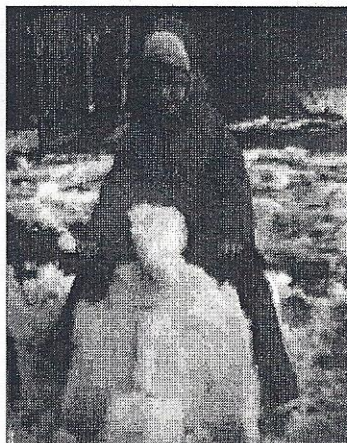
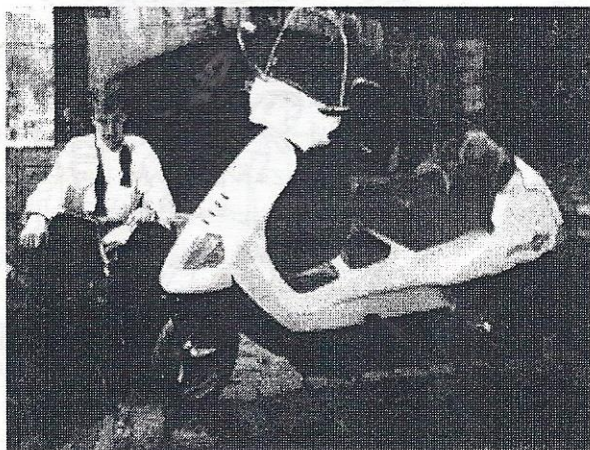
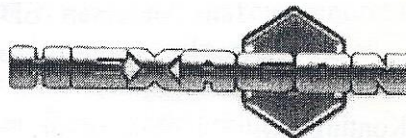
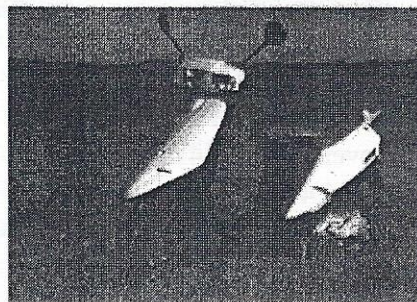


Piaggia

Nr 1. 2 Årgang 1994





Forside billede

Piaggio HEXAGON

Formand: H. P. Frandsen.
Kløverholm 7, 6470 Sydals
Tlf. 74 41 51 72.

Kasserer: Bent Hoeg.
Sekretær: Finn Petersen.
Redaktion: Finn Petersen
(ansvh.)

Henrik Holzhäuser
Jens Andersen (EDB)

Morten Johansen (tekstbh.)

Spændende læsning på følgende sider.

- 3: Formanden taler (hele tiden) om generalforsamlingen.
- 5: Mere Olie
- 4: Forårskørsel - Aprilla Amica Sport.
- 7: Periodisk syn - er det noget for dig ?
- 8: Dansk Motorcykelkørekort
- 11: Periodisk syn
- 12: Bent Hoeg har været til Teknik i Tandslet.
- 14: Et sekskatet sus på Riveraen.
- 20: Spørg mekanikeren.
- 22: Fynsk vejrraport.
- 26: Zündapp Bella træf - kræs for formanden.
- 27: Tak for i år og på gensyn.

Bagsiden: Fra scooter til scooter og Mødestedet.

Kontingent: 100,-kr pr. år.

Enkelte artikler er i dette nummer lånt med tilladelse af Scootering International Magazin. Vi siger tak til vore venner i UK.

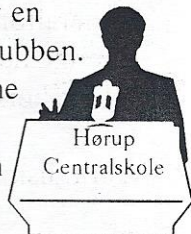
Piaggio udgives af: VESPA KLUB
DK SYD 4 gange årligt med
deadline den 5. i månederne: Jan,
apl, jul og okt.



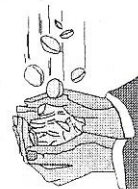
- Frøken Jensen. Nu må de snart glemme at de engang har arbejdet i en hundekennel!

En rigtig klubdag med generalforsamling

Den 15. oktober blev en rigtig scooterdag i klubben. Kl. 11 åbnedes dørene på Hørup Centralskole, med en fin scooterudstilling arrangeret af Staugaards Eftf. og Vollerup 2-hjulscenter. Foruden PIAGGIO SKIPPER, APRILLA AMICA SPORT (side 4), var også HONDA VISION (nr. 4.1.94) og YAMAHA JOG. Sidsnævnte både som 45 scooter og knallert. Honda Vision og Yamaha Jog 45 vil blive husket længe, idet der over middag blev arrangeret en accelerationsprøve mellem Vision/Jog, Jog 45/Jog 30, Vision/Jog 45/Beluga 125/Vespa PX200E. Jog 45 fremviste her så enorm en accelerationsevne, at selv PX200E blev fulgt til dørs så længe vi blev indenfor Jogens tophastighed. Havde Aprillaen været køreklar, måtte PX'en formentlig op i 4. gearet før den kunne rykke fra, da Aprillaen først stopper ved 65 km/t. Med en times forsinkelse, startede så en hyggelig generalforsamling, hvor det var svært for Finn at tie stille. Referatet ligger nu til fri læsning hos alle bestyrelsesmedlemmerne og kan rekvireres mod fremsendelse af frankeret svarkuvert (5,-) Af vigtige



ting fra mødet kan nævnes: Alle indregistrerede scootere uanset ccm optages. - Indvitation til fælles Groningentur fra Århus Vespa Klub. - Prøvemedlemsskab bortfalder. - Nuværende § 7's punkt 6 og 7 ombyttes. - Kontingent uændret 100,- Annoncer kan indrykkes her i bladet. - Indstiftelse af pris til årets klubkammerat. I 1994 blev det Jens Andersen for hans EDB hjælp. - Fotokonkurrencens 1., 2. og 3. præmie gik alle til Finn Petersen trods flere deltagere og 13 indleverede billeder. - Klubbens navn bør overvejes ændret til et mere bredtfavnende, således at vi bliver mere synliggjort for alle mærker. F.eks. Scooterklubben Dette tages op på næste generalforsamling. Husk at betale kontingent inden 1. dec., ellers er dette dit sidste PIAGGIO.



Vinderbilledet var som sædvanlig indsendt af Finn Pedersen

Finn Formanden

Piaggio side 3

Scooteren vender tilbage

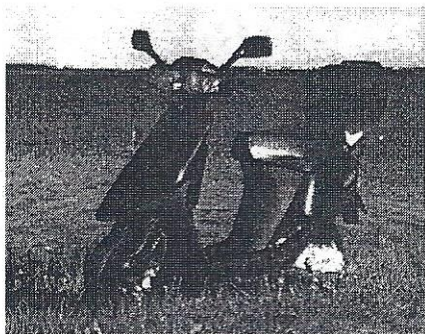
Mennesket holder efter sigende af at lege. Heldigvis er leg mange ting. Det er f.eks. også at køre en lille rap scooter rundt i den tætte bytrafik. Sådan lige i myldertiden, hvor trafikken er intens, ofte drillende og altid i sneglefart. Til lige nøjagtig den situation har Italinske APRILLA skabt en lille rap scooter, AMICA 50 SPORT. Det skal lige bankes på plads, at der altså er tale om en scooter og ikke en knallert. Den lille rappe italienske yder nemlig omkring 5 HK og kører med lethed 65 km/t. Den har automatkobling og er noget af det letteste at køre, som man kan forestille sig. Problemet er bare, at APRILLA AMICO SPORT kræver kørekort til MC, en nummerplade - og en investering på 16.473 kr plus levering. Det første der imponerer, er den elektriske starter: Træk det venstre bremsegreb ind og tryk på startknappen. Straks springer motoren igang. En chocker ved venstre side af styret kan lette starten i koldt vejr. Herefter varmer man lige motoren op nogle sekunder - stadig med bagbremsen aktiveret. Så snart man slipper bremsegrebet, springer maskinen nemlig frem. Den har automatkobling, som sætter baghjulstrækket i funktion, så snart motoren når et vist omdrejningstal. Herefter klares resten af et variatorgear, som er fuldautomatisk. I bytrafikken er accelerationen flot - på højde med den øvrige trafik fra lyskurverne og gadehjørnerne. Man accelererer bare, og så flader hastigheden ud ved de 60 - 65 km/t. Det betyder så, at maskinen ikke er særlig spændende, så snart man kommer på **Piaggio side 4**

