

## Mit møde med rockere i jakkesæt.....

Os der er + 50 år, eller som blot har en god hukommelse husker nok filmen "Frankenstein" som havde premiere 1931?

Dr. Frankenstein havde længe arbejdet hårdt på at få "liv" i sit monster. Da monsteret endelig viste de første livstegn, skreg Dr. Frankenstein med høj og skinger stemme "It's alive – It's alive – It's alive".

Nogenlunde på samme måde havde jeg det den 31. december 2011, da jeg første gang fik startet min Vespa GTS 250.....

Men inden jeg nåede så langt, måtte jeg gå gruelig meget igennem.

Hele eventyret startede faktisk i starten af sommeren 2011. Nogle medlemmer fra VKV var ude ved vores uofficielle klubhus hos Johnny Tanggaard i Tjæreborg. På grund af en håndskade nogle år tidligere, var lysten til at køre Vespa ikke længere så stor, fordi de fine højfrekvente vibrationer fra min GL 150 med DR-kit gjorde at den skadede hånd "sov" efter ca. 1 times kørsel. Man kan sammenligne det med, at stå med en tændt motorsav uden handsker i flere timer ad gang – fingrene sover simpelthen – det er nok den bedste måde at beskrive følelsen på.

Johnny lokkede mig til en prøvetur på hans moderne Vespa GT 200 (200 ccm, 18 hk og ca. 120 km/t).

Da jeg kom tilbage til klubhuset sagde jeg "sådan en skal jeg have – hånden har det fint med de vibrationer som den har".

Ja – ja – det er godt med dig, kunne man næste høre, at de andre medlemmer tænkte. Accelerationen på Johnnys GT 200 var helt i top, og bremserne er et helt kapitel for sig selv. Det er en fantastisk afslappende måde at køre scooter på. Sammenlign det med en radiobil – tryk på speederen og drej på rattet.....

Jeg brugte herefter mange timer på internettet og søgte på mobile.de og autoscout24.de.

Det lykkedes at finde en pæn Vespa GT 200 i Hamborg som kun kostede 1.300 euro – næsten 700 euro billigere end andre i samme stand. Hurtig skrev jeg til sælgeren. Svaret udeblev. Jeg rykkede sælgeren for svar – han svarede endelig – og nu blev det mystisk!

Sælgeren som kaldte sig Carl Brown, og var netop flyttet fra Hamborg til England. Han skrev en lang og rørende historie om, at Vespaen vistnok ikke kunne registreres i England, hans kone var gravid o.s.v. Men jeg skulle blot sende 1.300 euro til ham, så skulle han nok sende mig scooteren. Men trods mit fynsk ophav, hvor et "ord er et ord", så blev jeg alligevel mistroisk. Jeg svarede ham, at jeg boede i Esbjerg, og ikke havde problemer med at tage en færge i England. Så kunne vi jo mødes derovre. Mr. Brown svarede mig aldrig.

Jeg har en forestilling om, at Mr. Brown nok bor på det afrikanske kontinent og ikke i England. I øvrigt var hans e-mail et firma i Canada – så lad dette være en advarsel – Take care out there!

En oplevelse rigere, surfede jeg videre efter en Vespa GT 200. Den 19. juli 2011 fandt jeg annoncen.

En forhandler i Berlin havde en postkasserød Vespa GTS 250 til salg for 850 euro. Hvem har ikke altid ønsket at have den "største" i klubben – ikke en smalbrystet 200 ccm, men i stedet 250 hårdtslående kubikcentimeter?

Der blot var den hage ved det hele, at der havde været brand i motorrummet, og at dele af ledningsnettet

var brændt bort. På de fine billeder der var ved annoncen, så lignede det opgaven for en "gør det selv mand + lidt ledninger og samlemuffer".

Forskellen på en GT 200 og en GTS 250 er ikke står stor. Der er mindre forskelle i detaljerne på karosseriet. Den største forskel er motoren. På GT´eren er der almindelig karburator – på GTS´eren er der benzinindsprøjtning og digitalt speedometer. Det skulle også **viste** sig, at blive den største udfordring i projektet.

