



Vespafiga.

Foto: Jacques Wallner



Vespan – vinnare i längden

Det var ett framtidsfordon efter krigsslutet. Plåtig, svulstig och med små hjul föddes Vespan 1946. Fortfarande är den älskad – också i Stockholm.

Uppdaterad: 15 maj 2009, 15:00

–**Det finns något i formen.** Sedan är det ljudet och känslan, säger Tobias Reiner när vi sammanstrålar vid Strandvägen för att utröna vad det är som lockar hos äldre vespor.

–Alla blir glada när man kommer på en gammal Vespa, fyller Henrik Albertsson i.

Patrik Hammarsten berättar att den som börjat köra gamla Vespor ofta letar efter allt äldre modeller som är svåra att hitta. Själv kör han för dagen en av den allra första årsmodell som importerades till Sverige 1950. Den förste ägaren var polischefen i Haparanda.

Han påminner om att då marknadsfördes det lilla fordonet som "den lilla bilen på två hjul". Vesporerna var inte särskilt billiga. Många som köpte lockades av att kunna köra i kostym, berättar han.

I **huvudstadens skotervärld** regerar Lambretta i kraft av sin aktivitet och nimbusen av att märket är utdött.

–Vespa finns fortfarande. Det kommer hela tiden nya grejer, säger Patrik Hammarsten.

Gänget kring bordet enas om att det finns en kärlek till gamla skotrar.

–Lambrettaklubben är mer en livsstil, anser Tobias Reiner, och lägger till att de flesta skoterälskare finns i båda världarna.

Kanske är det som Henrik Albertsson understryker att det finns så många vespor men att lambrettor är mer sällsynta. Varför de senare får mer uppmärksamhet.

–**Det är enklast att börja med Vespa**, framhåller Ola Gustafsson eftersom det är den vanligaste skotern. Själv letade han rätt på en exemplar som ägt av en lantbrukare i Dalarna. I en lada i Gagnef hittade han i fjol sin patinerade pärla.

–Vespor fungerar bättre än Lambrettor, hävdar Henrik Albertsson och får mothugg direkt.

–Det beror på ägarna, säger Patrik Hammarsten som är van att skruva med båda sorter. Många lambrettor är också trimmade, berättar han.

Konstantin Barkas som mött upp på en Lambretta är generös och

konstaterar att Vespa och Lambretta blev populärast av alla skotermärken i Europa efter kriget.

– Jag kan tänka mig en modern Vespa, säger han.

Henrik Albertsson menar att det är stor skillnad på en skoter för finåkning och ett bruksfordon.

Patrik Hammarsten lovordar den gamla skoterns tidlösa förmåga.

– Den funkade fortfarande som pendlarfordon i staden.

Jacques Wallner

jacques.wallner@dn.se

[Kommentera artikeln](#)

- Postad av **Anonymous** den 16 maj 2009, 14:32
Kul leksaker men med dom små hjulen är dom mer kultföremål än trevliga att köra som bruksfordon jämfört med en vanlig hoj. Gäller tyvärr även för deras sentida efterföljare EU-moppen som ju oftast lider av dom spåriga små hjulen. Finns en del hybrider med lite bättre hjulstorlekar men dom flesta ser inte så sexiga ut...

Officiell skoterpremiär

I dag, lördag den 16 maj, är det officiell skoterpremiär i Stockholm. Alla slags skotrar, vare sig de är klädda i plåt eller plast, byggda i Italien, Kina eller någon annanstans är välkomna.

Samling vid Sjöhistoriska Museet kl 12.
Start kl 12.30 för gemensam körning genom stan och uppställning på Nytorget kl 14. Lambretta Club Stockholm arrangerar.

© Detta material är skyddat enligt lagen om upphovsrätt.

[Kontakta oss](#) [Redaktionen](#) [Om Alltommotor.se](#) [Annonsera](#) [RSS](#) [Cookies](#)

© ALLT OM MOTOR AB 2009

Ansvarig utgivare

Mikael Lindström