gjester ankommer.



Kaffeselskabet og volieret i haven.



Der var run på Hannes lækkerier.

Snakken fortsatte lystigt og engageret, men selv om vi alle befandt os særdeles godt hos Rolf og Hanne og i hinandens selskab, kom tiden, hvor turdeltagerne skulle hjemad, - så vi sagde pænt tak til Rolf for at have været turens "Skipper", og til værtsparret for at have budt os indenfor på kaffe og fru Hanne's egne, uforglemmelige Lagkager.

Hjemturen bød på endnu et par oplevelser, idet en lokalkendt deltager, førte kolonnen ud til Frederiksværks Lystbådehavn, som er flot og veludbygget med alle de moderne faciliteter, som sejlerfolket kan tænkes at have brug for,

inkl. et mini Cafeteria der har så meget ls, at de sælger af det !, - men det skulle dog ikke overgå os denne gang
Turen fortsatte forbi Valseværket, hvorefter kolonnen standsede en kilometers "penge" længere fremme på Strandvejen, lige neden for den højtliggende, gule villa, som var familien Sommers bolig i TV serien af samme navn. Derfra kørte hver til sit og i sit eget tempo.

Ref. FHC sep. 2010.

Fang en bedre økonomi

Kig ind og hent
Jyske Velkomst
– en gratis pakke til dig,
der overvejer at skifte bank.
Få også et uforpligtende
økonomitjek. Det er gratis, og der
kan være mange penge at spare.

*Overvejer du at
skifte bank? Så giver
vi en Jyske Velkomst
og klarer hele
overførslen fra din
nuværende bank.*



www.vespa-klub-aarhus.dk

Formand og Redaktør

Søren "Otto" Ottosen
Skådehøjen 5, 8270 Højbjerg
tlf. 24250134
formand@vespa-klub-aarhus.dk

Kasserer

Jens Peter Nørgaard
tlf. 60641335
jpn@post12.tele.dk

Teknisk indsigt

Johnny Møllebro
tlf. 42428260
mojjom@email.dk

Sekretær

Per Høyer
Vibyvej 69, 8230 Åbyhøj
tlf. 60211677
per.hoyer@12move.dk

Bestyrelsesmedlem

Bent L. Albertsen
Bestyrelsesmedlem
tlf. 20231661
ag.ba@stofanet.dk

Partner / Kreativ Direktør

NBTv ApS
tlf. 8624 0000 / 2425 0134
otto@nbtv.dk
www.nbtv.dk

Kontingent

alm. medlemskab	kr. 200,00
Familie medlemskab	kr. 300,00
+ indmeldelsesgebyr	kr. 50,00

Nyt fra formanden

Nyt fra Vespa Klub Århus.

Det har været en dejlig sæson i VKA. Vores medlemstal er oppe på 77, og andelen af de aktive medlemmer vokser fra måned til måned.

Vi har i løbet af året investeret i værktøj og en lift, så vinterens skrue-aftener bliver endnu bedre for de medlemmer, der har store eller mindre projekter med de 2-hjulede.

Der er masser af gode idéer på tegnebrættet til næste sæson, så den hårdtarbejdende bestyrelse ser på frem-tiden med spænding...

- hvem kan f.eks. stå for kombinationen "Vespa" og Kajak"??

Vi glæder os meget til nye oplevelser sammen i den næste sæson.

Søren "Otto" Ottosen
Formand

Klub - Aktiviteter

- Januar:** Vinter og alt for koldt til at tænke på Vespa
- 7. feb:** Skrueaften med suppe kl. 18:00
- 7. mar:** Skrueaften kl. 18.00
- 4. apr:** Skrueaften kl. 18.00 - og suppe, ja
- 18. apr:** Evt. skrueaften kl. 18.00
- 2. maj:** Årets første køretur kl. 19.00
- 24. maj:** Køretur til Kalø og kassererens sommerhus
- 6. jun:** Køretur med tema



www.vespaklubsilkeborg.dk

Formand

Jørgen Jørgensen
Borgervænget 2, 8600 Silkeborg
tlf. 8682 9508 / 2041 0698
jhhj@mail.dk

Kasserer

Søren H. Jørgensen
Dalvejen 117, 8600 Silkeborg
tlf. 86804067
shornbak@post.cybercity.dk

Sekretær

Finn Nielsen
Gl. Hærkrovej 24, Hvam
8620 Kjellerup
tlf. 8666 7220
ifnielsen@mail.dk

Redaktør

Armin Dejori,
Ryesgade 21,
8600 silkeborg.
armin_dejori@hotmail.com
tlf. 2049 1224.