Jeg skrev og aftalte med sælgere, at jeg kom et "smut" forbi Berlin og kiggede på scooteren.

Med aftalen **var** i hus – var det bare at fortælle konen om det. Jeg spurgte hende om hun ikke kunne tænke sig at komme til Berlin – joh, det kunne være dejligt med en weekend i Berlin smilede hun – smilet stivnede, da hun opdagede, at jeg nu havde tænkt mig at det blot skulle være en smuttur – altså t/r samme dag.

Den 20. juli kørte vi forbi banken da den åbnede, og hentede en nævefuld euro. Traileren var spændt efter bilen sammen med tov, tæppe o.s.v.

Turen derned var meget begivenhedsløs – det er ikke særligt spændende at ligge på "Das Autobahn" med 80 km/t. Ca. 7 timer efter starten fra Esbjerg holdt vi i Berlin. Vespaen så ganske godt ud – og jeg **havde stadig** havde jeg ingen betænknings med det ødelagte ledningsnet. Sælger forsikrede mig om, at den havde kørt lige indtil branden i motorrummet. 850 euro skiftede ejer, og jeg var den stolte ejer af en Vespa GTS 250. Lidt ledninger, lidt lak og et nyt sæde – så var den kørende tænkte jeg.

Når vi alligevel var i Berlin, så besøgte vi forretningen Globetrotter – en paradys for folk uden Vespa, men som også elsker udelivet. 4000 kvadratmeter spækket med soveposer, vandrestøvler, tøj o.s.v. Hvis man ville afprøve nogle klatresko, så var der er klatrevæg at afprøve dem på. Ønskede man sig en kajak, så var der en kæmpe vandbassin, at prøve den i. Var man i tvivl om soveposer var varm nok, så var der et kølerum man kunne lægge sig i.

Som bilist i Danmark bander man ofte de dårlige vedligeholdte veje langt væk. Men når man i en storby som Berlin kører med en trailer og "kronjuvelerne" (Vespaen) bagpå, så mærker man hvert hul og ujævnhed i vejen. 80 % af tiden sad jeg og kiggede i bakspejlet for at holde øje med den dyrebare last. Det tog næsten 1 time, at komme ud af Berlin og mod den danske grænse. Eneste stop inden Danmark var for at spise og tanke.

Omkring kl. 04.00 ankom vi til sommerhuset i Blåvand. Vespaen stod stadig sikkert på traileren.

Næste dag tog jeg Vespaen i nærmere øjesyn. Nu gik det for alvor op for mig, at den IKKE kunne repareres med lidt forlængerledning.....

Resten af ferien blev brugt til at surfe på diverse internetsider. Reservedele til Vespa GTS 250 kan sagtens findes, men udbuddet er ikke nær så stort som til den klassiske 2-takts scooter. Hjemmesiden easyparts.nl er et godt sted at finde stumper – ebay kan også anbefales. Vores ellers assorterede forhandlere vesparts.dk og ricambi.dk forhandler mig bekendt ikke stumper til "nye Vespaer".

Da ferien var slut, blev den kørt hjem i skuret. Der blev bestilt sæde, paneler under ballerne, nyt batteri, nye brændstofslanger, batteri, ny indsprøjtningssdyse, ledningsnet o.s.v.

Jeg købte alt som nyt – undtagen ledningsnettet som jeg fik fra Holland til den nette sum af 80 euro.

En Vespa GTS er en meget kompliceret sag. Den har en 4-takts motor, elektronisk benzinindsprøjtning, vandkøling, computer o.s.v. Den har vel omkring 10 gange så mange ledninger som den gode gammel Vespa.

På internettet fik jeg bestilt en Haynes reparationshåndbog. Ledningsdiagrammet i bogen blev forstørret op i A3-størrelse. En stor lup, og et par kraftige læsebriller blev mit vigtigste værktøj i nogle måneder.

