

Vespa journalen





Præsident

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

Vicepræsident/Webmaster

Peer Fløjstrup Tanggaard
Vespa Klub Vestjylland

Kasserer

Flemming Iversen
Team Vespa Øst

Bestyrelsesmedlemmer

Ole Mansfeld
Vespa Klub Århus

Jørgen Jørgensen
Vespa Klub Silkeborg

Peter Wulff Nørholm
Vespa Klub Fyn

Kaj Lorentzen
Vespa Klub Nordvest

Hans Sindberg
Team Vespa Øst

Nyt fra præsidenten



Her ved indgangen til år 2009 er det vel på sin plads, at kigge lidt tilbage på året der gik.

Det første jeg kommer i tanke om er tallet 43 – ikke alderen på min Vespa (eller konen desværre), men derimod tallet på trafikdræbte motorcyklister i 2008.

En ekspert gav sit bud på årsagen til de tragiske trafik-drab: høj hastighed, hasarderet overhaling og bilister som forveksler motorcyklen med en knallert. Høj hastighed og hasarderet overhaling er ikke lige det, som Vespaen indbyder til.

Men at blive forvekslet med en knallert – det har vi vil alle vel prøvet! Jeg har læst en artikel på internettet hvor livsstilseksperten Christina Feldthaus fra programmet "kender du typen" udtaler, at det især er mænd mellem 35 – 55 år som har en Vespa. Vespaen er en form for potensforlænger, men ikke på samme måde som en Ferrari. Det er ikke sexet at køre på en Vespa, men den er med til at udtrykke ens even-tyrlyst. Feldthaus har måske ret i nogen af sine påstande. Men jeg har i hvert fald aldrig følt Vespaen er en potensforlænger – ihvert fald ikke som jeg opfatter ordet "potensforlænger"! Derimod er ordet eventyrlyst på sin plads. I år 2009 har Vespa Klub Silkeborg den 12. til 14. juni inviteret til træf. Jeg håber at rigtig mange Vespaer støtter op om arrangementer. Jeg er helt sikker på, at VKS lægger rammerne for en hyggelig weekend. Når jeg kigger på hjemmesiderne for lokalklubberne i Vespa Klub Danmark, er aktivitetskalenderne allerede ved at være fyldt op. Feks. har Vespa Klub Århus allerede i foråret arrangeret "skruaftener" og ture for klubben medlemmer. Mange klubber har allerede arrangeret klubture i deres lokalområder. Rigtig flot.

Med ønsket om et godt og uheldsfrit år 2009, vil jeg slutte med et citat fra sergent Esterhaus (tv-serien Hill Street); Let's be careful out there!

Venlig hilsen Peer Fløjstrup Tanggaard, Præsident

Udgivelsesdatoer for 2009:

D. 1. februar, maj, august og november

Deadline: 1 måned før udgivelse

Redaktion: Annoncer, billeder og artikler indleveres til lokal-redaktøren.

Forside: Ape 150. Total restaureret af Tom Rasch. Vrå

Print: Grafisk Indtryk, Silkeborg tlf. 8682 0949

info@grafiskindtryk.dk



Sommertid og tid til Sommer

Volapyk eller ordspil ?. Sommertid kan forstås på 2 måder, - nemlig, at vi tidsmæssigt var nået til Team Vespa's tur til Sommer i Nærum, og at det netop er i dette døgn. d. 26.oktober, at sommertiden ophører, men uanset hvordan man vender og drejer det - og uanset årstiden, - så er der er altid Sommer i Nærum.



Mødested i Jaguarens tegn

Vi mødtes direkte ved søndagens udflygtsmål, - Sommer Automobil Museum i Nærum, lidt nord for København, kl. 14.00, og allerede ved synet af P-pladsen foran museet, kom man uvilkårligt til at spærre øjnene op, - for den var fyldt med flotte Jaguar biler, alt fra Veteran eksemplarer på de gamle sort/hvide nummerplader med øjet i hånden, til nyindregistrerede, med det potente modelnummer XJ 4,2 V 8 på bagklappen, og bogstavs kombinationen ZD på nummerpladen, - og da vi trådte indenfor i Museet

blev vi endnu mere forbløffet, for lokalet var stuvende fuldt af nydelige, overvejende midaldrende mennesker, de fleste i jakkesæt, slips og nypudsede sko. Whauu!, - hvilken modtagelse tænkte vi, - men nej, vi tog fejl, for denne søndag, havde Jaguar Club Danmark valgt at markere 60 års dagen for lanceringen af Jaguar XK modellen, med et stort anlagt arrangement, med bl. a. foredrag af notabiliteter på området, som Ole Sommer selv, og den tidligere Jaguar testkører, Norman Dewis, meget interessante historiske tilbageblik understøttet med Power Point billedshow, og med efterfølgende kaffe og kage til alle.



Dagens vejr viste sig ikke fra den behageligste side, idet det "småregnede" det meste af dagen, det betød, at de tre Team Vespa medlemmer, Formand Hans P. Sindberg, Ove Jensen og Freddy H. Christensen, der var kørt til Nærum på Vespa, trådte ind i Museet iført Styrthjelm og drivvådt Regntøj,

hvilket gjorde at "de våde Vespister" kom til at stå i en noget skarp kontrast til de mange noble »Jaguar« - folk.

Trods vor robuste mundering, blev vi budt hjerteligt velkommen af 2 af Museets ansatte, Leif Lunn og Holger Thomsen, som stillede os i udsigt, at vi kunne få del i serveringen, hvis vi bare var lidt diskrete og stillede os op i køen, der førte frem til kaffebordet og lagkagerne, som i dagens anledning, naturligvis var dekoreret med billeder af Jaguar XK modeller. Denne venlige gestus bekom os yderst vel.



Et af vore medlemmer, Jesper Jespersen, er tilknyttet museet, som teknisk formidler for Dansk Veteranbil Klub, men havde kort forinden Team Vespa medlemmerne ankom, måttet tage af sted for at deltage i en familiefødselsdag.

Morris Minor 60 år

I det store og lyse museumslokalet står Ole Sommers sædvanlige samling af veteranbiler, sports- og racerbiler, samt, i anledning af den anden 60 års bilmærkedag, en særudstilling om den navnkundige Morris Minor, men denne del af udstillingen »druknede« næsten i

menneskehavet, og kom først til syne, da »Jaguar« gæsterne begyndte at sive hjemad.

Morris Minor bilerne stod linet op i den ene ende af lokalet badet i spotlight, og Ulrik fik sig en god lang snak med ejeren, Per de Blanck, af et flot restaureret, dybsort eksemplar, der havde fået lov til at bevare sine originale »sorte« nummerplader.



I små grupper gik vi mænd rundt og snakkede teknik, samtidig med at vi beundrede både Morris Minor særudstillingens biler og museets faste samling, medens Mona og Else Marie sad i hjørnet med Brochure - og tidsskriftsamlingen og fik sig, - kan man gætte på, en hyggelig »pige - snak«.

Forundring

Når man går rundt og kikker ned i motorrummet på de gamle biler, der såmænd ikke behøver at være ældre end fra 50 - 60'erne, slår det én, at dengang var der plads omkring motoren, og man kunne komme til at skifte ting ud og justere

re karburatoren. På moderne biler kan man knapt nok få et 0.5 mm søgerblad ned mellem komponenterne. Overdrivelse fremmer forståelsen.