landevejen. Man skal nemlig huske på, at man skal køre på kørebanen - og under ingen omstændigheder på cykelstien. Til gengæld for den begrænsede rækkevidde, er den lille APRILLA selvskreven og suveren i byen. Man kan have godt med bagage i det aflåselige rum under sadlen - som også kan rumme styrthjelm. Maskinen er yderst let at parkere, og den smutter omkring så let som ingenting. Det skyldes ikke mindst den friske motor. Ønsker man at få flere kræfter i sin AMICO SPORT, kan man købe et af to større cylindersæt på henholdsvis 65 ccm og 80 ccm. Det mindste af dem kan man montere umiddelbart og opnå en effektforøgelse, som giver en tophastighed omkring 85 km/t. Investeringen er omkring 1.000 kr. Vil man have den store omgang, skal man ændre på gearing, karburator og udstødning, og så skal

fortsættes næste side



Jyllandspostens V. Poulsen har prøvekørt Aprilia Amico 50 Sport



øverst: Aprilia Amico Sport 50
nederst: Apriliaens styr



der noget at betænke sig på ??

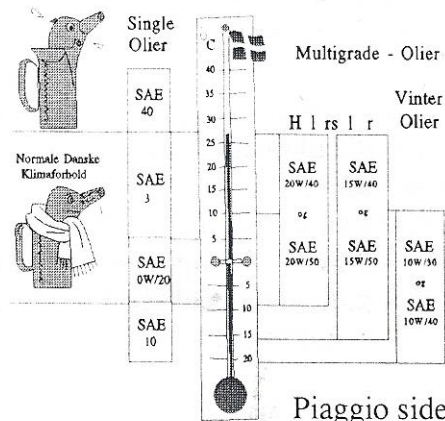
man dybt ned i tegnebogen, det er slet ikke tanken med den lille maskine. Det er nemlig indlysende rigtigt. At også for postbudet, P-vagten, de private postomdelere og alle andre, som har deres daglige færden i byområderne. At den er så smart, typisk italiensk, billig i drift og det letteste motorkøretøj der findes at køre, er en sidegevinst, som tæller med.

Er man vant til at køre på motorcykel, skal man vænne sig til, at venstre greb på styret er til baghjulsbremsen - og altså ikke en kobling. Benene skal man kun bruge til at holde balancen med, når man holder stille. Scooteren køres altså på samme måde som en knallert med automatgear, som de fleste knallertkører er vant til. Er

MERE OLIE.

Som opfølgning af artiklen i PIAGGIO 4.94 s. 12-13 om olieblending til 2-takter, har jeg i oprydning af gamle gemmer fundet nedenstående skema. Skemaet blev bragt i FDM's medlemsblad i 1976 efter en større debat om Folkevognsfabrikkernes nyindførte normer for olie kvalitetskravene til deres motorer. Skemaet kan bruges af alle uanset du selv, eller scooteren blander olien i benzinen. Der skal dog gøres opmærksom på, at Vespa SKIPPER i sit brochuremateriale skriver, at denne model kræver SYNTETISK

FREMSTILLET 2-T OLIE. Dette skyldes formentlig, at motorydelsen er hævet med ikke mindre end 52% i forhold til tidligere PX'ere.



Piaggio side 5

Juleguf fra Piaggio

Smørkirkes (16 stk)

300 gr hvedemel
100 gr smør
25 gr sukker
1 æg
50 gr gær
1/2 tsk salt
1 dl mælk

1 sammenpisket æg og birkes



Rundstykker 15 stk

25 gr gær
3.5 dl lunkent vand
2 - 3 tsk salt
20 gr sukker
1 spsk olie
250 gr Durummel
ca 300 gr hvedemel
og eventuelt birkes

1. Opløs gæren i den kolde mælk. De øvrige ingredienser tilsættes, og dejen æltes godt.
2. Lad dejen hvile et par min. Dejen skal ikke forhæve, men rulles ud til en plade på 20 x 65 cm.
3. Hele overfladen pensles med æg, og dejen foldes sammen i 3 lag med sammenføjnngen nedad.
4. Pensles med æg, drysses med birkes og skæres i 16 stk.
5. Sættes tildækket på en smurgt bageplade og hæver til dobbelt størrelse ca 30 min.

1. Gæren udrøres med det lunkne vand.
2. Salt durummel olie, og så meget hvedemel som dejen kan tage - tilsættes.
3. Dejen æltes grundigt, til den er blank. hæver lunt og tildækkes ca 1/2 time.
4. Formes til boller og sættes på en smurgt bageplade.
5. Efterhæver tildækket til dobbelt størrelse ca. 40 min
6. Bollerne gives et krydssnit og pensles med sammenpisket æg, når snittet har åbnet sig, drysses med birkes.

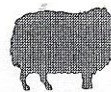
Bagetid til dybfrost: ca 12 min .225 grader midt i ovnen. brødet fryses, når de er kolde

Opvarmning julemorgen: Sættes frosne direkte i en forvarmet ovn 220 grader 5-6 min. hviler 5 min inden servering.

Bagetid - traditionel: Hvis du vil færdigbake brødene straks, er bagetiden: 15 - 17 min v 220 grader



Lammekølle uden uld



Efter at i har fået sat anden og torsken til livs, og holdt slankeuren i de her højst 8 dage inde i det nye år, ja, så er det tiden til at finde på noget lækkert, vi slulle jo nødtigt komme til at ligne en der havde brug for DANSK RØDE KORS. så start med at viske din tavle helt ren, også der oppe i hjørnet hvor der står LAM.

1. Du tager en Lammekølle i passende størrelse, og pudser den af. lav nogle lommer ned i køllen, og stop gerne 8 - 10 fed hvidløg ned i disse lommer, derefter drysses med salt og pebber, og så ellers ind i den varme ovn (180 gr)

2. nu er køllen så i ovnen, UDEN SMØR ELLER MAGARINE nu tager du så et krus eller en stor kop, deri kommer du ret meget Olivenolie, salt pebber og oregana (meget vigtigt) og dette blander du så bare sammen, og kommer det hele over køllen når den ser ud til at have fået en tør skorpe, luk nu lågen igen, og skræl nu dine kartofler tag nu rigeligt, DE BLIVER SPIST.

3. Nu skal salaten så laves, NEJ IKKE ALT DET DER MED HVIDKÅL OG GULERØDDER OSV. til hver person tager du 1 tomat rå løgringe agurk (skræl den inden du skærer den i stykker) det er den grønne skræl der får dig til at sige BØVS flere timer efter, en tynd skive grøn pebber, du behøver ikke bruge flere grønsager, nu skal vi så have noget dressing. NEJ NEJ NEJ IKKE ALT DET DER MED YMER DRESSING ELLER HVAD DET NU

ELLERS HEDDER, her tager du lidt olivenolie i en kop, blander oregana lidt salt og pebber i 2 DRÅBER fra en citron og EN LILLE SMULE VAND, ENDELIG IKKE FOR MEGET VAND, når det er blandet, kommes det over salaten, og der røres et par gange rundt, er man nu til de sorte oliven og feta ost, så skal de i nu, ellers så se at få det lært, da oliven er godt mod stive led og lemmer.

4. En times tid før at køllen er færdig, lægger du de overskårne kartofler ned under den, ja ned i denne dejlige suppedas, og lad det så stege færdig, stegetid ialt ca 2 - 2 1/2 time.

5. Rødvinen skal nu stå for tur, NEJ NEJ ikke den franske, den kan ikke bruges til hvidløg, køb en kraftig SPANSK, GRÆSK el. PORTUGISER vin, tommefingerregel hold den op i lyset, er den kraftig, vil du have svært ved at se igennem den, Træk vinen op 2-3 timer før brug og hæld den om på en karaffel el andet, DEN MÅ IKKE SERVERES VED STUETEMPERATUR DVS 20 - ?? det er alt for varmt for en vin, den omhældte vin kan du da godt sætte i stuen, men ca 1/2 time før brug skal du sætte den koldt, seeringstemp. max 13 grader.

