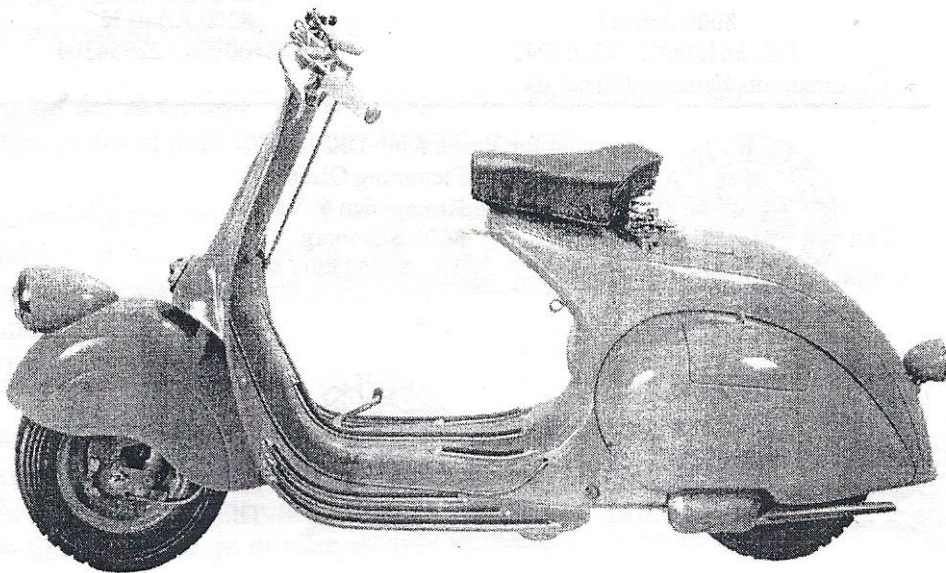




Vespa

JOURNALEN

Nr. 27 Juli 1999



Vespa årgang 1946



Formand: Mary-ann Næsted
Emilievej 1 1.sal
8660 Skanderborg
Tlf.: 86523127 / 40949589

Kasserer: Claus Pedersen
Nødkær Alle 131
8270 Højbjerg
Tlf.: 86278166 / 22108823
Email: clp@uniship.com

Sekretær: Michael Sørensen
Rudolph Wulffsgade 24
8000 Århus C
Tlf.: 86115557 / 30351201
Email: mig36@get2net.dk

Redaktør: Dung Tien Vu
Nørre Alle 64
8000 Århus C
Tlf.: 86120942 / 23261942
Email: dtv@mail1.stofanet.dk

Menigt best. medl.: Mona Sørensen
Bøgegade 8
8200 Århus N
Tlf.: 86100996 / 22954304



Præsident for Vespa Klub DK:
Flemming Olsen
Krikegyden 6, Voel
8600 Silkeborg
Tlf.: 86853500 / 40265255



Team Vespa Øst:
Henning Skaarup
Parmagade 17
2300 København S
Tlf.: 32970162



Vespa Klub Fyn:
Peter W. Nørholm
Krogyden 15, Kullerup
5540 Ullerslev
Tlf.: 65351711



Vespa Klub Ålborg:
Jens E. H. Kjeldsen
Nørholmsvej 67
9000 Ålborg
Tlf.: 98181228



Vespa Klub Nordvest:
Kin Hansen
Mejsevej 18
7600 Struer
Tlf.: 97841385

Fra formandinden.....

Og så er det blevet sommer!
Vespa klub Århus har haft et aktivt forår, hvor vi har været repræsenteret ved mange lejligheder.

Udover vor egne klubaftener med køreture og hyggeligt samvær, har en flok været i Hadsten, hvor undertegnede for første gang prøvede at køre manøvre bane. Hvordan det gik???
Nå, videre!

Så var der Oldtimer-løb i Gråsten, og i samme weekend Åletur. Meldingerne er, at begge arrangementer forløb godt, og vi, der var i Gråsten, har lagt "skumle" planer for at lokke flere af jer med derned næste år. Mere derom ved en senere lejlighed.

Nu var der så en flok "vilde, voldsomme Vespa-kørere", som benyttede chancen for at køre lovligt på Gågaden i Århus.

Og endelig har der været "træf" hos Susanne og Mikael i Allingåbro. Dette er et initiativ fra Ib og "Just", og jeg tror nok, at alle, som har haft arrangeret privat ferie på dette tidspunkt, ærgrer sig med mig over ikke at kunne deltage.
Rigtigt godt initiativ!!!

Sommeren kommer nok til at bære præg af forberedelserne til vort træf i August. Her vil jeg kraftigt opfordre jer alle sammen til dels at give en hånd med, og i hvert fald også til at tilmelde jer!
Jo flere vi bliver, jo mindre arbejde pr. næse, og jo mere sjov!

Pas godt på jer selv og andre, og kør ordentligt.

Kærlig hilsen

Mary-Ann

OLDTIMERLØBET I GRÅSTEN

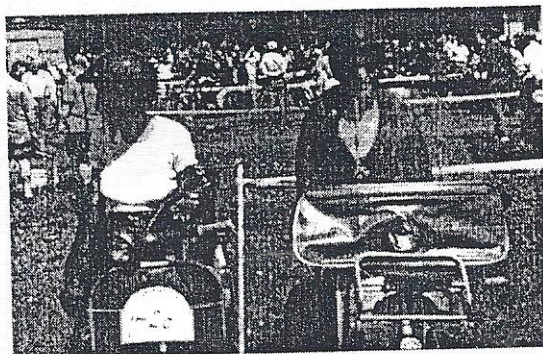
Så blev det atter tur til den efterhånden traditionelle tur til Gråsten. Alle de år jeg har deltaget i dette arrangement, har vi altid mødtes ved Tingskoven lige efter Tranbjerg. Det gjorde vi også i år. Jeg husker med glæde når vi år tilbage kunne samle 8-10 scootere, adskillige biler med campingvogne og trailere til den fælles tur til Gråsten. I år var det sgu tyndt. Denne gang var vi kun 2 scootere. Nemlig Claus Pedersen samt undertegnede. Nå! Nok om det.

Vi drøede mod Gråsten Fredag d.28.5. kl 16. Første pause holdt vi i Haderslev, hvor både vi og vores scootere blev tanket op med henholdsvis McDonald og blyfri. Resten af turen tog vi i et hug, og ankom på pladsen ca. kl. 20.00. Pladsen var allerede fyldt godt op, men heldigvis havde Bent Bonde markeret et område til Vespa Klub Århus. Betinna og Allan samt Carlo Ernstsens var også ankommet. Vi fik etableret vores område med både små og lidt større telte. Vores ganer fik vi også smurt, da Bonde havde provianteret på den anden side af grænsen. Så der blev hygget til vi ikke kunne mere og måtte kravle til køjs.