Forplejningen reddet af omstændighederne

Det må givetvis have glædet klubbens udmærkede Kasserer, der omhyggeligt passer på klubkassen, at Kaffen og Kagen var gratis denne gang, men han skal nu ikke forvente, at vi er mindre fordringsfulde næste gang vi mødes til et rent Team Vespa arrangement, - så vil vi bede om en stor kop kaffe og en stor kage, som dog ikke behøver at være påført et billede af en Vespa.



Deltagerne der kørte til Nærum i bil, var: Mona og Flemming Iversen, Jan Haugsted, Else Marie og Ulrik Ibsen samt Kenneth Ring, der havde sin opvakte søn, Sebastian på 8 år, med.

Deltagerne, der trodsede regnvejret, og ankom på Vespa, var: Ove, Freddy og vor Formand, Hans.

Ref. Ove og Freddy

VRROOOOM !!!!!!! Team Vespa "Lukker og Slukker" For 2008 sæsonen



Som traditionen er, mødtes vi på Sct. Hans Torv, Det var lørdag og mødetidspunktet derfor fastsat til kl. 14.00, og bestyrelsen, der på forhånd havde stukket hovederne sammen, foreslog at vi alle bevægede os ind til Kunstindustrimuseet, Bredgade 68, Kbh. K., hvor der netop var åbnet en særudstilling med lydordet "VRROOOOM" som titel, over tema'et: Motorcykel-design.

Motorcykler!

Hvad kommer det dog Team Vespa ved, - jo! Museums Inspektør og koordinator Christian Holmsted Olesen, ønskede at Vespa Scooteren, på grund af det unikke design, blev repræsenteret på udstillingen.



En henvendelse til Team Vespa, resulterede i, at Ulrik Ibsen velvilligt stillede sin Vespa 125 de Luxe, årgang 1954 til rådighed, i perioden

der løber fra 27.11.2008 til 15. 03.2009, hvilket faktisk svarer til en Vinteropbevaring i opvarmede - og bevogtede lokaler samt i de kommende måneder, et tusindtal besøgende gæster.

Til denne udstilling fik vi, til vor store overraskelse, lov til at "fremlægge" en Info Folder om Vespa Scooteren, og Team Vespa fik dermed en god lejlighed til at Promovere vor klub.



Ove og Freddy fik derfor travlt med at skrive en tekst og finde egnede foto's, samt i sidste øjeblik, at nå at printe første sending på ca. 60 stk., tidsnok til at de kunne ligge fremme blandt andre Foldere i "Forhallen" (ved Garderoben), til fri afbenyttelse for Museets gæster ved udstillingens åbning.

Team Vespa's deltagelse i den officielle åbning af "VRROOOOM".

Qua at Ulrik havde en »Maskine« med på udstillingen, fik Ulrik og Else Marie en personlig invitation til Den formelle - og officielle åbning af særudstillingen "VRROOOOM" onsdag d. 26.11.08, og i al ubemærkethed »sneg« Ove og Freddy sig ind sammen med de øvrige, mange indbudte gæster (helt uden problemer), faktisk var de jo alligevel inde og aflevere Team Vespa's info foldere.

Kulturminister Carina Christensen og Speedway køreren Ole Olsen skulle holde åbningstalerne, men begge havde måttet melde afbud på grund af sygdom, så Museets Direktør Bodil Busk Laursen holdt Hovedtalen og erklærede udstillingen for åben, alt i medens de godt 100 gæster, med énhåndsfatning prøvede at holde Vinglasset lodret og tallerkenen med Snacks vandret.

Team Vespa's sidste 2008 tur førte til besøg på Kunstindustrimuseet

Deltagerne i »Lukker & Slukker« arrangementet, kørte fra Skt. Hans Torv og mødtes igen inde foran Kunstindustrimuseet, for i samlet trop at indlede rundgangen forbi



de udlånte/udstillede motorcykler, som der var 52 af, dækkende mange fabrikater, mange kategorier og mange årtier. På væggene er der ophængt bannere med tekster af Niels Horskjær, der beskriver hver enkelt motorcykels »historie«, samt et antal monitører med gl. film der relaterer til udstillingens tema.



Café tid

Det er kendt, at Museet har en udmærket Café, og pø om pø mødtes vi alle omkring et fælles langbord for at hyggesnakke og udveksle gode og sjove minder fra 2008 sæsonen, samt så småt tænke på forslag til ture for næste sæson. Her var Finn igen på forkant og præsenterede en lang liste med forslag til ture i 2009.

Kaffen, der serveredes i store kopper, var god og varm og kagerne var friskbagte. Alt i alt en fin afslutning på årets arrangementer, og derfor, stor tak til Bestyrelsen.

Som en særlig ros til Finn, skal nævnes, at han var den eneste, der trodsede regnvejret og var mødt op på sin nyeste renovéring, en Vespa Primavera.

Flot arbejde Finn!

Vespa Træf 2009

DET BLIVER ÅRETS HØJDEPUNKT

fra den 12 – 14 juni skal dagen handle om det vi virkelig brænder for, nemlig vespa. Der vil som altid være mulighed for overnatning som årene før, prisen er 249 kroner.

Vi vil fremsende mere nøjagtigt information in den nærmeste fremtid, så sæt et kryds i kalenderen

Vespa'er til Guldbryllup søges

I starten af december 2008 fik jeg en opringning fra en vis Thomas, der kunne fortælle, at hans forældre skulle fejre guldbryllup Anden Juledag, og hvorfor skulle jeg så lige vide det? Forklaring følger:

1956 blev starten på det hele

Vi skruer lige tiden tilbage til halvtredserne. I januar 1954 var "Vespa Klub København" blevet stiftet og i denne klub i 1956 mødtes to Vespister, nemlig Else og Flemming. De kørte på hver sin Vespa. Stor var deres interesse for Vespa scooteren, så hurtigt blev Flemming medlem af Vespa klubbens bestyrelse, det var han helt frem til 1965.

I 1958 giftede det unge par sig, de kørte fortsat på Vespa, men nu fik de sønnerne Michael og Thomas, og så kom der sidevogn på Vespaen. Så kom der en tid med sommerhus i Hørsholm, og Vespaen blev nu solgt, men sidevognen beholdt de, og den lavede drengene om til en flyvemaskine i haven ved sommerhuset. Inden dette havde familien kørt mange tusinde kilometer på Vespaen.

Men det, at de har kørt Vespa engang, ligger stadig meget dybt i både forældre og børn, og til et Guldbryllup graver man tilbage i tiden, og derfor blev jeg ringet op af Guldrudeparrets søn, Thomas. Forespørgslen lød: Om det var muligt, at der kunne komme en eller flere på Vespaer på "visit" ved forældrenes forestående Guldbryllup Anden Juledag, og jeg sagde med det samme ja, blot under forudsætning af, at vejret tillod det.