Hvis en rødvin serveres for varm får den en grim spritsmag, og den virker sur.

6. Server nu denne herlige ret, hvis du/i er til flutes, er det da også ok, men så skal du ikke komme så meget væde ved stegningen.

VELBEKOMME
Sandvad Madcentral



DANSK

MOTORCYKELKØREKORT

OG EU-DIREKTIVET.

I mange år har det været således, at når en person har bestået teoriprøven, gælder denne til alle de praktiske prøver, man ønsker at aflægge i de forskellige kørekortskategorier inden for et nærmere afgrænset tidsrum. Blot skulle man i forbindelse med aflæggelse af den praktiske del, også aflægge evt. tillægsteoriprøve. I forbindelse med erhvervelsen af motorcykelkørekortet, har det således ikke været nødvendigt, at aflægge en fornyet teoriprøve, for at erhverve sidevognskørekort. Blot skulle man på stedet kunne bevise, at man var i forbindelse med den nødvendige viden om:

1. Hvorledes Sidevognen skal være tilkoblet.
2. Sidevognens indretning, udstyr og antal af passagerer samt
disses brug af hjelm.
3. Bremselængder ved forskellige hastigheder.

Hertil kommer en praktisk del, hvor følgende manøvre skal fremvises på betryggende måde:

1. Kørsel i cirkel med løft af sidevognshjul, samt nedsættelse af dette igen på vejbanen.
2. Kørsel i venstrecirkel indtil baghjulet er lige ved at løfte sig.
3. Kørsel i 8-tal samt slalom.
4. Acceleration og bremsning fra 60 km/t.
5. Svingning til højre og venstre uden bremsning og med afstand af max 30 cm fra markeret kantsten.

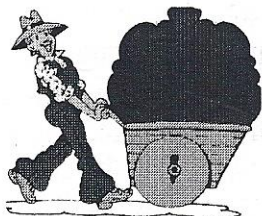
Formålet med disse enkle praktiske prøver er ligeså enkel. Der er himmelvid forskel på, at køre solo og så med sidevogn, hvor de naturlige gyrokræfter
Piaggio side 8



henvender sig til føreren på en helt anden måde. Derfor skal føreren kunne bevise, at han/hun behersker sit køretøj under forskellige styre-, accelerations- og bremseprøver.

EU-DIREKTIV 91-439-EØF.

Med henvisning til ovenstående direktiv, må vi i VESPA CLUB



DK SYD
desværre
konstatere, at
det snart er
slut disse
enkle danske

krav for erhvervelse af sidevognskørekortet. Dette direktiv griber nemlig ind i vores danske særregler og kræver, at de enkelte medlemslande senest 1. juli 94, har tilpasset sine kørekortsregler til ikrafttrædelse senest 1. juli 96. Herved afskaffes altså desværre det danske sidevognskort, og ifølge direktivet er der ikke mulighed for undtagelser. Jeg håber dog til det sidste, at den danske regering fastholder opdelingen i sin nuværende form og får gennemtrumfet dette i den forstående tilpasning. Men tilpasningen betyder også andre

ting. Ifølge artikel 3 punkt 1 betyder et stempel under kategori A nemlig mere end retten til at føre motorcykel med og uden sidevogn. Artiklen definerer nemlig en motorcykel som følgende: "Ethvert køretøj på 2 hjul, hvis konstruktiv bestemte maksimalhastighed er over 50 km/t, eller såfremt køretøjet er forsynet med en forbrændingsmotor som drivkraft, med slagvolumen over 50 ccm. Motorcykler med sidevogn ligestilles med denne type køretøjer".

Endvidere giver
direktivet mulighed
for, at der indføres
en "underkategori A
1" for lette
motorcykler med et

maksimalt slagvolumen på 125 ccm og en maksimal effekt på 11 KW. Alderskravet for at føre disse køretøjer er fastsat til 16 år. Da direktivet samtidig indfører en i danske motorcykelklubber længe ønsket opdeling af kategori A-kørekortet for personer over 18 år, er muligheden for afyring af

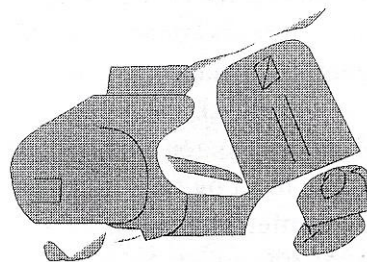
Fortsættes næste side



et scooterboom med ukendte dimensioner reelt tilstede. Men der ligger også en fælde forude, som vi i VESPA CLUB DK SYD sammen med øvrige danske scooterklubber, skal gøre os klar til at undgå, således at medlemmerne ikke bliver fanget i dette effektopdelingskrav. Kravet i direktivet er nemlig, at man først får ret til at føre og erhverve motorcykel med effekt over 25 kW og et forhold mellem effekt og vægt på over 0,16 kW/kg, når man her mindst 2 års erfaring som fører af MC med lavere specifikationer på grundlag af kategori A-kørekortet. Det samme gælder for sidevognsmotorcykler, hvilket jeg finder afbøder lidt på afskaffelsen af vort hidtidige specielle krav.

Da vi tidligere har set, at den danske regering tøver med ikrafttrædelsesdatoer, vides det ikke på nuværende tidspunkt, hvornår disse EU-krav træder i kraft, men der bliver "ballade", hvis datoen kommer på den anden side af 1. juli 1996. En ting må dog næsten blive en følge med disse direktivkrav for A-kørekortet. Den idag værende tåbelige regel om kørekort i kategori A eller B for at køre den Piaggio side 10

nye 45 km/t knallertscooter må fjernes, hvorved en knallert i realiteten må køre max 50 km/t. Knallerter vil dog fortsat kunne indregistreres, og da debatten omkring indregistrering af knallerter med mellemrum dukker op på Christiansborg, kunne man fristes til at tro at den indførte registrering af 45 km's knallerterne, er en indførelse ad bagdøren via en midlertidig overgang og afventning af ikrafttrædelses dato for de i direktiv 91-439-EØF artikel 3 nævnte bestemmelser. Hvordan man i praksis herefter vil tolke de kategori A-kørekort, der er og bliver erhvervet FØR den i direktivet fastsatte deadline, må vi afvente. Muligheden for en politisk studehandel på dette punkt er nemlig meget stor, hvorfor ejere af ældre scootere med motoreffekt under de i direktivet



kommende fastsatte maksimale krav for fremtiden kan blive låst til mindre scootere. Tænk her blot på, at den nye SKIPPER 150 har fået hævet sin effekt med 52% i forhold til en nuværende PX 200 E årgang 94 og den allernyeste model HEXAGON 150 er oppe på 16 kW. En effekt på en ny 200 ccm model er derfor ikke urealistisk i grænseområdet på 25 kW og med de nye lette plaskarosser kan forholdet mellem effekt og vægt også blive en realistisk grænse, som scooterfolket kan komme i klemme på. Politik følger ikke altid den realistiske udvikling. Derfor må du gå aktivt ind i den debat, vi gerne skulle få frem her i bladet, således at klubben kan fremstå samlet med vore synspunkter i det samarbejde, der gerne skulle komme i stand med landets øvrige scooter klubber over for dansk motorcykelunion, således at 2-hjul kørernes samlede mening kan føres politisk frem.



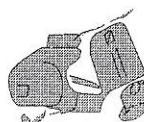
Kategorien til MC.vil fremover blive skrevet som A1 osv. som vist.

PERIODISK SYN

- noget for dig ?