Vespaens indvendige skjold blev taget af, og ledningsnettet kom til syne. Det gamle blev afmonteret, og det nye (brugte) blev monteret. Alt gik glat, og passede 100 % sammen – lige indtil at jeg skulle montere stikket i instrumentbordet. HJÆLP – det passede ikke. En Vespa GTS 250 er med et digitalt instrumentbord. En GTS 200 og GTS 300 er med et almindeligt instrumentbord med "visere". Jeg begyndte så at lodde stikket fra det gamle ledningsnet på det det som jeg havde købt brugt. Der er ca. 20 ledninger i stikket til instrumentbordet. Luppen og læsebrillerne blev brugt flittigt. Hver gang lejligheden bød sig gik jeg ud i mit uisolerede skur og tændte varmeblæsere – herefter tilbragte jeg nogle timer i skuret. Jeg var derude så ofte, at konen kaldte mig EMIL – Emil fra Lønneberg sad jo også til i sit skur **et** mediterede over livet fortrædeligheder ☺

Jeg prøvede forsigtigt at sætte strøm til ledningsnettet, og lidt lys kom der. Men da jeg så sammenlignede stikket til computeren (enheden som styrer benzinindsprøjtning, temperatur o.s.v.) på ledningsnettet med det gamle stik, så passede det heller ikke, og det samme gjorde sig gældende for farvekoden på ledningerne!

Nu kom der en lang periode med søvnløse nætter. Hvad gør jeg nu. Skal jeg opgive projektet, og lade være med at smide flere penge i projektet?

Hvis jeg opgav, var chancen for hånlige bemærkninger nok overhængende stor. Jeg **tog** bestilte et fabriksnyt ledningsnet, som jeg var helt sikker på passede til en Vespa GTS 250.

Efter 1½ måneds ventetid kom et fabriksnyt ledningsnet med pakkefirmaet GLS. Det blev hurtigt monteret. Nu var næsten alle ledninger monteret. Jeg stod kun med 4 ledninger tilbage, som kom fra generatoren – frem med loddekolben og lidt flex...så var det ordnet.

Den 31. december 2011 var det den store eksamen. Der var strøm på batteriet. 2 gange drejede starteren og motoren sprang i gang – hvis ikke det var fordi at skuret kun var ca. 6 kvadratmeter stort, og fordi jeg havde undladt at følge med i Vild med dans – så havde jeg danset en fejende Flamenco af glæde.

Motoren var meget sund og kørte rigtig godt. Alt lys, horn o.s.v. virkede.

Nytårsaften 2011 vil ikke blive glemt.

Mens det meste af Danmark lå i sengen med hovedpine den 1. januar 2012 – så var jeg i skuret og fik samlet Vespaen. Den 5. januar var jeg ved Skat og hentede et prøveskilt. Jeg måtte jo hellere få den toldsynet. I en bidende kold regn, kørte jeg til et synscenter i Esbjerg. Det tog ca. 30 minutter. Synsmanden brugte det meste af tiden på at skrive papirer. Han så stelnummeret, og om lys og blinklys virkede – så var vi færdige. Han ville ikke ud og prøve den – "det regner jo" var hans svar.....

Nogle dage efter kørte jeg til Skat med ALLE papirerne.

Ca. 3 uger efter lå der svar fra Skat. De ville have hele 15.000 kr. i afgift for en 7 år gammel Vespa GTS 250. De anslog handelsprisen til 32.000 kr. De eneste i Danmark som åbenbart ikke havde hørt om økonomisk

krise (og faldende priser på brugte biler, huse e.t.c.) er åbenbart Skat. Samtidig havde de skrevet, at der var tale om en årgang 2009 Vespa GTS 250 – min er altså en årgang 2005.

Jeg farede i tasterne og skrev et brev til Skat, hvor jeg klagede over afgiften. Første klagepunkt var at de havde lavet udregningen ud fra en årgang 2009 – min var jo årgang 2005 = altså måtte afgiften alt andet lige være mindre. Argument nr. 2 var at man i dag kan købe en fabriksny Vespa GTS 300 i Danmark for 49.000 kr. Altså en spritny Vespa som er større end min. Derfor syntes jeg, at en anslået handelspris på 32.000 kr. for en 7 år gammel Vespa 250 var fuldstændig urealistisk. Prisforskellen mellem en ny og 7 år gammel Vespa skulle være ifølge Skat være beskedne 17.000 kr.