Trods vanskeligt vejrlig kom min Vespa til Guldbryllup i Hvidovre

Anden Juledag, rimtåge, spejlglatte veje og minus 3 grader, ikke lige vejr til Vespa kørsel. Men Team Vespa vil gerne glæde andre mennesker med et "Vespa Indslag" så jeg læssede Vespaen op i min trailer, og kørte til parkeringspladsen ved Hvidovre Rådhus, så vidste jeg, at der kun var ca. 150 meter til adressen hvor Guldbrylluppet blev fejret. Jeg mødte op på adressen på min Vespa og med standsømmessig hovedbeklædning, nemlig en Styrthjelm fra Vespaens "barndom", jeg havde også en ekstra hjelm med, Guldrudeparret var jo Vespakørere begge to.

Jeg er utroligt glad for, at jeg, trods vejrliget, tog turen til Hvidovre, da jeg så den glæde og begejstring, der lyste ud af Guldrudeparret, da det gik op for dem, hvad der var gang i, det var bestemt anstrengelserne værd. Else og Flemming fik hjelmene på, og så var det ud at sidde på Vespaen til fotografering, det blev desværre ikke til en køretur, vejret og en lille defekt ved min kobling gjorde, at den tur må de have til gode, Else var ellers villig for at køre solo, de har stadig deres kort til at køre en Vespa, så når det bliver forår, vil jeg nok besøge dem, og tilbyde en solotur. Måske lægger vi en af Team Vespas aftenture omkring Hvidovre til næste sommer.



Jeg medbragte en kuvert med diverse blade og billeder fra Team Vespas ture, og fik til gengæld fortalt nogle herlige historier fra Elses og Flemmings tid som Vespa kørere. Det blev en fantastisk dag.

Og derfor skulle jeg vide at Else og Flemming havde guldbryllup Anden Juledag.

Ref: Hans P. Sinding

Vespa PX 200 flytter til provinsen.

Vækkeuret ringede kl. 06.30 – det var mørk og koldt udenfor. Kalenderen fortalte, at vi havde fredag den 21. november 2008.

Formand Peer Tanggards trussel om eksklusion af Vespa Klub Vestjylland hang som en tung sky over mit hoved. Traileren hænges på "jydekrogen". I inderlommen lå et bundt 1000 kr. sedler – jo os fra Jylland handler altid med kontanter. Ikke noget med check eller bankoverførsel. En sidste gang blev det kontrolleret om GPS, Brobizz, tov, stativ e.t.c. lå i bagagerummet. Hvorfor al den hurlumhej? – jo jeg havde såmænd en aftale med Anton Møller fra Copenhagen SC. Anton havde en Vespa PX 200 årg. 1989, som han ville sælge. Jeg havde et stykke tid tænkt på, at anskaffe en PX'er. Ikke for at slagte den og bruge motoren, men for at skåne min gamle Vespa GL.

Truslen fra Peer Tanggaard

Internettet var blevet brugt flittigt den sidste tid. Blandt andet var jeg på et tidspunkt brændt varm på en Vespa Cosa i Hamburg. Kun ca. 7.000 dkr. + afgift.

Og netop den ubekendt faktor med afgiften gjorde, at jeg ringede til Peter Ricambi. Han havde en Vespa Cosa holdende og havde for en del år siden spurgt myndighederne om afgiften. Ca. 19.000 kr. skulle afgiften være – men Peter understregede, at det var en del år siden og afgiften var garanteret mindre nu. Jeg havde stadig ikke slået tanken ud af hovedet og ringede til formanden Peer Tanggaard – samtalen med Peer gjorde, at jeg droppede projektet. Peer sagde spontant "hvis du køber en Cosa, så bliver du smidt ud af klubben!"

Med den melding i baghovedet, fik han mig på bedre tanker. Peer skrev i Copenhagen SC's forum, at et medlem manglede en PX 200. Efter ca. 30 minutter havde den 1. skrevet tilbage og fortalt, at hans broder Anton havde en PX'er til salg.



Anton blev ringet op og fortalte, at hans PX'er var helt original – aldrig omlakeret og kørte rigtig godt. Det blev aftalt, at vi kl. 13.00 om fredagen skulle mødes på hans arbejdsplads Danske Film Studie i Lyngby.

Efter konen blev sat af, kørte jeg fra Esbjerg med kurs østpå. Fartpiloten blev sat til 85 km/t og ustandseligt, blev jeg overhalet af lastvogne, som havde mere travlt end jeg.

I Odense kørte jeg ind til mine forældre og fik min far med som codriver. Han har for en menneskealder siden repareret og klargjort Vespa'er hos firmaet F. Bülow i Odense. Udover hyggeligt samvær, var turen til Lyngby ikke særlig begivenhedsrig.

Flymaskine og spegepølse

Kl. 12.50 kørte vi ind på p-pladsen ved Danske Film Studie. Dårlig var vi kommet ud af bilen, før døren til en rød træbarak blev åbnet – en stemme råbte "det er hernede" – det var Anton. Træbarakken var et snedkerværksted, hvor Anton lod sin kreativitet udfolde sig. Han er scenemester og laver dekorationer til film og reklamefilm. Han fortalte, at Danske Film Studie i gamle dage hed ASA Film.

Her producerede man uforglemmelige film som De røde heste og Far til fire. I dag bliver der lavet rigtig mange reklamefilm. Blandt andet den seneste reklame fra Tulip, hvor 2 piloter i cockpittet reklamerer for pålæg. Hele dette cockpit er bygget af Anton – og jeg som gik og troede, at den var optaget i et rigtigt fly, som stod på en landingsbane!

I værkstedet stod en rød PX 200. Den havde lidt patina (rustpletter), men var overordentlig sund i bunden og de sædvanlige kritiske steder. Anton fortalte, at den var meget stabil og altid startede på 2 kick – der måtte nu godt nok 3 kick til inden den startede.



Motoren var rigtig sund og lød fint. Efter 1 times tid blev vi enige om en pris og den røde PX'er blev handlet. Den blev surret godt fast på traileren. Anton bemærkede, at vi havde et specielt stativ med, som blev sat under scooteren. Han ville vide om det var et vi brugte, når vi kørte rundt og købte Vespa'er. Jeg måtte berolige ham med, at det mest blev benyttet, når et medlem havde mekaniske problemer. Vi skulle lige til at køre, da vore øjne faldt på en gammel gul VW Rugbrød. Den var højrestyret og forsynet med nogle mærkværdige nummerplader. Anton fortalte, at et filmhold havde købt bussen i Thailand og var kørt hele vejen til Danmark i den. Den trængte til en kærlig hånd. Lakken hang i laser, og under lakken var et tommetykt lag af spartelmasse. Vi sendte bekymrede tanker til dem, som har købt en Thailand scooter.

Kl. 14.00 tog vi afsked med Anton – mon han har fortrudt salget?

Endelig hjemme igen

Med de tilladte 80 km/t kørte vi mod vest. Ved Ringsted ind på Monark og få lidt at spise inden turen gik videre til Odense og Esbjerg.

Kl. 20.30 ankom jeg til Esbjerg. De efterfølgende 2 dage gik med at pudse PX'eren. Under det falmende ydre gemte sig en Ferrari-rød lak. Bremses og lys blev ordnet. Om mandagen blev den synet og godkendt.

Det var historien om en PX'er som forlod den hektiske hovedstad og endte sine dage ved den forblæste Vestkyst.