Den 18. maj 94 vedtog Folketinget ved lov nr. 382 de nye regler om periodisk syn af personbiler. Ikrafttrædelsen af denne lov sker dog først senere og træffes alene af trafikministeren, dog senest 1. januar 1998. Efter nærmere læsning af denne lovtekst, kan jeg dog indtil videre berolige dig med, at loven foreløbig ikke gælder for motorcykler, hvorunder scootere lovbegrebsmæssigt er hørende under. Dette betyder imidlertid ikke, at du ikke kan indkaldes til syn, hvis du bliver stoppet på vejen og betjenten finder grundlag herfor. Du skal derfor fortsat holde din(e) scooter(e) i lovmæssig forsvarlig stand. Dermed hjælper du ikke kun dig selv, men hjælper også os andre, så vi undgår denne irriterende indkaldelse.

Trafikministeriet arbejder endvidere på, at veterankøretøjer (35 års flydende grænse) undtages loven, men må i øjeblikket afvente EU-Parlamentet, idet det er EF-direktiv nr. 77-143-EØF af 29.12.76, der danner baggrund for bestemmelsen om, at de enkelte medlemslande skal indføre disse periodiske syn. VESPA CLUB DK SYD vil overfor veteranklubberne give vores ubetinget støtte til, at det samlede veteranfolk får en fritagelse for deres køretøjer. Om vi derimod har en chance for at påvirke meningsdannelsen med hensyn til permanent fritagelse for samtlige motorcykler, er straks sværere. Jeg tror der gennem for mange år er ophygget det modsatte for selve motorcyklen og nogle scootere her i landet ligner desværre ikke nysynet.



FP

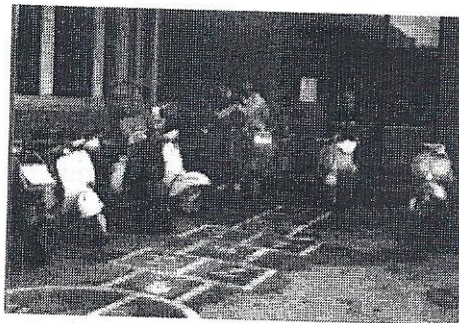
Piaggio side 11

TEKNIK I TANDSLET

- Et scootertræf i syd.

Lørdag d. 13. august 1994 startede ikke godt hvad vejret angik. Kl. 8.00 styrtregnede det, og jeg tænkte: Der kommer ikke mange i sådan et vejr. Men hen ad formiddagen holdt det op og vejret blev rigtig fint. Klokken 10 begyndte de forskellige køretøjer at møde op og blev modtaget med hornmusik fra et orkester, der spillede i skolegården. Der var mange fine køretøjer, bl.a. 7 mand med scootere fra Århus Vespa Klub. Det syntes jeg var flot. Da borgmesteren var blevet skudt af i en hot rod, kørte vi en meget flot tur rundt på det smukke Als. Ved 15.30 tiden var vi tilbage ved Tandslet skole igen med præmieoverrækkelser til flotteste publikumsvalgte køretøjer i grupperne: Biler, motorcykler og scootere, samt knallerter. Der var desværre ingen præmier til nogen af de 21 scootere, der havde deltaget, og det var synd. Der var mange virkelig flotte. Lørdag aften var vi nogle stykker, der mødtes sammen med Århusfolkene til spisen og hyggeligt samvær. Vi aftalte her en tur til Flensburg Roller Club om søndagen. Det var regnvejr igen, men vi kam da afsted. Ved ankomst til Flensburg, ville Ib's Vespa ikke køre længere. Da vi kom til Tarup Skole stoppede Finn, hvilket jeg ikke så, og så sagde det B A N G. Finn og jeg fløj

hen ad vejen. Værst gik det ud over ham, som slog sit ene ben temmelig meget. En del materiel skade blev der også, men ikke mere, end vi efter mødet med den Nordtyske scooter klub kunne køre hjem. Uheldet tog dog noget af humøret under træffet, hvor der var ca. 50 Vespaer og 2 Vespabiler. Klubben havde arrangeret en slalumkonkurrence, der var meget sjov at se på. Ved 14-tiden startede vi så hjemturen, Århusfolkene havde jo langt hjem. Søndag aften måtte Finn imidlertid overgive sig for smerter og tage på skadestuen. Her lød den grimme melding på 4 brækkede tæer. Et godt arrangement med masser af kammeratskab, havde fået en dum afslutning.



Fra Teknik i Tandslet Foto. Bent Hoeg.

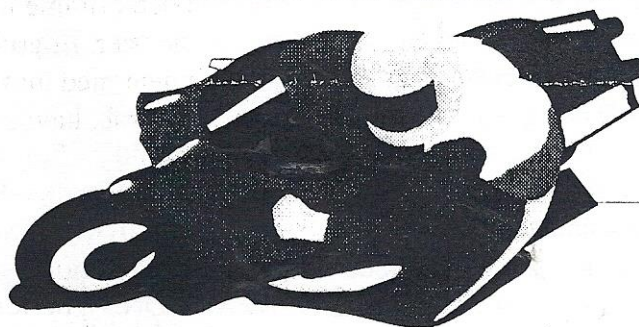
TMP aprilia



DRØMMER DU OM ROAD RACING?

TMP APRILIA CUP 95

VÆR MED I KAMPEN OM 55.000 KR!!



I 1994 BLEV ROAD RACING EN BILLIGERE SPORT. EN NY KLASSE SÅ DAGENS LYS: 125 CCM. KLASSEN FOR STANDARDRACERE. KLASSENS FØRSTE DM VINDER BLEV JAN STILLING PÅ SIN APRILIA AF1 125 SPORT PRODUCTION. DET SKAL FEJRES! DERFOR SÆTTER TMP-APRILIA NU DEN STØRSTE PRÆMIEPULJE, DER ER SET I DANSK ROAD RACING, PÅ HØJKANT.

NÆSTEN 55.000 KRONER!

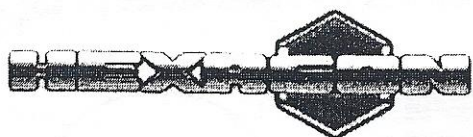
PULJEN, SOM FORDELES EFTER SAMLET CUPSTILLING, BESTÅR AF:

- | | |
|--|-----------------|
| 1. PRÆMIE: EN APRILIA EKSTREMA 125 CC. RACER | -VÆRDI 31.998,- |
| 2. PRÆMIE: EN APRILIA EU KNALLERT | -VÆRDI 14.998,- |
| 3. PRÆMIE: EN LOOKWELL LÆDERDRAGT | -VÆRDI 7.998,- |

ALLE APRILIA KØRERE, OGSA NYBEGYNDERE, KAN DELTAGE. DMU FORESTÅR SEPARAT TILDELING AF POINTS OG BIDRAGER DESUDEN MED PR VIA PRESSETJENESTEN.

FORHØR NÆRMERE OM DELTAGERBETINGELSERNE PÅ TLF. 97 72 51 17

"MAY THE BEST MAN (AND MACHINE) WIN!"



Et nyt scooterprodukt

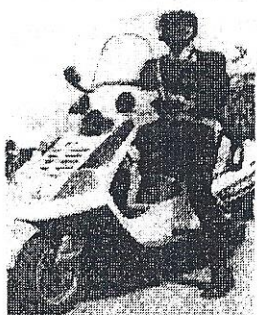
har set dagens lys.