Tidligt Lørdag morgen blev vi vækket af motorlarm fra div. maskiner, og det kan godt være lidt ubehageligt når man har lidt trykken for panden. En kop kaffe og et par rundstykker samt en gammel dansk gjorde nu underværker. Så var det tid for registrering, så vi kunne få de velpudsede scootere over til offentlig beskuelse, og pladsen var snart fyldt med de smukkeste køretøjer i alle kategorier. 551 køretøjer fylder nu en hel del. Der var som sædvanligt også et godt stumpemarked med alt i reservedele uanset om man kører Velo eller Harley. Der manglede måske lidt Vespa dele, men Peter Nørholm og frue fra Vespa Klub Fyn Skulle føde denne weekend så de blev naturligvis hjemme. I de forskellige klassementer af køretøjer var der dommere der skulle bedømme alle disse herligheder. For scootere og kabinescootere blev bedømmelsen foretaget af Hans Peter og Bent, men de spændene resultater blev først offentliggjort efter køreturen til Tyskland. Lige kurat et kvarter før vi skulle køre ankom Mary Ann og Mona med 2 scootere samt Mona's nye kørekort (tillykke). Nu var vi da trods alt 7 scootere fra klubben.

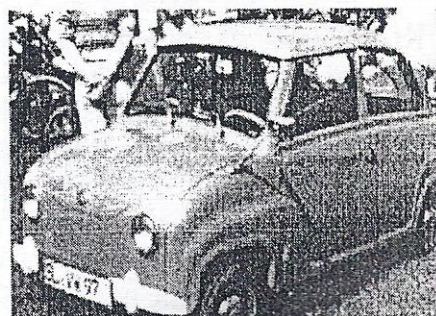
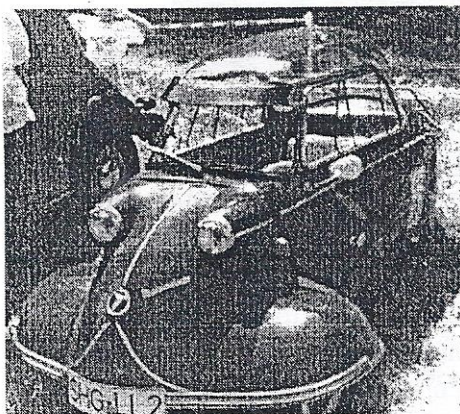
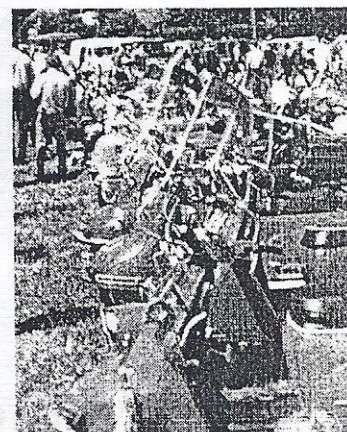
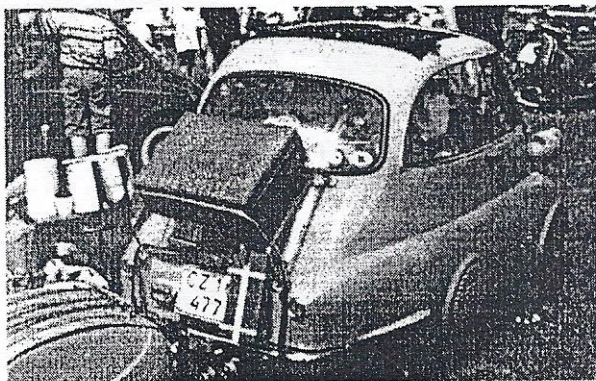
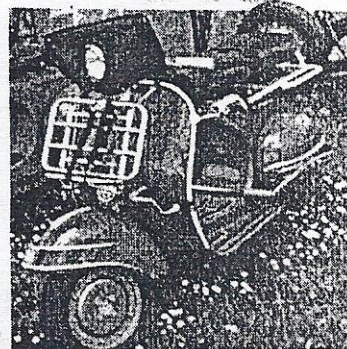
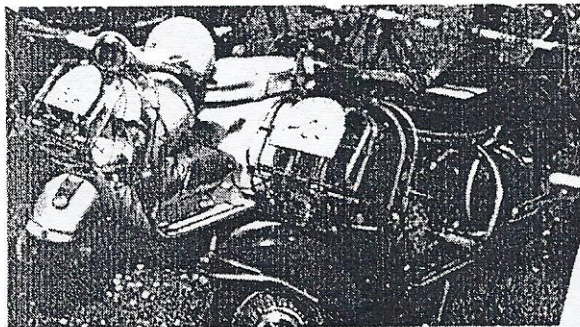


Lidt forfriskning ved et af teltene. Forrest Claus, Præsidenten, Carlo, Allan, Bettina, Bent og Solvig.



Mona og Mary-Ann på deres velpudsede scooter

Kl. 13.00 lød startskuddet og knallerter, motorcykler, scooter og biler blev sendt afsted på den smukke tur langs Flensborg fjord. Turen var dog ikke helt problemfri, da Mona's nyindkøbte scooter havde problemer med maskinen når den blev varm. Men hun hoppede bag på Mary Ann, så alle kom frem til Danfoss uden flere problemer. Vejret var bare fedt. Efter en brattwurst og en Flensburgerpils gik turen tilbage mod grænsen, dog med stop ved en grænsebutik for at proviantere. Da alle var tilbage på pladsen var det tid for præmie uddeling. Og den smukke Isetta kabinescooter der plejer at vinde, vandt også denne gang. Men dommerne havde store problemer da mange var en præmie værdig. Resten af eftermiddagen gik med at gå rundt og beundre de mange køretøjer på pladsen, kigge på stumpemarked, spise pølser, drikke øl og snakke Vespa med interesserede forbipasserende.



Et udpluk af køretøjerne ved træffet

Om aftenen tog vi på kro i Gråsten city hvor vi fik en dejlig 3 retters menu, og efter denne tog Mary Ann, Mona samt Bent Bonde hjem. Tilbage var kun den hårde kerne, så vi tog op i hallen og fortsatte hyggen sammen med Hans Peter og Bent. Der blev danset og sunget til den store guldmedalje. Aftenen sluttede vi af oppe ved teltene lige til trandstolen braste sammen.