Fra den gamle gemmer



Vi prøvekører

VESPA GRAN LUXE

med den interessante drejeventilmotor

Af Mogens H. Dunkler

Da Vespa kom frem med sine 1959-modeller, var motoren fundamentalt ændret på den måde, at indsugningen fra karburator til krumtaphus ikke længere styredes af stemplet, men af en drejeventil udformet i fælgen på det ene svinghjul. Stemplet var som på de tidligere modeller udformet med en deflektor, der skulle lede skyllegassen på rette vej i cylinderen. På de nyeste modeller er skyllesystemet ændret, og vi finder et stempel med ganske almindelig, let hvælvet krone. Desuden er chokeren blevet ændret, og vekselstrømsdynamoens effekt er blevet forøget.

Men ikke vi først skulle se lidt på drejeventilmekanismen for at finde ud af, hvad meningen kan være med den. I den konventionelle totakt motor styrer stemplet indsugningskanalen på den måde, at stempelskørtet dækker kanalen fra karburator til krumtaphus og åbner for kanalen umiddelbart inden stemplets topstilling. Lukningen af kanalen finder altså sted umiddelbart efter stemplets topstilling, og ligegyldigt om man benytter sig af større eller mindre uidskæringer i stempelskørtet, så kan åbnetiden for indsugningskanalen kun bestemmes af en stempelvandring svarende til højden på kanalen. Da

man ikke kan udforme og anbringe kanalens port ganske efter forgoftbefindende, vil indsugningstiden i en konventionel to-takt motor altid være meget beskedent i forhold til den tid, man kan holde indsugningsventilen åben i en fire-takt motor. Begge motorer er dog underkastet de samme love for fyldning gennem den indsugete gas, og når man i en fire-takt motor lader indsugningsventilen stå åben i forholdsvis lang tid efter stemplets nederste dødpunktstilling i indsugningslaget, er det fordi undertrykket i cylinderen endnu ikke er blevet udlignet. En omtrentlig udligning finder først sted, når stemplet har bevæget sig et stykke op i cylinderen, og først omkring dette tidspunkt lader man indsugningsventilen lukke.

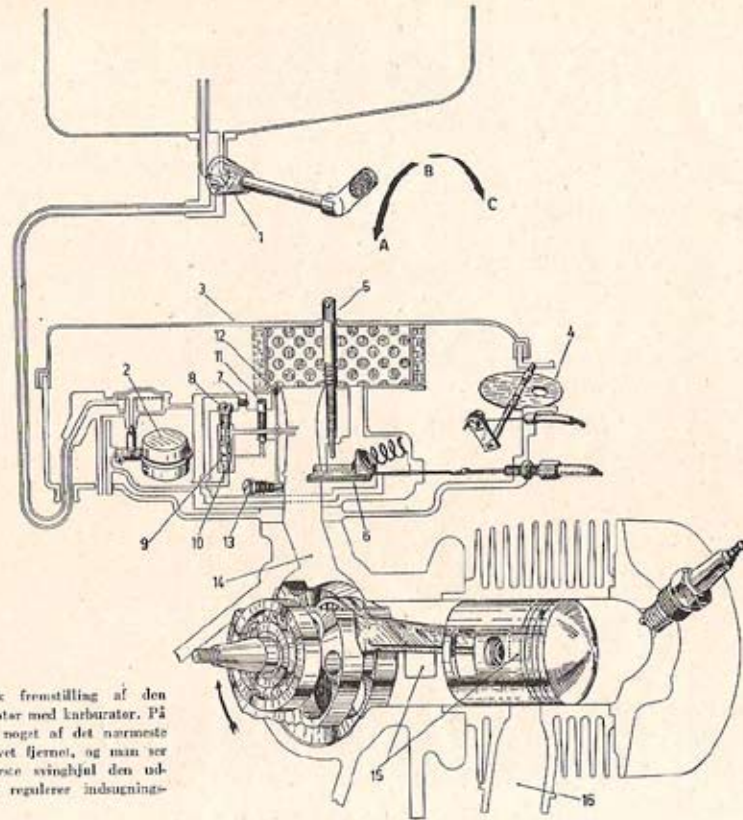
Nøjagtigt det samme sker i en to-takter: Når stemplet bevæger sig op i cylinderen, dannes der et undertryk i det gastætte krumtaphus, og inden stemplet når øverste dødpunktstilling, åbnes der for indsugningskanalen. Sammenlignet med fire-takt motoren, i hvilken indsugningsventilen begynder at åbne ved det første svage undertryk skabt af udblæsningsgassens pumpevirkning, idet den som en næsten kompakt prop forsvinder ud gennem udblæsningskanalen, er der i to-takteren et betragteligt undertryk i krumtaphuset, i det øjeblik stemplet åbner for indsugningskanalen. Indsugningen starter derfor ret voldsomt, af hvilken grund det er særligt aktuelt med lyddæmpende indsugning på en to-takt motor. Et gammelt ordsprog siger, at godt begyndt er halvt fuldendt, men i to-takt motoren bliver der ikke tale om meget mere end netop en halv fuldendelse af krumtaphusets fyldning, før stemplet igen har lukket for indsugningskanalen.

Det er derfor en ganske naturlig tanke at holde indsugningskanalens styring (åbne- og lukketider) uafhængig af stemplets vandring, da man på den måde vil kunne opnå en bedre fyldning af krumtaphuset. Navnlig på racermotorer af to-takt typen har man beskæftiget sig med dette problem, fordi man her var interesseret i at opnå den størst mulige effekt, men også på standardmotorer har man i tidens løb forsøgt sig med ventilarrangementer af forskellig art, skønt der i ordets nuværende betydning aldrig har været

tale om en massefabrikation af to-takt motorer med ventilstyret indsugning.

Medens man endnu benyttede sig af forholdsvis lave omdrejningstal anvendte man med ganske gode resultater automatiske tallerkenventiler af samme type, som blev benyttet som indsugningsventil på de første firetaktere — de såkaldte snøfteventiler. Det var blot en almindelig tallerkenventil, som lukkedes af et meget beskedent fjedertryk og åbnedes af undertrykket. Med stigende omdrejningstal kunne disse ventiler ikke følge med i bevægelserne — de kunne faktisk ikke nå at lukke, og de nåede ikke at åbne tilstrækkeligt — og man forsøgte sig derfor med de lettere bevægelige membranventiler, som iøvrigt er ved at blive aktuelle igen, men det skal vi høre om ved en anden lejlighed. I racermaskinerne har man med gode resultater benyttet sig af drejeventiler, og i DKW's berømte racere før den anden verdenskrig brugte man en selvstændig ventil, der blev drevet af krumtaphusets aksel. I de østtyske MZ racere, der er omtalt i dette blad, har man en drejeventil direkte på krumtaphusets aksel, og karburatoren er derfor monteret på selve krumtaphuset. Et lignende system benytter man i Vespa, men her har man blot anvendt det ene svinghjul som ventil på den måde, at man lader svinghjulsfælgen lukke for indsugningsporten, og ved en passende uidskæring i fælgen åbnes der for kanalen. Svinghjulet og krumtaphuset er naturligvis ikke i berøring med hinanden, men spillerummet er af så ringe en størrelse, at utætheden er uden betydning.