Klubmøde

1. Torsdag i måneden
Nattergalevej 1
Pavillon P4
8600 Silkeborg

Kontingent

alm. medlemskab	kr. 200,00
Familie medlemskab	kr. 250,00
+ indmeldelsesgebyr	kr. 50,00

Nyt fra formanden

Ja så er det jo ved at være ved denne tid at man kan begynde at tænke på at sætte sin Scooter i vinterhi og få den gjort godt ren og pakket godt ind, men det har jo været nogenlunde kørevejr i denne sommer .

Ja da det er det sidste blad inden jul, vil jeg ønske alle klubber samt medlemmer glædelig jul og godt nytår.

Men i skal huske på at vi jo er flyttet tilbage til vores gamle klublokaler over på Ny Kjærsgård og adressen er Plantagevej 11 8600 Silkeborg.

Venlig hilsen

Jørgen Jørgensen

Formand

Klub - Aktiviteter

4. nov: Klubaften kl. 19

2. dec: Klubaften + Gløgg kl. 19

Vedr. julefrokosten, så sender vi snarest invitationerne ud.



Formand

Kenneth Ring.
Mortel Allé 15.
2791. Dragør.
Tlf. 82806901
kennethring@hotmail.com

Kasserer

Finn Bech.
Sprogøvej 21. 4. mf.
2000. Frederiksberg.
Tlf. 30531974
fwb@mst.dk

Webmaster

Jan Haugsted
Olsbæklund 8
2670 Greve
Tlf. 4390 6116
jha@tpradio.dk

Bestyrelsesmedlem

Martin Sørensen.
Havetoften 5.
4690. Haslev.
Tlf 56316875
m2@stofanet.dk

Bestyrelsesmedlem/

lokalredaktør
Ove Jensen
Høgholtvej 4. 1. tv
2720 Vanløse
Tlf. 3871 6613 / 2248 7180
ovej@webspeed.dk

Alm medlemskab kr. 200,00
indmeldelsesgebyr kr. 100,00
alm. medlemskab dækker
også husstandsmedlemskab

Nyt fra formanden

D. 14. november er sidste dag vi er ude at køre (må køre på veteranforsikring). Vi mødes på Skt. Hans Torv, tager en lille tur rundt i byen, og siger farvel og tak for denne sæson over en kop kaffe, eller hvad man har lyst til at købe. Og så er den sæson færdig med mange gode oplevelser og mange våde kilometer, men sådan er den danske sommer.

Nu skal Vespa'en i garage for vinteren eller skal den? Jeg selv skal have skiftet kabler og tændrør og olie på gearkassen, og så vasker jeg den grundigt og lader den tørre helt, før jeg sætter den hen, og så lige til sidst lader jeg den tanke helt op og åbner for benzinen og trækker chokeren og træder et par gange på kickstarteren, men uden tænding (tændrørshætten af) så er den også "smurt" inden i motoren, husk så at lukke for benzinen igen. Så er den klar til at kysse farvel og sov godt - hele vinteren.

Men allerede i januar mødes vi til vintermøde på Valby Kulturhus, det er onsdag d.12. kl. 18, vi er nogle, der ønsker at spise, før vi får en kop kaffe, men det er frivilligt, om man ønsker at spendere til både mad og kage. Også i februar er der vintermøde i Valby Kulturhus, det er onsdag d.16. samme tid.