Efter yderligere 4 ugers venten svarede Skat. Det var en "skrivefejl" at de havde kaldt den for en årgang 2009 (yderligere kommentarer havde de ikke – ingen undskyldning eller beklagelse). Handelsprisen mente de stadig var 32.000 kr. Om tallet "handelspris" er et tal de slynger eller bruger et rafflebæger til at nå frem til ved jeg ikke. Men da der mig bekendt ikke kan være mange Vespa GTS 250 til salg i DBA eller Gul & Gratis, så kan det ikke være dér de finder handelsprisen. Selvfølgelig ved jeg godt, at handelsprisen er resultatet af en matematisk formel, hvor man bruger nyprisen, køretøjets alder og derefter omregner afgiften....

Nu er det jeg vil påstå, at der faktisk også findes rockere som går i jakkesæt og ikke har rygmærker og kører på Harley Davidson ☺ - Skat skrev nemlig, at de sendte min klage til Motorankenævnet.

Motorankenævnet vil "VED LEJLIGHED" kigge på min klage. Nu venter jeg så på svar.

Jeg har fundet en artikel på TV2's hjemmeside fra oktober 2011, hvor man beskriver behandlingstiden for klagesager ved det offentlige – **under motorankenævnet står at sagsbehandlingstiden er 9,6 måneder.**

Altså kan jeg få min "klage" afgjort i november måned 2012 – måske jeg skulle have købt en snescooter? Med den behandlingstid tvinger man borgerne til at acceptere Skats udspil om afgift – er det ikke rockemetoder?

Og hvem tror på at motorankenævnet gider bruge meget tid på min sag, hvor vi måske diskutere 0 – 5.000 kr. Motorankenævnet afgørelser kan sammenlignes med Ridderne om det runde bord – afgørelserne foregår ved håndsoprækning.

Jo – jo velkommen Danmark anno 2012 - et moderne og effektivt samfund

Så hvis jeg vil havde nummerplader på Vespaen, så må jeg erlægge 15.000 kr. i afgift. Så tænk jer grundigt om inden I henter en moderne Vespa i udlandet.

Prisen på en fin brugt Vespa GTS 250 er 3.500 euro i Tyskland = 26.000 kr. + 15.000 kr. i afgift. Det er 41.000 kr. contra 49.000 kr. for en fabriksny Vespa GTS 300. Mit råd er: køb en fabriksny.

Men for at alle pengene ikke har været spildt, så valgte jeg at betale afgiften.

Hvordan kører den så?

Formanden Peer Tanggaard og jeg har været ude og prøve kræfter. Accelerationen fra 0 – 100 km/t er nogenlunde den samme. På toppen er 250`eren lidt hurtigere. Forskellen er 3,5 hk. Men du kan rulle af sted med 80 km/t. Et hurtigt drej på gashåndtaget, og du kører 110 km/t. Topfarten ligger vel nok et sted mellem 120 og 130 km/t.

Jeg har kørt på både GL 150, PX 200 og nu GTS 250. Det er som at sammenligne pærer og bananer/Lada og Mercedes. Forskellen er enorm – man føler sig mere sikker i trafikken på den moderne Vespa. Den bremser

og styrer også meget bedre. Karosseriet er i øvrigt af metal, så al snak om plastikscooter bør forstumme. MEN den har jo ikke den samme charme som de gamle rygende 2 takttere – og jeg tvivler også på, at man om 50 år stadig ser en Vespa GTS 250 på gaden. Teknikken er alt for avanceret til at den ”almindelige mand” kan reparere den selv.

Skulle jeg på en jordomrejse, så ville den gamle Vespa nok det sikreste valg – det kan nemlig repareres af alle.

Den nøjagtige pris for hele projektet er mellem 25.000 og 28.000 kr. med danske nummerplader.

På dette link kan du se min Vespa GTS 250: [http://www.youtube.com/watch?v=hNc\\_hZ2hmoI](http://www.youtube.com/watch?v=hNc_hZ2hmoI)

Vi ses på landevejen.....

Lars Kingo

VKV