Motivet til denne udformning af en racermotor er jo klart nok, men i Vespa's tilfælde er det knapt så indlysende, hvorfor man er gået over til en ventilstyret indsugning, da effekten ikke er sat op i forhold til den tidligere motor af konventionel opbygning. Der knytter sig imidlertid andre positive fordele til den ventilstyrede indsugning, da man på grund af den reducerede gennemstrømningshastighed i et længere tidsrum får en bedre, mere ensartet karburering, og på grund af krumtaphusets forøgede fyldning kan man få et større skylltryk og dermed en mere præcis skylning af cylinderen. Det praktiske resultat af anstrengelserne vi-



En skematisk fremstilling af den nye Vespa motor med karburator. På tegningen er noget af det nærmeste svinghjul blevet fjernet, og man ser på det bagreste svinghjul den udskæring, der regulerer indsugningskansen.

Tallene henviser til: 1) Bensinbane — A: reserve, B: hovedbeholdning, C: lukket. 2) Svømmer. 3) Karburatorhusdæksel med luftfilter. 4) Chokerspjæld. 5) Stopkrue for spjældindstilling af temgang. 6) Gaspsjæld. 7) Korrektionsdysse. 8) Luftdysse. 9) Stålerør. 10) Hoveddysse. 11) Temgangdysse. 12) Luftkanal til temgangssystem. 13) Luftreguleringskrue. 14) Indsugningskanal. 15) Skyllkanaler. 16) Udblæsningskanal.

ser sig derfor i Vespa'en gennem en lidt forbedret økonomi, mere lydlos indsugning og jævner gang ved lave omdrejningstal.

Motorens opbygning følger iøvrigt ret nøje de tidligere modeller. Den vandretliggende cylinder er boltet til krumtapshuset, som er støbt sammen med gearkassen, og hele motoraggregatet er ophængt svingbart således, at det tillige tjener som svingarm for baghjulet. Stempelpinden er lejret i et nåleleje i plejstangsojjet (på Popolino modellen benyttes bronzehøsning), og plejstangsojjet er udformet som et enkeltradede rulleleje. Krumtapakslen er opbygget med to regulære sving-

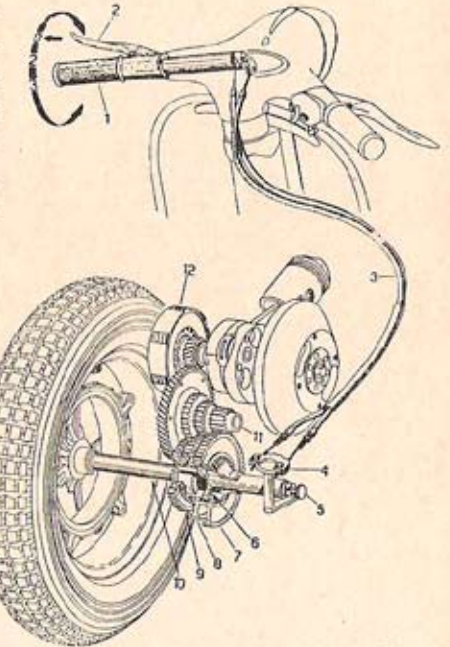
hjul, og i det ene er der som omtalt en udskæring til regulering af indsugningsporten. Et lille, skråtskåret tandhjul driver et stort tandhjul på gearkassens indgående forlægsaksel, der bærer tre tandhjul af forskellig størrelse, som alle drejer med forlægsakslen. I direkte indgreb med disse tandhjul er der tre løstløbende tandhjul på den udgående hovedaksel, og hvert af disse tandhjul kan låses til hovedakslen gennem en aksialt forskydelig medbringer, der gennem to bowdenkabler reguleres fra et drejehåndtag på styret. Baghjulet er monteret direkte på den udgående gearkasseaksel, og da det på den

måde er ensidigt monteret, er selve hjulet boltet til navet på samme måde som et bilhjul.

Monteret direkte på krumtapaksels højre side finder vi svinghjulsdynamoen, der har en lavspændt vekselstrømspol, som over afbryderkontakten er forbundet til den selvstændige tændspoles primærvikling. Der knytter sig den lille ejendommelighed til dette tændingssystem, at det overhovedet ikke kan fungere ifølge det diagram, der findes i reparationsbogen, men i praksis går det udmærket — sandsynligvis fordi tegningen ikke stemmer med anlægget. Iøvrigt er der to »lysspoler«, der forsyner hornet med vekselstrøm og lygterne samt akkumulatoren med jævnstrøm gennem en ensretter. Akkumulatoren skal kun forsyne positions-

Kickstarteren er blevet ændret lidt i forhold til de tidligere modeller, på hvilke man blot benyttede to palfortandede medbringere, medens man nu har et regulært sektorstykke ligesom på de fleste motorecykler.

Stelkonstruktionen er uændret, og den består af den bærende plade med en forsterkning, der gør det ud for et centralrør. Motoraggregatet tjener som baghjulsophæng-



Skematisk fremstilling af transmissionsystemet. Tallene henviser til: 1) Drejehåndtag til gearskifte. 2) Koblingsgreb. 3) Dobbelte bowdenkabel til gearskifte. 4) Gearvælgeraks. 5) Aksialt forskydelig medbringeraksel. 6) Korsformet medbringerkobling. 7) Første gear. 8) Andet gear. 9) Tredie gear. 10) Kombineret hoved- og baghjulsaksel.

lys, stop- og baglygte. Motoren stoppes gennem en kortslutningskontakt på styret.

Et blæserhjul er monteret på svinghjuls-magneten, og en blæserkappe omslutter cylinderen. På krumtapaksels venstre side er en flerpladekobling monteret, og det er på dennes drevne koblingsskål, at tandhjulet til den videre transmission er monteret. En nydelig lille Dell'Orto karburator er anbragt i et hus ovenpå motorblokken, og den er blandt andet særpræget på grund af gaspsjældet, der er udformet som en glider. Med undtagelse af en fremadrettet luftåbning er karburatorhuset lufttæt, og det virker derfor som indsugningslyddæmper — i et indsugningsrør ved luftåbningen er cho-kerens drejespjæld anbragt.

ning, og en kraftig fjeder omsluttende en teleskopstøddæmper er indskudt mellem motorblokken og »karosseriet«. Forhjulsofhængningen er unægteligt særpræget, for den består af den forlængede styrestamme, der er bøjet ud som et enkelt gaffelben, på hvilket en bagudrettet svingarm er anbragt. Bagerst på denne svingarm er forhjulsakslen anbragt, og en skrælfjeder er indskudt mellem svingarmen og en konsol på det faste gaffelben. Egentlig er der tale om en vippearm, for den er forlænget fortil foran sin hængsling, og her er en teleskopdæmper monteret.

Betjeningsorganerne er ganske ligetil, da de består af et koblingsgreb bygget sammen med gearskiftets drejehåndtag, forhjulsbrem-

segrebet og en bremsepedal i bundpladens højre side. I en kontaktdåse på styrets højre side er der lyskontakt, nedblændingskontakt, horn- og kortslutningskontakt. Speedometeret er anbragt i karosseripladen under sadlen. De to skærmmasser, der giver maskinen det hvepseformede udseende, kan begge afmonteres. I den venstre er der et aflåseligt rum til værktøj og småting.

Køreegenskaberne.