Kenneth

Klub - Aktiviteter

- 14. nov:** "Lukker og Slukker"
Mødested Skt. Hans Torv.
Kl. 14.00
- 12. jan:** Vintermøde Valby Kulturhus. Klubben gir en kop kaffe, kage er for egen regning.
Kl. 18.00
- 16. feb:** Vintermøde Valby Kulturhus. Klubben gir en kop kaffe, kage er for egen regning.
Kl. 18.00

Den 17.- 18. – 19. juni 2011 afholder Team Vespa Internationalt Træf. Klubben efterlyser frivillige blandt vore medlemmer til hjælp med Træffets forskellige "arbejdsopgaver". Kontakt Kenneth Ring, hvis du har lyst til at deltage i Træf Gruppen.

Se mere på www.vespa-klub.dk



Formand

Elo Kjærgaard Jensen
Kroghsvej 24, 7500 Holstebro
tlf. 97404952 / 40206807
elo@privat.dk

Kasserer

Ingo Andersen
Heimdalsvej 9, 7500 Holstebro
tlf. 97426453
ingo_lydia@andersen.mail.dk

Sekretær

Ib Mortensen
Bredgade 34, 7600 Struer
tlf. 97840892
ibelly@mail.tele.dk

Bestyrelsesmedlem

Svend Kiib
Fabjergvej 25, 7620 Lemvig
tlf. 97822719
svend.kiib@mvpb.net

Bestyrelsesmedlem

Lauge Domino
Emilielystvej 72a, 7620 Lemvig
tlf. 97821922 / 40341922

Kontingent

alm. medlemskab kr. 200,00

Nyt fra formanden

Siden sidst har vi været på en aftentur til Skive Havn, hvor der var træf. Klubben gav en omgang pølser med brød.

Herefter kørte vi til Skive museum, hvor der var veteranbiler udstillet udenfor, så det vakte opsigt da vi parkerede i mellem dem. Så var vi på Thy, også en aftentur for, at se Tage Kristensen's samling af veteranbiler. Der var meget, at se på. Han havde bla. en Vespa til at stå, men desværre kom vi ikke på Vespaer, da det regnede hele aftenen. Han havde nok gerne set os ankomme på Vespaer, men måske en anden gang i bedre vejr, vi kan kigge forbi.

Vi havde brød med og Tage's kone lavede kaffen. Vi havde også planlagt en tur til Lundø træf, men p.g.a. heldags regn aflyste vi. Ja, så er det jo nok ved, at være slut med Vespa køreture for i år, men så må vi bruge vinteren til, at klargøre dem til en ny sæson.

Med venlig hilsen Elo K. Jensen





Formand

Peter Wulff Nørholm
Overgade 2
7000 Fredericia
tlf. 7620 0250 / 2149 4443
peter.norholm@gmail.com

Kasserer

Trunte og Peter Lars Nielsen,
Lyøvej 34, 5466 Asperup
tlf. 64481979
PLN@DBmail.dk

Sekretær/Redakteur

Anni Carlsen
Mosevænget 8, Strib
5500 Middelfart
tlf. 3024 8921
anni-stribonit@stribnet.dk

Kontingent

alm. medlemskab	kr. 200,00
Familie medlemskab	kr. 300,00
+ indmeldelsesgebyr	kr. 0,00

Nyt fra formanden

Generalforsamling i Vespa Klub Fyn

11. november 2010, Kl. 18.00
hos Restaurant Bryggen, Østre Hougvej 116
5500 Middelfart

Dagsorden ifølge vedtægterne:

1. Valg af dirigent
2. Formandens beretning
3. Fremlæggelse af revideret regnskab
4. Indkomne forslag
5. Valg af bestyrelse, formand, suppleant
samt revisor
6. Fastsættelse af kontingent
7. Eventuelt

Forslag til behandling på generalforsamlingen sendes til formanden senest 8 dage før generalforsamlingen.

Vi starter med generalforsamlingen som varer til kl. ca. 19.00. Derefter vil der være buffet. SPIS HVAD DU KAN.

Medlemmer med evt. ledsager er velkommen til at deltage i buffeten. Pris pr. person er 100,00 kr. + drikkevarer. Du bedes give besked så hurtigt som muligt og senest den 11. nov. til:

Formanden Peter Nørholm: 21494443 e-mail: Peter.Norholm@gmail.com

eller

Kasserer Trunte og Peter 64481979 e-mail: PLN@DBmail.dk

Bemærk at kontingent for 2011 skal være betalt senest 15. dec. 2010, for fortsat at være medlem af Vespa Klub Fyn.