Umiddelbart før den danske sommer satte ind med tropevarme, blev den italienske riviera rammen om PIAGGIO koncernens præsentation af det nyeste scooterprodukt: HEXAGON. Dermed er koncernens nye scooterkoncept afrundet med en topmodel i særklasse. Er det en scooter, chopper, sofacykel eller et stykke italiensk designkunststykke ?? Spørgsmålene vil være mange i tiden fremover. Et ord kan dog dække mange af spørgsmålene, idet den grundlæggende idé skulle udmunde i en komfortscooter, hvor scooterføreren ikke er tvivl om, at være placeret som midtpunkt i smuk italiensk design. HEXAGON er fremstillet som løsning for alle pendlere, hvadenten det drejer sig om småture eller langture. Den skal være pendlerens alternativ ikke kun til offentlig transport, men være med til at flytte den menneskelige transport væk fra bilerne, der er ved at kvæle sig selv i byerne med trafikpropper og efterfølgende forurening. HEXAGON



skal gøre det sjovt, mageligt og behageligt at smutte den tur man nu skal. Den skal få unge mennesker til at vælge scooteren fremfor motorcyklen og dermed ændre den dårlige opfattelse mange mennesker har om usmagelige bøller der kun tænker i fart med larmende udstødning. En HEXAGON kører vil nemlig ret hurtigt føre sig frem på dette luksus designet transportredskab, som fører af biler med navne som Mercedes og Jaguar. Kørselen vil foregå rolig, glidende og behageligt. Piaggio henvender sig med andre ord til 3 hovedgrupper i samfundet: Den image bevidste, der anser scooteren som en livsstil og fremtidskøretøj med alle sine funktionaliteter i pendultrafikken. De der ønsker kørekomfort med god motoreffektivitet og smidighed og endelig den miljøbevidste pendler. HEXAGON vil derfor også blive produceret med katalysator, selvom verden endnu ikke har løst opgaven med renlig destruktion af udbrændte katalysatorer, der til den tid vil være fyldte med alle forbrændingsprocessens dårlige efterladenskaber. Hvorfor nu et navn som HEXAGON ? Fordi et navn nu engang er nemmere at huske, end en bogstavkode. Tænk blot på Vespa. Alle kender dette hukommelses indgroede navn, som

er indbegrebet på en scooter - fra 50' og 60'erne uden hensyn til, om det er en SS, GS, PK, PE eller PXE/GS. Dette har også politiet i Caribien erfaret. Her fortæller man turisterne, at de kører på HEXAGON fordi den er smidig og behagelig hurtig, modsat deres tunge HD FLEX EG V2X. Om det danske politi også vil skifte nogle af deres BMW K100 RT og FLX 1100 ZX ud med Hexagon er dog tvivlsomt, men de skal stå tidligt op, hvis de skal følge en smidig HEXAGON med sin automatiske transmission fra en 16 HK motor. Navnet HEXAGON er ligesom



SFERA (=kugle) hentet fra den geometriske verden, hvor det betyder sekskant, selvom HEXAGON på ingen måde er sekskantet trods

visse tanker kan give den en sexet udtråling. Netop sekskant er også PIAGGIO koncernens bomærke og dermed må ingen kunne være i tvivl om, hvem producenten er. Giovanni Agnelli blev dog spurgt om designet ikke lå for langt væk fra den specielle flair man nu havde brugt i over 40 år, da koncernens nye koncept kunne ligne en kopiafdeling. Hans svar herpå var dog tydeligt: Kan japanerne få finansiell succes ud af at lave

plagiater, så kan PIAGGIO det også. Yamaha Belugas seneste antræk er således med et tydeligt forfinet forskjoldsdesign, hentet fra Vespa COSA og bagenden fra en anden af PIAGGIO koncernens modeller. Honda Helix har derfor også været koncernens tydelige mål i designet og med navnet HEXAGON lægger man op til nærkamp.



Siddepositionen er nyudviklet. På de fleste scootere er der for lidt plads til 2 personer. Dels er benpladsen knap, og dels giver sædet en hængende ryg pga. scooterens opbygning. På den måde benskjoldet er integreret på, sidder føreren af HEXAGON som på en Chopper. Et ryglæn og et håndtag for bagsædepassageren giver mere sikkerhed og som et ekstra kuriosum, så kan bagsædepassagerens sædeandel ved solokørsel hæves til ryglæn for føreren alene. Hvis man kører tæt nok på benzinstanderen, kan man problemfrit tanke medens man bliver siddende på sin HEXAGON. Dette fordi man i konstruktionen af Hexagon, har sænket tyngdepunktet ved at placere brændstoftanken

under trindbrættet, påfyldning sker derfor gennem en lem i dette. Her påfyldes også olie og vand. For naturligvis har denne maskine separat oliesmørring og for at understrege den luksuriøse transport, er støjniveauet sænket med vandkøling af motoren. Denne kølingsopbygning har dog også været nødvendig af anden årsag. Motorstørrelsen på 150 ccm er nu konstrueret til 16 HK ydelse og hastigheden oppe på 115 km/t. Hermed ligger HEXAGON meget nær Honda Helix, der med en 4-takts motor på 250 ccm yder noget nær det samme med en tophastighed på 120 km/t. Forskellen er dermed af ubetydelig størrelse. Valget mellem disse 2 skal derfor afgøres på andre fronter.

Det kunne f.eks. være den smukke rumpe, som man har formået at give HEXAGON. Komforten understreges her yderligere af, at PIAGGIO koncernen på en effektiv måde har udnyttet det tomrum de gamle Vespa'er havde overbaghjulet

Helenummerpladesektionen kan nemlig lukkes ned, og vupti har man et bagagerum med indlagt lys. Rummet er dog i størrelse et kritisk punkt, idet rumfanget og faconen er mindre, end en regulær bagagekuffert. Således skal man være dygtig til at pakke minimalt, da rummet med øvelse kan indeholde 2 pilothjelme og 2 sæt handsker. Sports tasken er der ikke plads til og der er tilsyneladende ikke plads til en

Piaggio side 16

eftermonteret toptaske, som i så rigelig grad har fundet vej på andre modeller af scootere. Men mon ikke tilbehørsfabrikanterne allerede er igang med at tilpasse



diverse ekstraudstyr. Jeg skal kende PIAGGIO koncernen dårligt, hvis ikke de er disse producenter behjælpelig med udviklingsmuligheder i retning af det overflødighedshorn af kromlister og bagagebærere vi kender til andre modeller fra koncernen. I komfortens tegn er HEXAGON også udstyret med elektrisk tyverialarm og elektronisk støddæmper, der justeres fra styret. Man har derfor ikke nogen undskyldning for, at støddæmperen ikke er korrekt justeret efter den transportvægt føreren ønsker befordret.

Herudover er sidestøttebenets betjening hjulpet elektrisk. Let springer det ud når føren rører ved det, og når det er udslået kan motoren ikke sættes igang. Den store centrale dobbelte støttefod er yderst let at bruge, da den

Fortsættes side 21

Indmeldelsesblanket

Jeg vil gerne optages som medlem af

Scootercluben

og fremsender hermed denne indmeldelses
blanket sammen med 100.- kr

☐ I Check

☐ I 5.- kr frimærker

Venlig hilsen

Navn

Adresse

By

Scootermode

Denne indmeldelse indsendes i en lukket kuvert til
Hans P. Frandsen Kløverholm 7. 6470 Sydals

Korte NYHEDER



Yamaha's JOG er nu også kommet på markedet som 45 kms knallertscooter. Prisen er kun 1500 kr. højere end knallertudgaven, hvorfor det må formodes, at den kommer til at sælge godt. Den valgte gearing giver Jogen en forrygende acceleration i forhold til knallerten, hvorved nogle kunder er blevet overrasket.

Honda har fået leveringsvanskeligheder med deres Vision. Det forlyder at efterspørgslen i Sønderjylland er på omkring 300 stk. De nye 45 kms knallertscootere kunne derfor tyde på, at de sælger bedre på landet, end i byen. Prognoserne talte ellers for det modsatte.

Fotofartfælder - kaldes den automatiske fotoovervågning, som trafikminister Jan Trøjborg indfører senest 1. januar på de vejstrækninger, hvor der sker flest ulykker.
Kilde: SIDs Chaufførnyt.

Psykologisk krisehjælp - er et nyt
Piaggio side 18

tilbud fra Falck. Det er åbent for alle bil/motorcykelabonnenter og det koster 85 kr pr. år
Kilde: SIDs Chaufførnyt.

I vort naboland Tyskland, er der under stor festivitas udsendt en meget flot kalender for scooterfolket. den smukke unge Jana Wutzler har lagt krop til og det skulle være hovedsagelige forskellige Piaggio modeller, der danner den materielle baggrund. billederne er utrolig godt fotograferet, og selv om der på de fleste "Mekaniskalendarer" efterhånden skal et ordentlig strejf af sex i billedernes fremtoning, er det ikke det primære her, selv om det ikke kan benægtes, at Jana Wutzler tager sig meget smukt ud og også bidrager til undertoner heraf.
Du kan kontakte klubben, dersom du ønsker at deltage i et fælles indkøb. Kalenderens pris er omkring 140.- kr.