Første gang, jeg i det hele taget prøvede at køre på en scooter af den italienske skole, måtte jeg tænke på Strindbergs ord: Det er synd for menneskene. Denne tankeforbindelse etableredes selvfølgelig, fordi jeg uden videre sammenlignede scooterens køreegenskaber med motorcyklens, hvilket naturligvis er helt forkert. Scooteren skal vurderes ud fra sin praktiske betydning som trafikmiddel, og sammenligningen skal derfor henføres til ventetid ved blæsende stoppesteder, overfyldte sporvogne og busser, ny ventetid ved omstigning og til sidst en større eller længere gåtur fra afstigning til hjemmes lune rede.

Da jeg i denne omgang skiftede fra en stor motorcykle over til Vespaen, følte det ikke spor bedre. Maskinen havde sine egne, højst selvstændige bevægelser under mig, og det var ikke uden en vis bekymring, at jeg slap styret, når jeg skulle vise af. Jeg blev enstemmigt enig om, at jeg følte større sikkerhed ved at køre 160 km/t på en rigtig motorcykle, end jeg følte ved at køre 60 km/t på en Vespa — denne fornemmelse er vist iøvrigt ikke så virkelighedsfjern endda.

Efterhånden gik det imidlertid bedre, og jeg fik en følelse af ikke at være så tosset kørende. Motoren starter uhyre nemt, og man kan skyde chokerknappen ind med det samme. Man har ikke nogen fornemmelse af nogen opvarmingsperiode, for maskinen trækker pænt med det samme. Gearskiftet er let og præcist, men koblingen ta'r lige lovligt hårdt og brutalt, hvilket ikke helt er i overensstemmelse med maskinens øvrige karakterer.

Man kan ikke beskyldte en Vespa for at være retningsstabil, og når man kommer fra

en motorcykle med en optanket vægt på et par hundrede kilo koncentreret i et ret højliggende tyngdepunkt, så går det jo noget vingle vangle, når man kommer over på en Vespa med lavtliggende tyngdepunkt. Men det er som sagt en vanesag, og efter et par timers kørsel tænker man overhovedet ikke mere på det. På grund af de noget urolige bevægelser fik jeg fra tid til anden det indtryk, at det var maskinen, der kørte med mig, og ikke omvendt, men når man viser lidt fast vilje, må den alligevel opgive sine rebelske planer.

Motoren afgiver en melodisk og sund brummen, der hverken virker generende for køreren eller dennes omgivelser, og den afslører sig meget hurtigt som et smidigt drivværk. Først når man kommer ned omkring de 25 km/t i topgear, begynder motoren at gå hårdt med en svagt rykkende tendens, og da man i praksis aldrig vil tillade den at komme ned på denne hastighed uden at skifte til lavere gear, må det fastslås, at motoren går overmåde jævnt og rykfrit, hvilket er af den største betydning, når man skal køre med moderat hastighed i trafikken.

Det virker imidlertid overraskende, at man ikke har givet maskinen en smule større effekt, for det kniber med at holde tempoet i modvind. Da jeg kørte mod nord ad Helsingørvejen for at se, hvordan det følte at køre på en motorvej med sådan en ting, havde jeg en almindelig, dansk modvind, og med fuld gas kunne jeg ikke drive maskinen op over de 60 km/t på speedometeret, hvilket svarede til 58 km/t i reel kørehastighed. Da jeg en stund lang havde kedet mig over de bestående forhold, gled en stor tankbil forbi mig med godt 60 km/t, og da jeg lagde mig ind i dens »kølvand« kunne jeg holde samme hastighed med kun halvt åbent for gashåndtaget — det er den slags der kan fryde en teknisk sjæl. Hvis De iøvrigt vil have en højst ejendommelig oplevelse, så skal De prøve at køre på en Vespa i hvirvelfeltet fra en stor tankbil! Det kan ikke være meget vanskeligere at holde styr på en gummi båd i et orkanpisket ocean, men det er dog de særprægede oplevelser, der har den største tiltrækning.

Det beskedne kraftoverskud kommer også

til udtryk, når man skal registrere tophastigheden. Dette foregik med svag vind skråt fra siden i en vinkel på ca. 45°, men ikke desto mindre var der en difference på 10 km/t på kørslen i de to retninger nemlig henholdsvis 71 km/t og 64 km/t — altså en tophastighed på 69 km/t.

Kørslen i sving går helt udmærket, selvom man ikke føler motorcyklens overlegne sikkerhed, men man kommer helt fint igennem. Derimod er kørsel på udpræget dårlig og ujævn vej ingen spøg, men det er en generalmærkning for samtlige maskiner med 10" hjul så det behøver vi ikke at hæfte os nærmere ved.

Udvekslingsforholdene i gearkassen er godt afstemt, og andet gear dækker et meget stort område, da man i dette gear kan gå ned til omkring 15 km/t, og det trækker først ud omkring 60 km/t.

Ingen generende vibrationer forplanter sig fra motor til stel og styr — kun omkring 60 km/t kan man mærke lidt vibrationer i styret, men motoren må siges at være særdeles godt afbalanceret.

Tomgangen er faktisk fuldkommen jævn, og det lyder, som om maskinen går rent fire-takt i tomgang, hvilket også er sandsynligt.

SPECIFIKATIONER

Motor: En-cylindret, to-takt, blæserkølet, boring: 57 mm, slaglængde: 57 mm, slagvolumen: 150 cm, kompressionsforhold 6,5:1, maksimal motoreffekt: 5,5 hk ved 500 omdr./min. Smøresystem: 2 % olie i benzin.

Transmission: Kobling på krumtapakslen. Kobling: Flerplade i oliebad. Antal gear: Tre. Skiftemekanisme: Drejehåndtag i venstre side. Udvekslingsforhold mellem motor og baghjul: 1. gear 14,72:1, 2. gear 8,8:1, 3. gear 5,48:1. Dækstørrelse: 3,50-10". Dæktryk for 21 p.s.i., bag 28-32 p.s.i.

Stelkonstruktion: Presset, svejset plade.

Hjulophængning: forhjul: Bagudrettet svingarm, baghjul: Svingarm.

Stativ: I midten.

Den udprægede styrefølsomhed gør maskinen meget let at køre i byens trafik, og motorens jævne og smidige gang gør manøvreringen ubesværet. Vespa's store berettigelse ligger da netop også i bekvem transport til og fra arbejde samt rundt i byen og nærtrafikken, medens den er en kende anstrengende på landevejen.

Når jeg ser bort fra den kendsgerning, at en scooter kan køres af kvinder i almindelig påklædning, kan jeg med min bedste vilje ikke indse, at scootereren har en eneste fordel fremfor motorcyklen, hvorimod man kan opregne adskillige fordele i motorcyklens favor. Benskoldet og bundpladen yder naturligvis nogen beskyttelse, men ikke mere end et rigtigt monteret køretæppe på en motorcykle.

Når scootererne imidlertid sælges udmærket, medens det er så som så med motorcyklerne, så skyldes det uden tvivl, at scootereren ser fikser ud, og den betragtes som mere fashionable. Forskellen er ganske simpelt den, at »der kom to nydelige unge mennesker på en scooter« (til 3000 kroner), og »der kom et par rødder på en motorcykle« (til 8000 kroner), medens manden i en VW og manden i en Mercedes 300 SL slet og ret er bilister. Men sådan er der jo så meget.