Søndag morgen regnede det af pommern til, så vi måtte pakke vores grej sammen i våd tilstand. Claus skulle besøge en onkel i Åbenrå så han kørte før os andre. Vi indtog vores morgenmad på konditoriet i Gråsten. Så gik turen ellers mod Århus, og sikken en tur. Undertegnede scooter gik af helvede til. Den 4 taktede, kunne ikke trække, og ville ikke over 45 km.t. Sikke noget l...

Ca. en kilometer før Åbenrå døde "dyret" fuldstændig. Op på støttefoden med den. Det storløb ud med benzin alle steder. Filteret i karburatoren var fyldt med skidt, dette blev renset, og vi kunne køre videre. Efter tankning i Åbenrå var den gal igen. Det, for at sige det rent ud, pissede ud med benzin igen. Af med karburatoren, rense, puste, blæse mm. og så på igen. Den startede perfekt, men så snart den kom ned af støttefoden pissede det ud igen. Det viste sig at være en lille revne i benzinslange, der var skyld i at scooteren var lige ved at blive kastet i grøften af en meget gal fører. Problemet blev klaret med lidt tape. Så kunne vi endelig komme videre. Første holdt gjorde vi i Vejle, og derefter drøede vi direkte mod Århus, uden flere problemer.

Tak til de medlemmer der "gad" at deltage i, syntes jeg, et at de bedre arrangementer, og ikke mindst tak til præsidenten for at han kiggede ned et smut. Det blev trods alt en dejlig weekend.

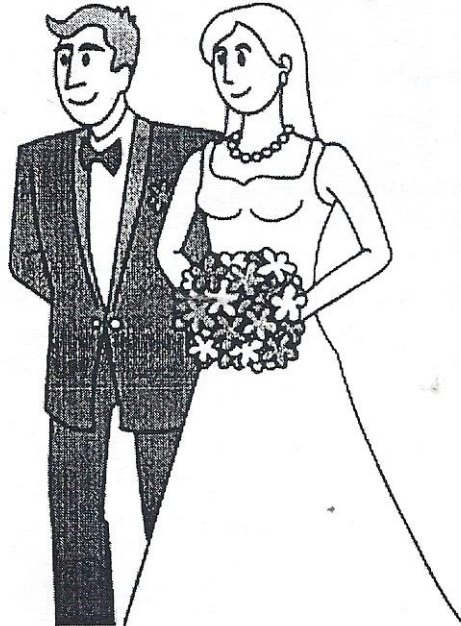
MICHAEL.

Bryllup

Den 24. Juli 1999 kl. 13.30 skal Peter Vogt Nielsen og Lisbeth Olsen giftes. Vielsen foregår i Frederikskirken i Højbjerg kl 13.30.

Vil du være med til at glæde dem så mød op på Højbjerg torv kl. 13.30. Vi vil så mens vielsen foregår opstille vi en flot scooter espalier, så det nye ægtepar bliver hædret på bedste Vespa vis.

Bestyrelsen.



HOVEDETAPERNE I APES UDVIKLING 1948-1998

1948: Ape 125

Den første Ape. Debut på messeudstillingerne i 1947. Lasteevne er på 200 kg. Køretøjet bliver produceret i udgaverne Pianale(vogn med flat lad) og Furgone(vogn med tip lad).

1954: Ape C

Lasteevnen øges til 350 kg. Ape C bliver fremstillet i udgaverne Pianale, Furgone og Calesse(kalechevogn). Sidstnævnte udgave er beregnet til persontransport.

1958: Ape D

Udgaverne er: Pianale, Furgone og Calesse.

1961: Ape Pentaro

Udviklet fra Ape D, Pentaro er et originalt femhjulet køretøj med betydelig lasteevne, den er lavet med de største lastvognstøge som forbillede. Lasteevnen er på 700 kg. De producerede udgaver er: Pianale og Furgone.

1966: Ape MP

Ape MP er forsynet med en kabine, der kommer fra Ape D-modellen, men som helt igennem er forbedret for at kunne tilbyde chaufføren og den eventuelle passager en bedre bekvemlighed og komfort, som kan sammenlignes med de almindelige varevogne. Lasteevnen er på 500 kg. Modellen findes i udgaverne: Pianale, Furgone, Ribaltabile og Calesse.

1968: Ape MPV

Udviklet fra Ape MP, den fremhæver kørerens komfort takket være, at der er rat i stedet for styr.

Lasteevnen er mere end 600 kg. Udgaver: Pianale, Furgone Ribaltabile og Calesse.

1969: Ape 50

Det er det første køretøj i Ape-serien, der er en knallert og det igangsættes (som det ofte er sket i Piaggio produkternes historie) for at gentage indenfor letvægttransport feltet den succes, som Vespa 50 havde blandt "de tohjulede". Udgaverne er: Pianale og Furgone

1970: Ape 125

Køretøjets konstruktion er identisk med Ape 50s, men det er med kabine der er udstyret med døre.

1971: Ape Car

Nyt chassis, af større omfang der er forsynet med en større og mere komfortabel kabine. Lasteevnen er på 600 kg. Udgaverne er Pianale, Furgone, og Ribaltabile.

1982: Ape TM

Køretøjet er fuldstændigt nyt og kabinen er designet og færdiggjort for at fremhæve køretøjets evner indenfor komfort og bekvemlighed. Lasteevnen er på 700 kg. Køretøjet bliver udbudt i udgaverne: Pianale, Furgone og Ribaltabile.

1984: Ape Car Diesel

Det er den mindste Diesel med direkte indsprøjtning i verden. Lasteevnen er på 700 kg.

Køretøjet udbydes i udgaverne: Pianale, Furgone og Ribaltabile.

1986: Ape Car Max

Den udvikles på grundlag af Ape Car Diesel (1984) og den opnår "rekord lasteevne" indenfor Ape

Godt og vel 900 kg. Ape Max bliver lanceret i udgaven: Pianale.

1987: Ape TM Diesel

En videreudvikling af Ape TM med styr. De tilgængelige udgaver er: Pianale, Furgone og Ribaltabile.

1990: Ape Poker

Første Ape på fire hjul, ApePoker tilhører kategorien af "fire-hjulet cykel med hjælpemotor"

defineret 1988 i Italien. Udgaverne af ApePoker er: Pianale, Furgone (størrelse 3,38m³) og Ribaltabile.