Søndag den 28. November 94 sker der ingen noget makant på det Danske scootermarked. Vores FYNSKE venner starter nemlig denne Eftermiddag en stiftende generalforsamling for en Fynsk scooterklub. Alle der har interesse i at være med til denne opstart, er meget velkommen til at kontakte Nana & Peter på telefon 65 351711.

Korte NYHEDER

Den 4 November blev det meddelt klubben, at det til dato specielle Danske sidevognskørekort er bortfaldet. Du skal således ikke længere tage kørekort til sidevognskørsel, men kan frit skifte mellem solo og sidevogn. Imidlertid vil vi opfordre dig til at passe utroligt godt på, hvis du ikke tidligere har kørt med sådanne en ekvipage, idet de så berømte naturlige gyrokræfter skal styres modsat af solokørsel.

Der vil i et senere nummer af Piaggioen blive grundigt beskrevet om denne form for kørsel, samt de lovmæssige krav til fastspændelse

Kasselfabrikken Bunny arbejder meget i små praktiske køretøjer. Derfor lancerer de nu en sidevogn til de små PIAGGIO modeller Sfera og Quarts. Disse 2 modeller kender vi endnu ikke her i landet, men da PIAGGIOs nye Zip stormer frem på det Europæiske marked i øjeblikket, er der al mulig optimistisk grund til at tro, at Bunny sidevognen relativt hurtigt kommer med fastbespændelsesanordning til denne PIAGGIO model også. Endvidere forlyder det, at Bunny i løbet af ganske få år, vil kunne fås med bespændelsesanordninger til alle

små scootere uanset mærke. Sidevognen er design, æssigt noget klumpig i personudgaven, som nok bliver den mest interessante. Vognen bygges dog også i varetransportudgave.

Yamaha starter i 95 produktionen af en ny 125er. Det tyder på, at Beluganavnet udgår, da de første modeller er vist under navnet Cygnus. Designet minder om en sammenblanding af Honda Bali og MBK Evolis.

Fra England kan klubben nu skaffe en fin kalender, der på flere måneder har temaet Gamle Scootere. Kalenderen kan hjemtages til en pris af 125,-kr plus porto.

I Bremen har været afholdt et gigantisk Honda Helixtræf. Træffet markerede, at der nu er solgt over 1000 stk af modellen på det Europæiske marked. Som i motorcykelverdenen var flere modeller udstyret med alskins langturskomfort fra samtaleanlæg over store stereoradioer med CD spiller til radarudstyr der opfanger politiets radarkontroller. Flere af scooterne var tillige udstyret med en flad aerodynamisk designet sidevogn der fik ekvipagen til at virke meget bred.

Piaggio side 19

Spørg Mekanikeren.



I sidste nummer af PIAGGIO, satte medlem nr. 17, Jens Andersen, et stort spørgsmål ved blyfri kontra blyholdigt benzin. For at besvare dette vil jeg starte med at se på motortyperne. Når vi snakker benzinmotorer, kan disse opdeles i 3 hovedgrupper: 2-takt, 4-takt og wankel. Sidstnævnte er en rotationsmotortype, der indtil videre, kun er forsøgt hos Triumph/Norton uden større held. De 2 andre typer er derfor nok dem vi bedst kender og som har gennemgået den største udvikling. 2-takt betyder ganske enkelt, at brændstoffet antændes hver gang stemplet er i top, hvor 4-takteren kun antænder hveranden gang. For nu ikke at brændstoffet i 4-takteren skal suges ind hver gang stemplet er på vej mod bunden, og sendes uforbrændt videre i udstødningen, er disse motorer udstyret med ventiler for regulering. Disse ventiler, med tilhørende ventilsæder skal smøres, hvilket ikke kan klares med olie, da denne forbrænder under selve antændingen af benzinen. Hvis ikke disse smøres, er det der opstår bankelyde og stor risiko for ødelagt topstykke. Disse bankelyde kaldes også for Cadilac syndromet, idet det var på denne bil man i 1912 opdagede problemet og havde gjort en amerikaner så ? Han forsker i opgaven og løser det til sidst. I 1930 var man helt klar over, at det eneste der kunne smøre disse
Piaggio side 20

ventiler og ventilsæder ved den enormt høje temperatur, der opstår i eksplosionsøjeblikket, var bly og derfor tilsatte man bly i benzinen. Denne blytilsætning blev dog i Europa først indført langt senere og Tyskland var det sidste land der kom med omkring 1950. Siden kender vi alle historien: Flere og flere biler = større og større forbrug af benzin - og dermed bly. Dette bly har vist sig at være til utrolig skade på vores alle sammens miljø. Derfor begyndte alle bilfabrikanter og olieselskaber et intensivt arbejde op gennem 70'erne, for at finde alternativer. Her kom kalium og natrium, der i kemisk blanding hedder tetraethylbly, ind i billedet. Det viste sig nemlig, at denne kemi var ligeså effektiv til smøring af ventiler og ventilsæder. Samtidig kunne oktantallet øges ligesom bly. Da disse 2 stoffer samtidig var betydelig mindre forurenende end bly, lancerede man derfor "den blyfri benzin", som nu sælges overalt. 2-takteren har ingen ventiler med tilhørende ventilsæder. Derfor behøver disse motortyper ikke denne form for smøring og har altid kunnet køre uden bly i benzinen. Modsat har det vist sig, at tilsætning af bly i benzinen hos 2-takteren heller ingen gavnlige virkninger har,

med dem olieselskaberne opnår ved, at du frivilligt øger dine brændstofudgifter. 2-takteren kræver dog ligesom 4-takteren, at diverse lejer bliver smurt. Hvor 2-takteren klarer smørringen ved en tilsætning af olie i benzinen, har 4-takteren dog et helt separat smørresystem med en oliesump, som skal skiftes med mellemrum. Er du her i tvivl om olietype, er der på 25 vist et skema, der kan bruges og i sidste nummer af PIAGGIO har Hans Peter og FP fortalt om %-blandingen, hvortil der i PIAGGIO 3.1.94 er vist et skema for en lang række Vespa modeller. Til afslutning vil jeg nævne, at Vespa altid og fortsat sværger til den problemløse 2-takter, hvor Honda er ligeså fanatisk med 4-takt. De øvrige producenter af motordrevne 2-hjulere, har et varieret brug af motortyper, afhængig af model og effekt de ønsker på markedet.



Mekanikeren

Fortsat fra side 16..HEXAGO

virker som en slags vægtstang: Du træder på støttefoden og scootervægtfordelingen trækker sig selv op over hvilepunktet. Kommer HEXAGON til Danmark ? Ja, hvorfor ikke ? Men det bliver op til dig og dine scooterfriends. Jeg har spurgt til denne nye topmodel hos vores importør Everton, og her kendte man intet til den. Ja man vidste overhovedet ikke, at den var blevet præsenteret for verdenspressen, hvorfor VESPA CLUB DK SYD har sørget for, at tilsende Everton foreliggende materiale. Har den derfor eller får du senere interesse for dette flotte stykke design af en scotter, må du "skabe" efterspørgslen via din forhandler. Redaktionen har derfor vendt blikket sydover til resten af EU. Prisen er her sat meget meget gunstig, nemlig 6.250 DM. Dette er under 1.000 DM i difference ned til SKR 125, der er SKIPPER på tysk. Når vi her ser på, at SKIPPER 150 i Danmark koster lige omkring de 30.000 kr, skulle en pris omkring de 40.000 kr. være realistisk, hvis man samtidig skal fastholde Maastricht traktatens bestemmelse om varernes frie bevægelse i EU uden handelshindringer og indførelse af prisharmonisering.