Bagsæde: Standardudstyr.

Benzintank rummer 7,7 liter, heraf 1,4 liter på reserve.

Bremser: Turbokolede bremsetromler.

Elektrisk anlæg: Amperetimer på akkumulator: 7. Dynamo: Vekselstrøm. Tænding: Magnet med spole. Tændrør: Champion L 36 (evt. L 31).

Udstyr: Speedometer, styrlås, aflåseligt bagagerum.

Dimensioner: Akselafstand: 1190 mm. Sadelhøjle: 1040 mm. Fri højde fra jorden: 150 mm, styrets bredde: 710 mm. Egenvægt: 92 kg.

Tophastighed: 69 km/t.

Pris: Kr. 3677,- incl. omsætning.

Justeringsmål.

Tænding: Kontaktafstand 0,3-0,5 mm, fortænding 28° før øverste dødpunkt. Elektrodeafstand i tændrør 0,5 mm.

Karburator: Dell'Orto.



www.vespa-klub-aarhus.dk

Formand og Redaktør

Søren "Otto" Ottosen
Skådehøjen 5, 8270 Højbjerg
8230 Åbyhøj
Tlf: 24250134
formand@vespa-klub-aarhus.dk

Kasserer

Bettina Sørensen
Herredsvej 310, 8200 Århus N
Tlf: 86115557
kasser@vespa-klub-aarhus.dk

Teknisk og praktisk koordinator

Ole Mansfeld,
Vølundsvej 4,1, 8230 Åbyhøj
Tlf: 22306564
olemansfeld@gmail.com

Sekretær

Per Høyer
Vibyvej 69, 8230 Åbyhøj
Tlf: 86755074
per.hoyer@12move.dk

Menigt medlem

Dung Vieng Vu
Agerledet 9, 8260 Viby J
Telefon: 86120942
Mail: dtv@privat.dk

Kontingent

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

Nyt fra formanden

Som flere måske ved, så købte jeg en Vespa Acme fra 1957 for nogle år siden, og den havde boet i Vietnam hele sit liv, og var mildt sagt ikke en driftssikker maskine (læs: noget gammelt møg).

Dengang jeg købte scooteren for snart 3 år siden, var det min drøm at få fodret min eventyrlyst med vind i håret på de små landeveje i Østjylland, men i stedet blev det til en masse ture på traileren ned til Peter Ricambi. Jeg havde – som så mange andre – meldt mig ind i Vespa Klub Århus fordi jeg på den måde kunne få en billig veteranforsikring. Jeg havde ikke skænket det en tanke, at klubben rummede mere og andet end en genvej til at spare penge. Men da jeg havde haft scooteren i 2 år uden stor køreglæde, måtte selv Peter give op, og så var gode dyr rådne.

Jeg ringede til Ole Mansfeld, formanden for VKA, og beklagede min nød. Se DET skulle jeg havde gjort for lang tid siden, for lige pludselig rullede der sig et netværk af skønne, kompetente, dygtige og engagerede mennesker sig ud, og pludselig oplevede jeg hvad det vil sige at være med i Vespa Klub Århus... - og ikke bare medlem.

Og det er den ånd, vi forsøger at dyrke endnu mere i fremtiden. Vespa Klub Århus skal ikke bare være en økonomisk foranstaltning, men et lokalt netværk af ligesindede, der vil dele interesser og oplevelser med hinanden. - og vi er godt igang!

Søren "Otto" Ottosen, nyslået formand, VKA

PS: Behøver jeg at sige, at min Vespa Acme nu kører som en drøm, og starter hver gang jeg bare kigger på kickstarteren?

31/1 – Julefrokost
2/2 – skrueaften
16/2 – skrueaften
2/3 – hyggeaften
16/3 – skrueaften
6/4 – årets første fælleskøretur
4/5 – klubaften med køretur



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

Jeg håber at i har haft en rigtig god jul og et godt nytår alle sammen. Ja for nu skal vi jo til at smøge ærmerne op så vi kan få vores træf som vi har den 12-14 juni Op og stå. Der er jo rigtig mange ting som skal gøres, men vi må jo se om ikke vi kan løse dem sammen. Så det kommer til at gå lige så godt som sidst. Jeg håber at vi alle mødes til vores klub aften i februar.

Ja nu er det jo også snart ved at være tid til at tænke på de 2 hjulede, så de er klar til sommerens strabadser, det vil jo være dejlig hvis vi for en dejlig sommer så vi kan få kørt nogle gode ture.

Vi ses til februar...

*Med venlig hilsen
Jørgen Jørgensen*

Klub - Aktiviteter

Februar:
05.02. Klubaften

Marts:
06.03. Klubaften
28.03. Stumpemarked i Herning

April:
04-05.04 Stumpemarked i Fredericia

Maj:
07.05. Klubmøde med årets 1 køretur
16.05. Knallertklubbens tur til Himmelbjerget*
30-31. Gråsten Oldtimer træf

Juni:
04.06. Klubmøde ifbm. Træf 2009 :)
12-13. Vores Træf afholdes

Juli:
02.07. Klubmøde med Køretur

August:
06.08. Klubmøde med Køretur



www.vespa-klub.dk

Formand

Hans P. Sindberg
Bellisbakken 59
3460 Birkerød
Tlf. 4581 7397 / 2349 6836 / 2374 5763
hans.p.sindberg@privat.dk

Kasserer

Flemming Iversen
Hørager 18, 2690 Karlslunde
Tlf. 4615 0568
fl.iversen@privat.dk

Webmaster

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

Bestyrelsesmedlem

Ole Haag
Langelandsvej 45, 2. tv
2000 Frederiksberg
Tlf 4081 1577
info@vespaparts.dk

Bestyrelsesmedlem/

lokalredaktør

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

Kontingent

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

Nyt fra formanden

Godt nytår 2009 til det danske VESPA folk. Nu venter vi bare på forårets komme, så vi kan komme ud på de danske landeveje, og måske endog de svenske og tyske. Bestyrelsen for Team Vespa Øst har kigget på et foreløbigt turprogram, og her er en tur til Sverige og en lidt længere tur til Træf i Tyskland 7-8-9 august kommet med. Træffet i Silkeborg 12-13-14 juni er selvfølgelig også med, det er vi nogle, der glæder os meget til. Meget mere om det senere.

Vort første 2009 arrangement, "Jomfruturen", bliver den 1. marts, og det næste er generalforsamlingen. Og så er der "Bakke Åbning" den 26. marts.

Jeg vil igen gøre opmærksom på, at vi er nogle, der ikke er så tekniske. Er der nogen, der har viden om rep. af koblingen på SS 180'ere, (den ene kobler for hårdt til, den anden fedter), så kontakt mig gerne.

I forbindelse med vore ture, er det sket, at vi har "mistet" en deltager under vejs, det skal jeg beklage, det er vigtigt at vi alle kommer frem til aftalt bestemmelsessted. Har du et mobil nr. er det en god ide, at det udveksles inden starten, i byen sker det nemt, at der bliver for stor afstand mellem deltagerne. Det er også en fordel at vi kender navnene på deltagerne, så der lettere kan optages kontakt. Jeg glæder mig til at se en masse medlemmer i 2009.