1991: Ape 50

En ny udgave af Ape 50 som adskiller sig fra den foregående model ved forandringer i karosseriets design. Der er tre udgaver: Pianale, Furgone og Pianale corto(kort).

1994: Ape Cross

Den er lanceret som specialserie, Ape Cross er udviklet fra Ape 50 (fra hvilken den har de samme grundegenskaber) og tilbyder en række indretninger, man kan vælge.

Den henvender sig til det unge publikum som i løbet af årene ofte har vist sig at bruge l'"Apino"(den lille bi) som alternativ til de to hjulede køretøjer.

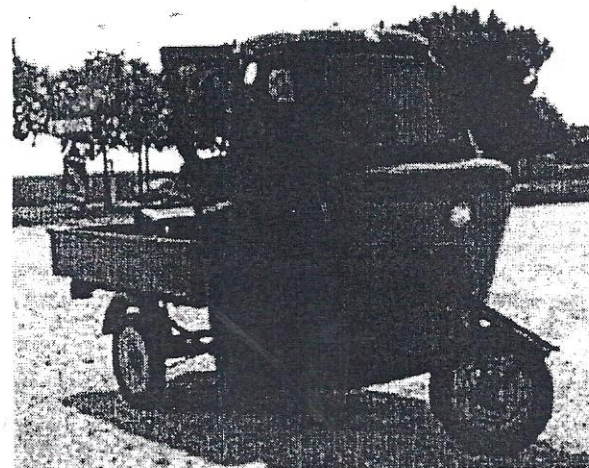
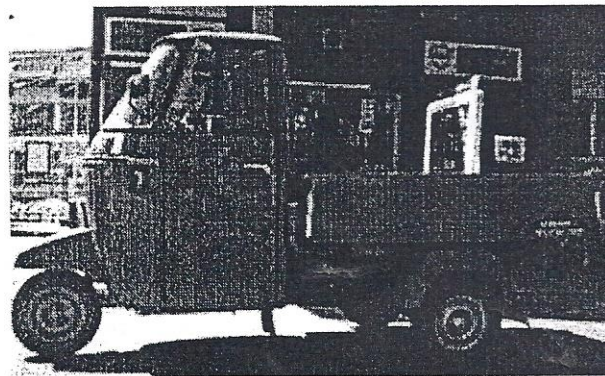
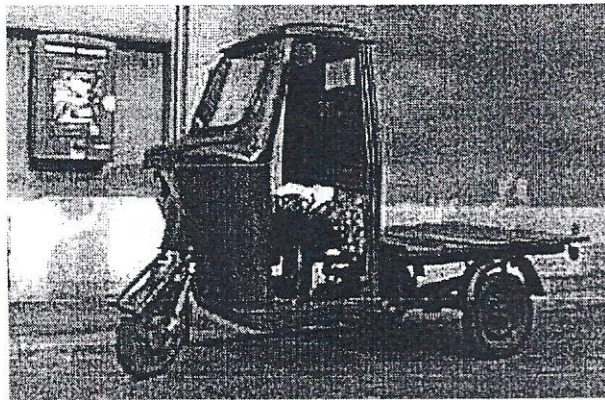
Ung og skinnende, med vilde farver i forhold til serien af Piaggio'er til arbejde.

1996: Ape 50 Europa

Den er udviklet fra Ape 50 "monofaro" (med én lygte), af hvilken den er den sidste produceret.

Lasteevne er på 200 kg, udgaverne (udover Ape Cross) er: Pianale, Furgone og Pianale corto.

Billede af Ape'en kan ses på næste side.



Marguerit tur til Struer

Weekend tur d. 14./15. Aug. Start i Skejby lørdag kl. 9.00.
Tag familien med, der er plads til alle.

Turen er selvforplejning, så tag selv det nødvendigt med.
Morgenmaden søger jeg for, så husk termokanden med kaffe, te m.m. også
til turen. Lav eller køb noget til fællesspisning lørdag aften.

Campingpladsen er Bremdal Camping, Fjordvejen 12, tlf. nr. 97851650
Der er vandrehjem lige ved siden af, hvis man ikke ønsker at campere.
Vandrehjemmets tlf. nr. 97855313

Vi var nogle ældre medlemmer i klubben, som besluttede os for at mødes til
lidt hygge en weekend. Dette blev aftalt sidste år og alle er velkommen.

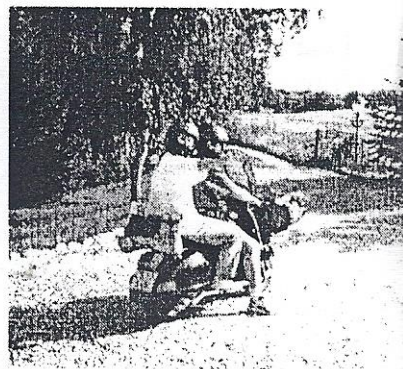
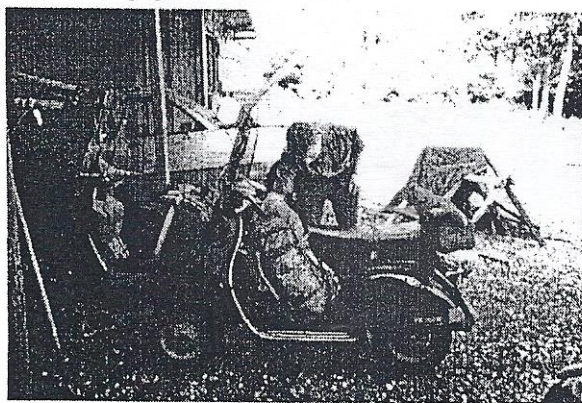
Hilsen Gerda
Tlf. nr. 86784336

SCOOTERFERIE 1994

Det hele startede med at Betina og jeg ville ud at rejse i nogle måneder. Vi tænkte derfor på at tage på interrail, som så mange andre unge gør, når de vil ud at se verdenen. Efter at have forsvoret at jeg aldrig skulle have en scooter igen, efter at den jeg købte som 17-årig ikke holdt særlig lang tid, endte det alligevel med at vi en dag befandt os på ryggen af sådan et "dyr", som jeg havde støvet op i nærheden af Hvidesande - en PX 200 årg. 89, for som min teori gik på, så var den så ny at den burde kunne holde til en lille udenlandstur.

Sådan gik det til at vi i stedet for at tage på interrail kørte 9.940 km. på 70 dage på en Vespa scooter. Selve turen var selvfølgelig en så stor oplevelse, at der kunne skrives bøger om denne, men vi nøjes med et på linier i det lokale scooterblad.....