Foto: SIM/PIAGGIO

Translatør: Sahra

Bearbejdelse: FP

Træf på Fyn

"Høj solskin fra en klar blå himmel, en svag sydvestlig brise og en temperatur på de ca. 25°C" - citat fra Peters aftenbøn i tiden før Vespa Club DK Syd skulle holde sin første

sammenkomst. Men der må ha' været et kommunikationsbrist undervejs til de højere magter, for på dagen for træffet, lørdag d. 18/6, kunne vi stå op til stiv kuling fra vest, regndråber på størrelse med dueæg og en temperatur, der ikke oversteg 10°C. Trist nok - men der skal mere til at vippe en vespa'rianer omkuld.

Vi havde skrevet et stykke til lokalaviserne om træffet og havde inviteret interesserede til at kumme ud og kigge på køretøjerne. Planen var at vi skulle være uden for på gårdspladsen i solen, men nu måtte vi rykke ind i laden sammen med alle Vespaerne, hvilket der gav en meget hyggelig atmosfære. Det gjorde glade mennesker, kulørte lamper og varm kaffe også sit til.

Allerede ved 9-tiden begyndte interesserede at dukke op. Nogle ville købe reservedele, andre kigge, en havde været formand for Vespa Klub Nyborg da den endnu eksisterede, og alle ville snakke Vespa.

Ved 10-tiden spidsede alle pludselig ører, for der hørtes en umiskendelig summen og 2 x Bent svang ind på Piaggio side 22

gårdspladsen nogenlunde lige så tørre som druknede mus. HP var gået tabt i uvejret - det var hvad Benterne berettede - men det viste sig at en lidt mangelfuld skiltning var skyld i at HP måtte være ude i vejret en ekstra times tid.

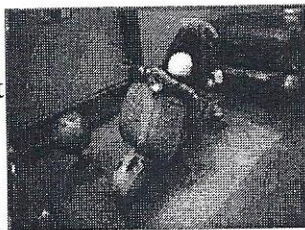
Tørresnoren over fyret blev hurtigt fyldt op med drivvåde sokker og handsker og kaffemaskinen fik lov at bestille noget.

Desværre måtte vi afbryde hyggen og snakken ved halv tolv tiden for at be' folk om at ta' deres respektive køretøjer og køre en tur i regnvejret. Vi var meget kede af at vi blev nødt til at sende nogle af de besøgende hjem. En anden gang vil vi prøve at placere køreturen lidt senere på dagen.

Første stop var hos motorcykelforhandler Mogens Pedersen i Odense, der havde været så venlig at vise den nye skipper frem. Da vi svang ind på pladsen, var det dejligt at se, at Anni og Hovard fra Vespa Klub Århus havde fået kæmpet sig igennem vandmasserne og de havde fået følgeskab af deres nye medlem Morten og hans far Gunner på en skinnende rød, nyistandsat GL. Rita og Helen havde pudset Heinklen en ekstra gang og var også mødt friske op.

Fortsættes næste side

Første stop var hos motorcykel-
forhandler Mogens Pedersen i Odense,
der havde været så venlig at vise den nye
Skipper frem. Da vi svang ind på pladsen,
var det dejligt at se, at Anni og Hovard
fra Vespa Klub Århus havde fået kæmpet
sig igennem
vandmasserne
og de havde fået
følgeskab af
deres nye
medlem Morten
og hans far



Gunnar på en skinnende rød, nyistandsat
GL. Rita og Helan havde pudset Heinklen
en ekstra gang og var også mødt friske
op. Skipperen blev besigtiget og
sammenlignet med de go'e gamle
modeller og efter en fotoopstilling
fortsatte vi turen og vi kørte en 10 km's
penge ud til Europæisk Automobil
Museum, der har specialiseret sig i 50'er
køretøjer. Museet blev holdt åbent kun for
vores skyld og det var bestemt et par gode
timer vi tilbragte her med at kigge på de
runde former fra 50'erne. En Gran Sport,
der havde kørt jorden rundt blev især
beundret, og det bekræftede blot hvad vi
allerede vidste: Der er mange kilometer i
sådan et køretøj. Helt uden problemer var
turen nu ikke forløbet, for koblingen på
Peters Vespa 150 stod af undervejs, men
heldigvis tager Anni og Hovard ikke på
tur helt uforberedte, så Anni og
Brumbassen var på pletten og trak Peter
sikkert hjem vha. et slæbetov. HC fra
Rotana var stødt til ude på museet og han
fulgte med flokken, der efterhånden var
ret stor, tilbage til Kullerup.
Kaffemaskinen blev igen sat på arbejde

og munden stod ikke stille på nogen af
os. Især sønderjyderne havde fået smurt
mundtøjet godt hjemmefra, men de var
nu kun til gene for hinanden. Senere hen
kørte 'drengene' op til Rotana for at
bese butikken og reservedelslageret, og
der var flere der fik gjort et godt køb.
Grillen var tændt op og bordet blev
hurtigt dækket, da de vendte tilbage, for
alle var godt sultne.

Aftenen forløb på hyggeliste
vis og ved midnat var vi kun
et par stykker trætheden endnu
ikke havde overmandet. Det

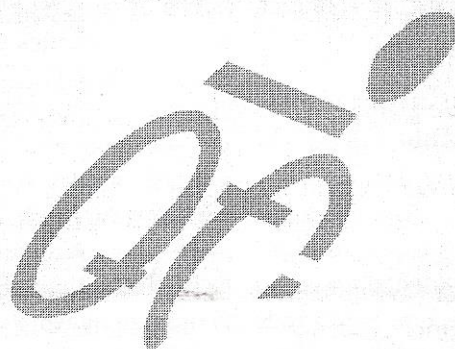


havde også været en hård
dag! Efter et fælles morgenbord (Hovard
deltog nu kun i den sidste del..) var der
almindelig ophrudsstemning og træffet
var ved at være slut. Dog fik vi en gæst
på en snehvid Super Sport; Mogens fra
Nyborg, som havde en udfyldt
indmeldelsesblanket med i
baglommen. Velkommen!.. Ham tilbragte
vi også en hygsom stund i selskab
med. Pga. arbejde havde han ikke haft tid
om Lørdagen, men kunne så heldigvis
også finde vej om Søndagen. Selvom
vejret var imod os, var alt andet med
os, og vi syntes det var en rigtig
hyggelig, sjov og spændende weekend vi
havde her i Kullerup. Vi vil gerne takke
jer alle for det gode humør, der var med
hele vejen. Vi håber vi kan gøre det om
en anden gang.

Medlem nr. 4 og 5
Peter & Nana

Piaggio side 23

Publikumstage:
7.-9. Oktober 1994
9.00-18.00 Uhr

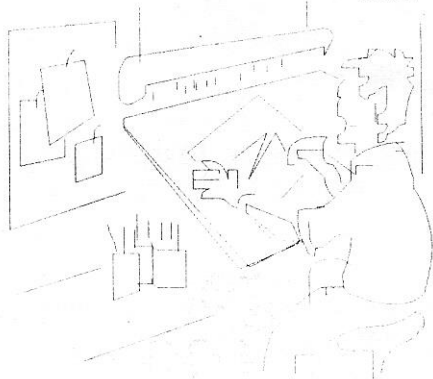


**INTERNATIONALE
FAHRRAD- UND MOTORRAD-
AUSSTELLUNG KOLN**

Mere om denne messe i næste nr af Piaggio

Piaggio side 24

Piaggios fødsel

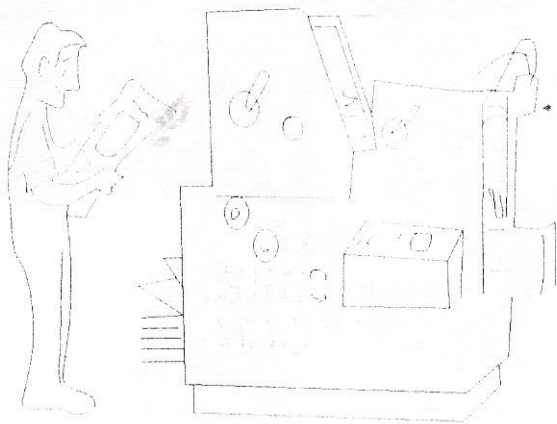


Redaktøren

Arbejder meget hårdt med at samle stoffet sammen, tale med en masse menesker, mere stof kommer ind, og på et tidspunkt siger han så ellers STOP og så går han ellers i gang med at skrive kladden samt klippe og klistre, når det er færdigt, bliver det så sendt til Morten.