Mvh. Hans

Klub - Aktiviteter

- | | |
|-----------|--|
| 1. Marts | : "Jomfruturen" |
| Mødested | : Sankt Hans Torv klokken |
| Tid | : Klokken 14:00 |
| 4. Marts | : Team Vespa Generalforsamling |
| Mødested | : Herlev Medborgerhus (lokale 3).
Herlevgårdsvej 18-20, 2730 Herlev |
| Tid | : Klokken 19:00 |
| 26. Marts | : "Bakkens Åbning" |
| Mødested | : v. Stefans Kirken. Nørrebrogade. |
| Tid | : Klokken 18:00 |



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@mvp.net

Bestyrelsesmedlem

Lauge Domino
Emilielystvej 72a, 7620 Lemvig
Tlf 97821922 / 40341922

Kontingent

alm. medlemskab kr. 200,00

Nyt fra formanden

Hermed lidt nyt fra vores fantastiske klub. Som følge af generalforsamlingsbeslutningen af 13.11.2008 skal herved meddeles følgende ændringer udover ny bestyrelse:

Generalforsamling flyttet til maj måned fra 2009.

Medlemmerne betaler kontingent over bankkonto 7730 1067664. seneste indbetalingsdato er den 31. jan. Der vil således ikke blive udsendt girokort fremover.

Der gøres opmærksom på Oldtimertræf i maj måned.

Der arbejdes på deltagelse vedr. Smedeløbet, Åletur

Samt internationalt træf i Silkeborg.

Idet vi håber på en aktiv sæson med stor deltagelse

ønskes alle et godt og aktivt scooterår i 2009.

Med venlig hilsen Elo K. Jensen



Formand

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

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-tribonit@stribnet.dk

Kontingent

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

Nyt fra formanden

Referat af Vespa Klub Fyns generalforsamling den, 18. november 2008

ved Anni Carlsen, den 19. nov. 2008

1. Valg af dirigent:
Jens Carlsen blev enstemmigt valgt.

2. Formandens beretning:
Så er året 2008 ved at rinde ud. Set med scooter øjne har det nok for de fleste været slut i et stykke tid med at køre på scooter.

Jeg håber at alle har haft en god sæson. Det er i hvert fald ikke mig, som der er blevet hilst på ude på landevejen. At få rørt scooteren i dette år, er desværre ikke noget, som jeg har gjort. Sjovt nok har jeg hørt lignende beretninger fra de andre klubber og med hver sin grund, men nogle ture er der blevet til. Jeg hører beretninger om; Et godt Århus træf. Old timer løbet i Gråsten. Det blev også til et dejligt efterårs arrangement til kulturmat i Nyborg – desværre var vespaerne godt nok i mindre tal. Spørgsmål: Er vi ved at blive gamle og magelige? Er vi ved at miste modet, til at køre i al slags vejr? Vi havde dog en skøn tur til Tåsinge, hvor flere af os, som er samlet her i aften, deltog i. Den tur, tog jeg selv på scooter.

Denne aften, generalforsamling, er jo blevet basis i klubben. Det er her at vi har mulighed for nogle hyggelige timer sammen. Vi har prøvet, om vi kan gøre noget mere for at samles, f.eks. til en bowlingaften? Men tilsyneladende lykkes det ikke. Det kan man så undre sig over, når vi denne aften ser vores hyggelige medlemmer samlet.

Vi har tidligere haft dejlige sommerdage sammen med mad på grill. Skal vi prøve at få det op at stå igen?

Jeg vil til slut ønske jer en god aften og benytte muligheden for at ønske jer en glædelig jul og håber på, at 2009 bliver et godt scooter år.

Som det kan ses, er der plads til annoncer i bladet. Det er faktisk sådan, at det er klubberne, som tager imod denne annoncering. Så kender I nogle, som kunne have interesse heri, så kontakt mig lige.

3. Fremlæggelse af revideret regnskab:
Kassereren var forhindret i at deltage, så revisoren fremlagde det reviderede regnskab, som blev godkendt.

4. Indkomne forslag:
Der er ikke kommet nogle forslag.

5. Valg af bestyrelsesmedlemmer:
Valg af formand, revisor og suppleant.
Peter blev genvælgt som formand, Jens som revisor og Susanne som suppleant.

6. Fastsættelse af kontingent:
Kontingentet forblev uændret; 200 kr. pr. person og 300 kr. pr. husstand.

7. Eventuelt:
Formandens og Flemmings forslag om, at vi igen skal "grille" en sommerdag, faldt i god stemning. Det blev vedtaget at formanden, Peter og Trunte skal arrangere en tur evt. til Skærbæk havn.

Jan Boye vil gerne, at fremtidige arrangementer bringes i Vespa Journalen og ikke kun via mail. Problemet i år var, at nogle arrangementer kom med få dages varsel, så mail var en hurtig måde, at få kontakt på. Desværre har ikke alle medlemmer en mail. adr. og de der har, benytter den ikke daglig, så en SMS vil muligvis for fremtiden gøre kommunikationen bedre.

Dirigenten takkede bestyrelsen for deres arbejdsindsats i det forgangne år og takkede de 13 fremmødte for god ro og orden og alle ønskes en glædelig jul og godt nytår.
Efter generalforsamlingen var der spising med buffet og stemningen var som altid god. Susanne havde billeder med af sin godt 1 år gamle krutugle af en søn at være.



www.vespa-klub-vestjylland.dk

Formand

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

Kasserer

Carlo Ernstsens
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

Jeg føler mig i disse dage som en Vespa-reinkarnation! Er formanden blevet tosset – måske vil nogen sige – helt sikkert siger den nærmeste familie! Det med reinkarnationen er fordi jeg har spist godt i julen og nytåret 2008/2009. Maven har nemlig fået facon som ballerne på en Vespa

Som så mange andre medlemmer af klubben skal forårets kolde måneder bruges til renovering af min Vespa. Total adskillelse, rustarbejde og maling. Så når I møder mig igen, er den mørke "Tuborg-farve" på Vespaen udskiftet!

I november måned år 2008 blev der afholdt generalforsamling i Vespa Klub Vestjylland. Bestyrelsen er uændret. På mødet blev drøftet træffet som klubben skal afvikle i år 2010. Det kræver altid en masse logistik (nædsomt ord for planlægning) og en del hjælpende hænder. Men bestyrelsen tror på, at Vardeborg v/Vejers er de rigtige rammer for os. Referat for generalforsamlingen er udsendt. VKV har i år 2008 haft det største antal klubture nogensinde. Nogle ture har været godt besøgt, andre mindre.

I år 2009 fortsætter vi de gode takter og arrangerer mange klubture. Tag "fri" fra konen (eller manden) i nogle timer og tag med på opdagelse i lokalområdet. Det er rigtig hyggeligt og knytter kontakter/venskaber. Når dette læses, er datoen den 15. januar 2009 overskredet. Dette er datoen for sidste rettidig indbetaling af kontingent. Hvis ikke du er medlem, opfylder du ikke længere betingelserne for at være forsikret hos Nordisk Veteran Forsikring.

Har du glemt at betale kontingent? Så kontakt hurtigst muligt kasserer Carlo Ernstsens på tlf. 75140442.

*Peer Tanggaard, Formand
Vespa Klub Vestjylland*

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