Om formiddagen lør. d 6/8 1994 startede vi hjemme fra Tårs i Nordjylland på en scooter, der var læsset til bristepunktet med alt hvad to personer skulle bruge til en tur på godt to måneder, pakket ned i to rygsække, telt og mad. Selvom der var så meget, der skulle med, var maskinen ret ligevægtig, da det fyldte det hele - fra forreste bagagebærer over trinbræt til bagerste bagagebærer.



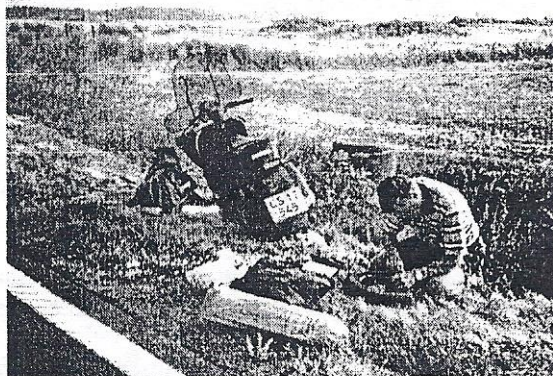
Første dag nåede vi til Schleswig, hvor vi overnattede på en rastepads med teltet gemt i de træer der omgav pladsen (det er ikke helt lovligt at campere på den måde i Tyskland).

Næste dag gik turen mod Berlin. Undervejs så vi Plöner slottet, som var lavet om til et eller andet kulturelt fristed, så det havde ikke så meget med et slot at gøre længere. I Lübeck gik vi en tur i den gamle bydel, der var ret velholdt. I det hele taget kunne man fornemme, at vi var ved at være i det gamle Østtyskland. Her på andendagen havde siddefladen endnu ikke vænnet sig til at sidde på en scootersadel hele dagen.

Efter endnu en overnatning nåede vi til Berlin, hvor vi efter flere timers ufrivillig sightseeing endelig fandt en campingplads i udkanten af byen. Vi brugte et par dage i Berlin og fik set alle seværdighederne. Det mest spændende var Checkpoint Charlie - den gamle overgang mellem Øst og Vest - som var indrettet til museum for alle mulige og umulige flugtforsøg.

Fra Berlin kørte vi videre mod Polen og ca. 30 km. fra Frankfurt am Oder punkterede den kære Vespa, og vi begyndte at fortryde, at vi ikke havde købt en togbillet. Nå men efter en halv time var vi på vejen igen. Det holdt i ca. 5 km. inden den var flad igen. Vi måtte derfor have hjulet af igen. Efter at have lappet hjulet kørte vi videre, men denne gang holdt det kun to minutter. Endnu engang måtte vi have hjulet af, men hullet var så stort, at selv den største lap ikke var stor nok. Efter længere tids venten fik vi hjælp af en lokal, der havde en ven, som ejede et værksted. Nu kunne vi fortsætte med turen, men meget langsomt da vi var lidt nervøse for om den traktorlap, han havde sat på, nu kunne holde. Da vi langt om længe nåede frem til Frankfurt a.o. var klokken blevet ca. 23.30 og campingpladsen havde lukket. Vi besluttede os for at campere i den nærliggende skov, men helt ude i udkanten, så man kunne se, at det ikke var for snyde

nogen, men at vi var kommet for sent til pladsen. Kl. 6.30 vågnede vi pludselig ved, at der var to tyske politibetjente, der snakkede meget højt og ruskede i teltet. De spurgte, hvad vi lavede der og fortalte, at man ikke måtte campere i skoven i et og samme spørgsmål. Vi svarede, som det nu var, at vi var kommet for sent pga. flere punkteringer. Efter lidt tyskøvelser og fremvisning af pas fik vi at vide, at vi var heldige, at det ikke var skovpolitiet, der havde fundet os for så havde vi fået en bøde.



I Frankfurt var det umuligt at opdrive en slange i den rigtige størrelse og mens vi ledte startede en regnbyge, der varede en hel uge. Vi besluttede at køre over grænsen til Polen, for derovre måtte man jo kunne finde noget, der kunne bruges. Efter en hel dags kørsel i regnvejr og langsom fart pga. slangen der kunne sprænge hvert øjeblik, kom vi til en campingplads, som egentlig var ret hyggelig - vel at mærke, hvis der havde været bedre vejr. Der gik en hel dag med at finde ud af, at man ikke kunne få en slange i Polen. Vi kørte derfor tilbage mod Frankfurt for der kunne man jo få sendt en fra DK, og Tysklands postvæsen stoledes vi lidt mere på end det polske.

Vi fandt en Camping plads på den polske side, ca. 200 m. før grænsen (som er en bro) til Tyskland, og for at spare penge slog vi teltet op der. Bagefter fandt vi hen til den knallertforretning, som havde været flinkest mod os et par dage før, hvor vi jo ledte efter slangen. Han gav os lov til, at vi kunne give mine forældre adressen til hans forretning, så vi kunne modtage slangen. Det blev til næsten en uges ophold på den polske campingplads, med en tur til Tyskland ca. to gange om dagen for at høre efter om slangen nu var kommet frem samt for at gå på Wc, da de polske var så ulækre.

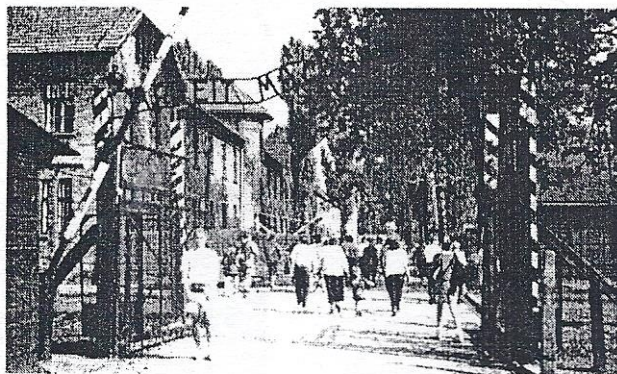


Langt om længe kunne vi så køre længere øst på, men det regnede stadig. I Poznan var vi inde i en gammel borg, der var lavet om til museum. Alt var tilgængeligt derinde og intet var spæret af. Den eneste beskyttelse der var af de gamle ting, var nogle filtsko som man fik på, så man ikke sled på de gamle fine gulve. Da vi nåede til Lootz lejede vi en hytte (på størrelse med et mindre dansk sommerhus), fordi vi var trætte af, at det regnede konstant. Vi fyrede godt op i hytten og fik vasket det tøj, som trængte til det, og tørret alt det andet. Efter en god nats søvn i rigtige senge stod vi op til regnvejr. Vi besluttede os for at holde en pause og tage en nat mere i hytten (det viste sig at være en god investering, for det stoppede med at regne om natten og vi fik godt vejr i flere uger frem).....