Formanden



www.vespa-klub-vestjylland.dk

Formand

Peer Fløjstrup Tanggaard
Willemoesgade 52, 6700 Esbjerg
tlf. 7512 3371 / 2064 4979
vespa@vkv.dk

Kasserer

Carlo Ernstsén
Hassellunden 87, 6705 Esbjerg Ø
tlf. 7514 0442, carlo@vkv.dk

Bestyrelsesmedlem

Niels Holgersen
Styrmandsvænget 194
6710 Esbjerg V
tlf. 7511 7710, niels@vkv.dk

Revisor

Arne Lauridsen
Norddalsparken 37
6710 Esbjerg V
tlf. 7515 2062, arne@vkv.dk

Suppleant/ Lokalredaktør

Lars Kingo
Liljevej 3, 6705 Esbjerg Ø
tlf. 7514 1328, lars@vkv.dk

Kontingent

alm. medlemskab kr. 200,00

Nyt fra formanden

2010 må bliver året som huskes for den megen regn. Medierne (og de danske landeveje) har været oversvømmet med vand i uhørt grad . Men trods det dårlige vejr har VKV ikke ladet sig kue. VKS's fødselsdagsfest og ca. 10 ture + andre aktiviteter blev det til i 2010. Hertil er ikke medregnet andre aktiviteter som klubben medlemmer har deltaget i uden for klubbens regi. Så når vi den 25. september 2010 afslutter året med en fællestur og grill hos Carlo, så har vi alligevel været "lige så aktive" som i 2009. Ganske godt syntes jeg.

Men hvad skal 2011 så bringe af nye tiltag ? Måske et virksomhedsbesøg i vinterens løb ? Du kender, eller arbejder måske et sted, hvor VKV kunne komme på besøg – husk vi har altid brød med til kaffen. Det kan du som medlem få indflydelse på. Send en mail til bestyrelsen og dit forslag vil blive behandlet seriøst. Eller endnu bedre kom til generalforsamlingen i november, datoen vil blive an-nonceret på hjemmesiden og per mail.. Men for at kunne bruge DIN indflydelsen skal du huske at betale kontingentet inden den 31. december 2010. Hvis ikke det sker, er du automatisk udmeldt af klubben, og har dermed ikke længere adgang til billig forsikring – så husk at betale

For mit eget vedkommende har året været fuld af overraskelser og "AHA-oplevelser". Først tog jeg til Sverige og hentede en nyere 4-takts Vespa. På vejen hjem røg kileremmen. Da en ny kilerem var monteret, var der en lille fjeder i overskud. Nåh pyt, den betød vist ikke noget. JO det gjorde den. Resultat = ødelagt krumptap. Mens Vespaen igen var til reparation, købte jeg mig endnu en moderne 4-takts Vespa. Jeg må indrømme, at de kører fantastisk. Prøv det – eller kom forbi en dag, så giver jeg en prøvetur.

Men hvad den kommende vinter skal gå med, ved jeg ikke endnu. Men VKV og den kommende sæson vil garanteret være i mine tanker. Brug nu tiden på at gøre din Vespa klar til 2011.

Peer Tanggaard, Formand

NORDISK VETERAN

– gammel kærlighed ruster ikke



KUNDEFORDELE

- 25% rabat på veterankøretøj nr. 2, hvor der tegnes ansvar og kaskoforsikring
- Forsikringssummen aftales individuelt efter køretøjets dagsværdi
- Aftale med Dansk Autohjælp (kun for veterankøretøjer)
- Der ydes yderligere rabat, såfremt du er *plus*KUNDE i Alm. Brand.



Midtermolen 7 · 2100 København Ø
Telefon 70 21 70 75 · Fax 70 21 70 76
E-mail: nordisk@veteranforsikring.dk

Ring og hør nærmere om vores tegningsregler og kundefordele, eller klik ind på vores hjemmeside:

www.nordiskveteran.dk