Tekstbehandling

Morten skriver kladden af og det hele bliver lagt ind på en computer, og ned på en diskette. Denne diskette og billeder bliver så sendt til Jelling. her foregår så den videre opsætning af tekst og billeder, og her kommer så det første nummer af Piaggio til verden.



Dette ene Piaggio blad, bliver derefter sendt til Formanden, der nu har til opgave, at få dette ene blad, til at blive til 60 af slagsen, og det er noget der kræver sin formand. Så efter nogle hårde timer er han så blevet far til 60 linger, nu er det atter postvæsnet der skal tjene penge, ved at aflevere denne nye udgave af Piaggio i din postkasse.

Z Ü N D A P P T R Æ F.

Zündapp-bella foreningen fejrede i år sit 10 års jubilæum fra 3-5. juni i Oberschleissheim.

Træffet samlede 40 scootere fra Holland, Belgien og Tyskland. Der var repræsenteret alt fra falmet lak, over fantasi til første klasses restaurerede scootere.

I år var man så heldige, at næsten alle årgange af den "smukke Frankenlander" fra 1953'er til afslutningen i 1964 var med.

Højdepunktet var 2 ens R-150 scootere fra den første serie med fast kickstarter, en Moto-Parilla og en R-201 med den sjældne "Pakkekasse" fra Steib. Den var i rød originalstand.

Havde man brug for reservedele, var der på pladsen et reservedelsmarked, hvor brugt som nyt kunne købes.

Det var helt igennem et vellykket træf, hvor unge som gamle fik en fælles faglig snak.

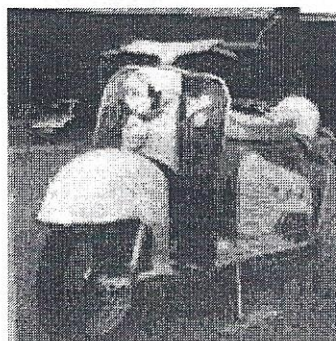
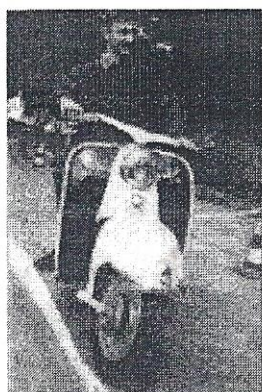


Foto: SIM
Translatør: Sahra
Bearbejdelse: FP

Z Ü N D A P P T R Æ F.

Zündapp-bella foreningen fejrede i år sit 10 års jubilæum fra 3-5. juni i Oberschleissheim.

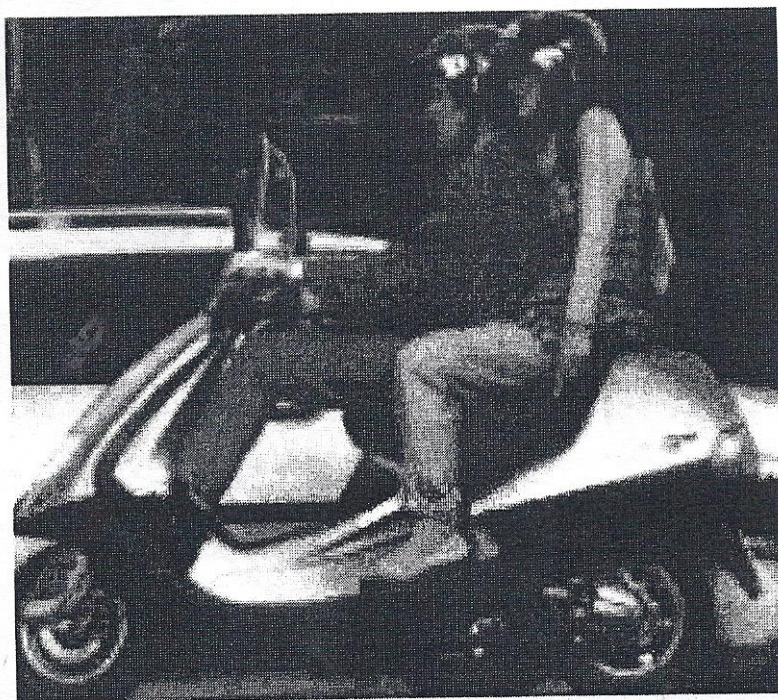
Med ønsket om en god jul og efterfølgende
lykkebringende nytår, skal bestyrelsen hermed gøre
dig opmærksom på, at dette er det sidste nummer af
PIAGGIO du modtager, HVIS du ikke har betalt
kontingent for næste år. Rykkeren koster 20,- kr.
ekstra. Betal derfor snarest og glæd dig så til en masse
nyt ude i Europa. Vi starter i næste nummer med en
reportage fra den største 2-hjulsmesse der findes her i
Europa: IFMA, der her i oktober blev afholdt i Köln.
Herudover bringer vi en stortest af PIAGGIO's nye
komfortscooter Hexagon, som du allerede har læst
præsentationen af og så er der selvfølgelig også
Formandens Nytårstale. På gensyn i 95.

Publikumstage:
7.-9. Oktober 1994
9.00-18.00 Uhr



INTERNATIONALE
FAHRRAD- UND MOTORRAD-
AUSSTELLUNG KÖLN

Hans P. Frandsen
Formand. Hans P. Frandsen



Piaggio side 27

Købes

Zundapp Bella 200ccm.Scooter.
Scooterstøvler med lynlås
Hans Peter.74415172



Købes

Sidevogne til Scootere
Hendvendelse til klubben

Købes

Sidetasker til Vespa GS
Henvendelse Redaktøren

Kærlighed sælges eller byttes

Vespa PX 200 E født 26.08.93
døbt "Lone" og hun har gået
8000 km,men efter utallige
underlivsoperationer,har hun nu
fået en ny motor,der kun har gået
2000 km.Priside 23.000 kr. (nypris 30.000)
Jens Andersen 75873376

Sælges. 5 - 8 Reserveredelskataloger

til Lambretta priside 400.-

Palle Rønje

Bøstrup Strandvej 5

5953 Tranekær

Tlf. 62591488

Udlejning

Hyggeligt mindre sommerhus med sol-
fangeropvarmet brugsvand og delvis
gulv.stor stue sammenbygget med køk-
ken,soveværelse med 4 køjesenge,
mindre badeværelse.ingen TV,men
masser af udsigt til skov,hav og
Ærø samt et utal af turmuligheder
til fods,på cykel og scooter.

Beliggenhed:Als.Pris 1200.- Pr uge.

+ strøm og brænde.

Henvendelse til Redaktøren

Efterlysning

Rejsebeskrivelser fra din scooterss

ferietur,restaurering og andre hyg-
gelige ting.

Piaggio redaktionen.

Popolino sælges

125 cmm 1962

(synet og nyrenoveret)

Thomas Rasmussen

tlf 65925130

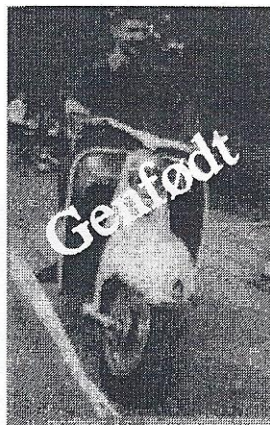
Diana Durkoph 3 stk sælges

2 af dem med papirer årg.1962 sport
og den anden årg.1969

Priside 2000.- kr

Bent Bonde

tlf 86558228



I SIDSTE ØJEBLIK NYHED

Lambretta,for 30-40 år siden et
verdenskendt scootermærke,er
genopstået.

Den italienske fabrik satser først
og fremmest på en 200cc
Lambretta GP,som skal
introduceres på det hastigt
voksende Amerikanske
scootermarked fra årsskiftet.**Siden
kommer Europa til.**

Kilde:Jyllandsposten 20.11.94