Da vi nåede til Warszawa fik vi aftensmad på Burger King, som for engang skyld smagte godt. Vi blev i Warszawz til at vi havde set hele byen og alle dens seværdigheder.

Lidt længere syd på skulle vi se Auschwitz. For første gang på hele turen havde vi ikke vores papirer med os, da det bare var en endagstur, og vi skulle tilbage til vores campingplads samme eftermiddag. Halvvejs møder vi imidlertid nogle betjente, der havde set at vi var udlændinge. Vi blev vinket ind til siden for at vise papirer på os selv og scooteren. Efter at have forklaret dem på tysk, engelsk og fransk at de lå i teltet fortalte han på polsk fingersprog at vi fik en bøde på ca. 25 dkr. Og at vi måtte GÅ tilbage efter papirer



og polske penge(ca. 20 km.). Jeg spurgte om vi kunne betale i Deutch Mark , men det mente han ikke var så godt, for det kunne han jo ikke give nogen kvittering på. Det sluttede med at vi måtte slippe ca. 60,- kr. i DM og fik lov til at køre tilbage efter papirerne. Besøget i Auschwitz viste sig dog at være hele turen værd

Fra Polen kørte vi videre mod Slovakiet, hvor vi blev en bremselektion rigere. Vi havde kørt i de slovakiske bjerge hele dagen i regnvejr. På vejen ned af et af dem, kørte vi i kø med en meget moderat hastighed. Pludselig bremsede den forankørende bil, og som alle ved er en scooters hjul ret små og glatte i regnvejr. Vores opbremsning resulterede derfor i at vi pludselig lå på vejen og kurede 3-4 meter hen ad asfalten. Vi fik heldigvis kun nogle blå mærker og huller på knæerne, men vespaen fik nogle ridser på den ene balle samt en smadret vindskærm. Bremsegrebet skulle lappes sammen med tape og en kuglepen til afstivning. Efter disse

nødtørftige reparationer kørte vi videre til den nærmeste campingplads, der havde hytter. Aftenen gik med at undersøge vores bagage for huller/skader. Der var ikke noget, der ikke kunne bruges, så alt var næsten ok.

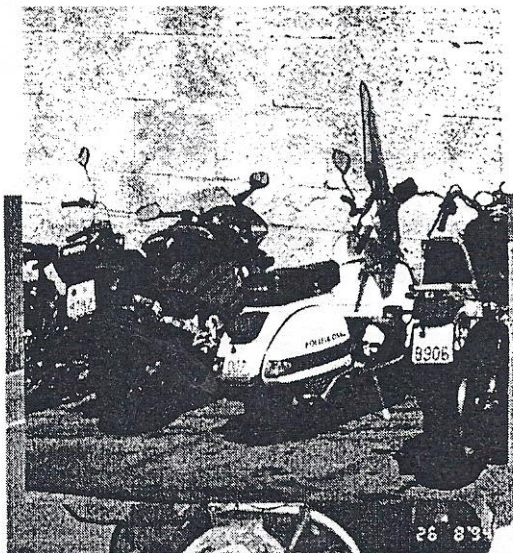


Østrigs grænse nås i regnvejr. Vi fandt hurtigt ud af, at vi ikke havde råd til at opholde os i det land så længe, da benzinen pludselig var blevet fem gange så dyr som dagen før og campingpladsen kostede meget mere for en telt plads end for en hytte med alt i Slovakiet.

I Italien kørte vi meget målrettet mod Venedig, hvor vi brugte et par dage til at se alle de kendte seværdigheder som Marcuspladsen, Rialtobroen osv. Et par dage senere sendte vi Vespaen på værksted for at få den checket for fejl efter det lille styrt. Mens den blev repareret boede vi på en god stor luksus plads med swimmingpool og egen strand. Efter et par dage på stranden tog jeg ind til byen for at hente

vores scooter igen. Nu havde vi fået udbedret de skader, der var mest nødvendige for at kunne fortsætte, bl.a. nyt koblingsgreb og vindskærm.

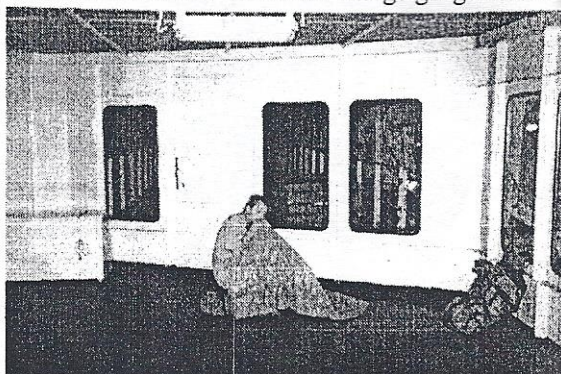
På vej til San Marino fik vi en bøde for at køre i den forkerte retning på en firesporet vej. Vejen til byen, som jo ligger på toppen af et bjerg, var nemlig delt op af et autoværn mellem den opadgående færdsel og den nedadgående. Mellem vendemulighederne var der ca. 2-3 kilometer. Efter at have set et bilmuseum, som lå på den anden side af vejen, skulle vi jo videre op mod byen. Og i stedet for at køre flere kilometer nedad mod den næste vendemulighed kørte vi 200 m. opad til det nærmeste vendepunkt. Det var nogle utrolig flotte politiuniformer de havde i San Marino (det kostede ca. 80 kr. at se dem på nært hold). De har også Vespaer som tjenestekøretøjer.



Da vi endelig var nået op til toppen af bjerget og kom til byen, fandt vi en utrolig speciel by, hvor ALT kunne købes lige fra våben til falske politiskilte helt lovligt.

Nogle dage senere skulle vi bestille nogle færebiletter fra Ancona (Italien) til Patras (Grækenland). Og jeg som havde sejlet fra Frederikshavn til Larvik mange gange vidste godt at en "Deckpassenger" var en

der ikke havde en kahyt og derfor måtte nøjes med at opholde sig på de fælles sofagrupper og i restauranter, kiosker osv. Så vi bestilte en billet uden kahyt, da man kunne spare ca. 1000,- og turen varede kun 36 timer. Vi kom ombord og viste vores biletter og blev vist en etage op, og endnu en osv. indtil at vi stod helt oppe i den frie luft, og havde fundet ud af at en "Deckpassenger" var en, der



skulle opholde sig på dækket (Heldigvis var der 30-35 grader). Den nat sov vi under åben himmel, som alle andre dækspassagerer. Den næste dag gik ved swimmingpoolen på færgen, og vi aftalte, at om aftenen ville vi ind i restauranten og have noget aftensmad. Hvad vi ikke havde taget højde for var, at vi var kommet til et land, der var en time foran, så vi fik allernådigst lov til at skynde os at spise vores ret dyre aftensmad, da de var ved at lukke, for klokken var jo mange.

Om morgenen var der udsigt til Albanien, og lidt efter "mellemlandede" vi på Korfu. Sidst på eftermiddagen var vi i Patras. Vi satte kurs mod Korinth. På campingpladsen i Korinth var der mange vilde katte, som rendte rundt og tiggede mad fra turisterne. Vi gik ned for at bade, det var første gang, at vi prøvede at bade i vand der var over 25 grader varmt. Det var utrolig lækkert at man ikke lige skulle vænne sig til temperaturen først - i stedet var det direkte varmt at gå i vandet.

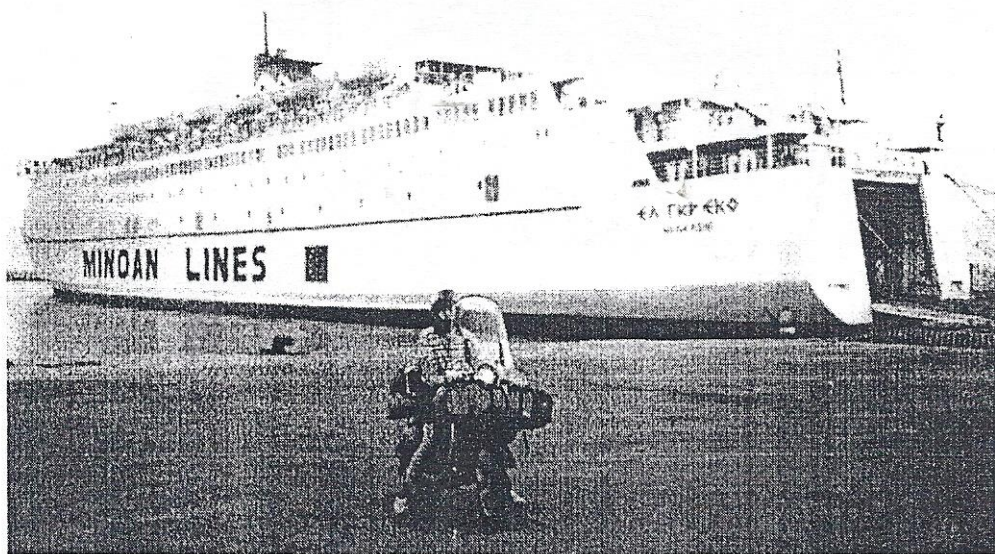
På vej mod Athen kørte vi hen til det gamle Korinth, som egentlig bare består af en samling gamle huse, der er faldet sammen. Næste højdepunkt på turen var at køre over Korintherkanalen, som er en kanal der er gravet 1882 - 1893 og er 6300 meter lang. Kanalen forbinder den Korinthiske bugt og den Saroniske bugt. Fordelen ved kanalen er, at man ikke skal sejle hele vejen rundt om øen, hvis man skal sejle fra Korinth til Athen. I gamle dage ville dette jo tage mange dage.

På færgen havde vi talt med en tysker, der havde været i Athen mange gange, og han fortalte, at når vi skulle op og se Acropolis, skulle vi gøre det tidligt om morgenen, hvis vi ville have noget ud af det. Det gjorde vi så og kom MEGET tidligt og oplevede en solopgang over Athen sammen med meget få andre - det var UTROLIG flot. På vej ned stødte vi ind i flere busfulde turister, der var blevet kørt fra deres hoteller ud for at se Acropolis sammen med alle de andre turister. Vi sendte tyskeren en venlig tanke, for at vi havde fået lov til at opleve sådan en solopgang næsten alene, i stedet for at stå sammen med langt over hundrede andre turister der maser og skubber.

I Athen fandt vi en færge der sejlede os til øen Paros. En meget hyggelig ø, hvor man har saltvand i hanerne til at vaske sig med (Det er ikke særlig godt til tandbørstning). Efter en hel dag, hvor vi nærmest kørte i kø med alle de andre turister, der havde lejet en knallert og skulle se hele øen, besluttede vi os for, at tage et par dages badeferie, så det gjorde vi og gik ud at spiste om aftenen.

Efter et par "øer's" tid var vi tilbage på fastlandet hvor vi kørte vi mod Delfi for at se Oraklet i Delfi. Det blev ikke nemmere at køre efter vejskilte oppe i bjergene langt ude på landet, da grækerne jo ikke har de samme bogstaver som i vores del af verden. Oraklet i Delfi var, som så meget andet i Grækenland, nogle huse der var faldet sammen for MANGE år siden, men det var dog ret imponerende.

Da vi nåede til Thessaloniki var deres museum for kunst "desværre" lukket, så vi så det der ellers var at se i byen i stedet.



Forsætter følger.....I næste blad!

Nyt til træffet

Som omtalt er det snart træftid. I den forbindelse er, og bliver der en del arbejdsopgaver for alle os Århus medlemmer, der deltager i træffet. Vi har tænkt os at fordele opgaverne allerede nu.

Jeg vil på bedste vis forsøge at fordele opgaverne på den måde, at man kan påtage sig ansvaret for eks. Vinsalg, madlavning, op-Rydning etc. Eller man kan melde sig som hjælper.

Vi håber, at alle vil være med til at give en lille hånd med, så vi Alle kan "gasse" den under træffet.

Med venlig hilsen
Mona Sørensen

Du kan melde dig på tlf. 86100996, jo før jo bedre.



PA
BIRKHEDE CAMPING



D. 21 OG 22 AUGUST 1999

B.T.

DIG OG BILEN

PÅ VESPA TIL NORDKAP

PÅ 2 HJUL

Med sine tyn-
de, små hjul,
beskedne otte
hk og ikke al-
tid lige start-
villige teknik
er den italien-
ske Vespa
scooter ikke
det første
transportmid-
del, man
kommer i tan-
ke om til
langtur. Med
mindre man
betragter ud-
fordringen
som det væ-
sentlige. Hvil-
ket Vespa-en-
tusiast Freddy
Christensen
gjør.



Af Hans Uffe Christensen

«Jeg har både kørt til Nordkap og til Innsbruck på min Vespa. Næsten uden problemer. At køre Vespa er for mig en afslappende hobby. Det tager sin tid at komme frem, men Vespa-entusiaster nyder hvert et minut,» siger den friske pensionerede ingeniør, som vi møder i København en iskold frostdag.

Andre har kørt fra Milano til Tokyo, Australien/retur og Paris-Shanghai på 51 dage. En en-

forsøgt at krydse Grønland på en temmelig gammel Vespa.

B.T. har sat en håndfuld repræsentanter fra Team Vespa stævne for at høre nærmere om klublivet. I optimistisk forventning om solskin og godt vejr som på afaletidspunktet. Kun tre medlemmer dukkede op. Ikke alle deler Freddy's hårdførhed.

Genkendelige former

Freddy har tre Vespaer. Den medbragte Grand Sport fra 1960 er en super klassiker med de karakteristiske røde

linjer, der er genkendelige på lang afstand.

Flemming Iversen har også, trods kulden. Hans Vespa fra 1980 er mere nutidig med flere kanter og smallere front til gunst for vindmodstanden. Vi erfarer hurtigt, at den er kvik i optræk. Faktisk lige så kvik som vor sekscylindrede reportagevogn med 150 hk.

«Som de fleste af klubbens medlemmer bruger jeg scootereren som dagligt transportmiddel. Derhjemme har jeg en ældre model under opbygning.

Nogle af klubbens medlemmer interesserer sig mest for at holde køretøjerne i den flottest mulige stand. Men de fleste holder mest af at køre, og i det hele taget har vi nok et mere afslappet forhold til maskinerne end i mange andre mærke-klubber,» siger Flemming.

Der findes fem Vespa-klubber i Danmark med tilsammen ca. 250 medlemmer. De har en overvægt af miltaldrende eller ældre medlemmer, selv om

der i de senere år er dukket mange yngre folk op med nye eller brugte Vespaer. Ca. 15 pct. af medlemmerne i København er kvinder, hvilket er en usædvanlig høj andel for en motorklub.

Vedligeholdelse er ikke det store problem. Dels findes der en specialforretning i København, der udelukkende beskæftiger sig med Vespaer. Dels sker der en del privat reservedelssimport.

Store prisstigninger

Priserne på Vespaer er steget voldsomt i de senere år. Men man kan stadig være heldig at falde over et godt eksempel til under 10.000 kroner. Eller købe en ny for mellem 18.000 og 35.000 kroner.

I virkeligheden hedder Vespa Piaggio. Men det er en lang historie, der starter i 1946, hvor Piaggio fabrikken sætter sig for at lave et billigt folkekøretøj.

Siden bliver model Vespa synonym med italiensk livsstil. B.l.a. med Hollywoods hjælp. Hvem husker ikke Audrey Hepburn og Gregory Peck på Vespa i «Prinsesser holder fridag».

Den slags gavner salget, og i dag har langt over ti mio. scootere forladt fabrikken, der blev grundlagt helt tilbage i 1884 i Genoa af Rinaldo Piaggio.

Først lavede virksomheden maskiner og jernbanevogne. Siden fly. De erobrede verdensberømmelse gennem talrige hastighedsflyvninger og blev siden rygraden i diktator Mussolinis luftvåben.

Italien tabte som bekendt denne krig sammen med de øvrige aksemagter.

Men Piaggio vandt en anden kamp: Kampen om Europas scooter-kunder. En scooter vil til evig tid være synonym med en Vespa.

Freddy Christensen i blå jakke og Flemming Christensen er ikke bange for at bruge deres Vespaer dret rundt. Lyden er en væsentlig del af køreoplevelsen. Køreegenskaberne kræver tilvænning.

Bagfra ses tydeligt forskellen på en ældre og nyere Vespa. Men både den afrundede fra 1960 og den mere kantede fra 1980 benytter 150 ccm to-taktmotor.

UPS- SIDEN !

Medlemslisten
kommer desværre ikke
med denne gang!

Dead-line for
næste blad:
15-10-99

Medlemmer opfordres
til at sende det ud-
lagte "historisk Vespa
register" ind til:

Allan Erik Jensen
Så vi kan færdig-
gøre kørtejslisten.

KØB OG SALG

Sælges:
Vespa super sport 1969
175 ccm. Skal synes.
Flot i lakken
Rasmus Niebuhr
Tlf. 86828681

Sælges:
Supersport sprint
198 kubik
22000,-
Paul V. Bertelsen
Tlf. 75851460

Adelgade 92
8660 Skanderborg

Telefon 86 52 27 88
Telefax 86 51 08 04
Girokonto 5 01 62 31



Forsikringsselskabet
Gl. Skanderborg G/S
- selskabet i Midtjylland

Forsikringstilbud

Vespa Danmark

Køretøjets dagsværdi	Årlige præmie ansvarsforsikring	Årlige præmie ansvar & kasko- forsikring
0-25.000	297,-	701,-
25.001-50.000	297,-	912,-

Forsikringen kan kun tegnes for køretøjer til og med årgang 1990.

Er handelsværdien større end kr.50.000 beregnes et tillæg pr. påbegyndt 25.000 på kr. 198,- helårligt.

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

Generel selvrisko kr. 1.088,- som gælder for alle skader såvel ansvar som kasko, dog kun en selvrisko pr. skadebegivenhed.

Med venlig hilsen

Klavs Birkelund

ARRANGEMENTS-KALENDER

- Tirs. d.3. Aug. Klubmøde
Snak om træf kl. 19.00
- Lør. d. 14/15 Aug. Marguerite -tur med seniorklubben til Struer
- Lør. d. 21./22. Aug. TRÆF!!!
Vespa Klub Århus
★ Nationalt træf med Internationalt deltagelse
- Tirs. d. 7. Sept. Klubmøde kl. 19.00
Sæsonens sidste køretur fra klubhuset
- Tirs. d. 5. Okt. Klubmøde kl. 19.00
Billeder og video fra træffet
- Søn. d. 26. Okt. Vespa klub Århus
Generalforsamling Kl. 13.00
★ (Nærmere besked)
- Tirs. d. 2. Nov. Klubmøde kl.19.00
Vinter -klargøring i klubhuset