

Piaggio

4. 3. årgang 1995



Vespa Club DK Syd:

Formand: H.P. Frandsen, Kloverholm 7, 6470 Sydå, Tlf.: 74 41 51 72

Scooterklubben Fyn:

Formand: Peter Nørholm, Kroggaden 15, Kullerup, 5540 Ullerslev, Tlf.: 65 35 17 11

Team Vespa København:

Formand: Henning Skårup, Parnagade 17, 2300 København S, Tlf.: 32 97 01 62

PIAGGIO redaktionen:

Adresse: Nedergade 21, 6440 Fynshav, Tlf.: 74 47 40 04

Ansvarshavende: Finn Petersen

Translator: Henrik Holzhauser

Tekstbehandling: Morten Johansen

Læs denne gang om:

Er du godt dækket ind?

Oldtimerløb

Yamaha Beluga 125

Kom til Derbi

Piaggio's nye motor

Tyveri af Jog

Historien om en billig lift



Forsidebillede: Derbi Varnos - R

PIAGGIO'en er tilsluttet flere Europæiske scooterblade, hvorfor eftertryk kun tilladt med redaktørens krifflige tilladelse.

PIAGGIO'en udgives 4 gange årligt med deadline den 5. i månederne: januar, april, juli og oktober. Indlæg kan sendes til redaktionsadressen.

Kontingent: 100,- kr. pr. år. Fremsendes i check eller frimærker til formandens adresse.



Københavnsk sommer.

Her sidder jeg i sommervarmen, med fugtig hud af for høj luftfugtighed. Vinduerne er åbne og den elektriske vifte har fulde omdrejninger, som blander luften med den trods alt svage brise, som kommer udefra. I fjernsynet kører rytterne i Tour de France som vanvittige rundt på landevejene, og de sveder garanteret mere end jeg. Kan de holde det ud, kan jeg vel også - det er en lille trøst.

Hellere ud at køre en lille tur på den to-hjulede med motor, hvor man kun behøver at bevæge højre håndled og venstre hånds ditto og fingre. Når man så er hjemme igen, er man blevet blæst godt igennem. - Det er næsten lige så godt som et raskt bad.

Salget af scootere er først og fremmest kommet de små 45 km's modeller til gode. Det i sådan en grad, at det overgår alle forventninger af disse små smarte maskiner - og på bekostning af de "rigtige" scootere.

Da det er klubberne som udgiver dette blads politik, at alle skal kunne blive medlemmer af de respektive klubber, bør vi nok gøre en indsats for at trække køberne af disse "små scootere" til os. Man kan nok forvente at flere senere vil købe en større, så lillemor også kan være med og deltage i løjerne.

De kan sagtens deltage i langt de fleste arrangementer, ligesom der kan tilrettelægges noget specielt for denne klasse. Noget til inspiration for os andre, der måske tænker alt for traditionelt. Det være lige fra klubarbejde, ture til konkurrencer m.v..

Mit ønske skal derfor være nyt blod i klubberne, og at vi sammen arbejder for at hverve en del af "de små" som fremtidige medlemmer og arvtagere.

Tænk over det når vinterens hyggelige arrangementer tilrettelægges.

Henning Skaarup
Team Vespa

Er du dækket godt ind, eller kører du bare ?

Den opmærksomme scooterfører har altid et vågent øje med gummi under scooteren. Selv det allerbedste dæk bliver på et eller andet tidspunkt tjenlig til udskiftning. Det være sig ikke blot fordi mønstret slides, men også dækkets alder har meget at sige. Således kan et gammelt dæk med flot mønsterprofil være betydelig mere livsfarligt end et dæk, der kun lige opfylder lovens krav til mindsteprofil. Da der er et meget stort udbud af scooterdæk, vil det for redaktionen være nærmest en umulighed, hvis vi selv skulle foretage en størstest. Vi bringer derfor her en gennemgang af 30 udvalgte dæk fra 8 producenter foretaget i Stuttgart af Das Roller (eftertryk se side 2). Når du har læst dette og besluttet dig for dit valg af dæk, er det meget vigtigt, at du læser din scooters instruktionsbog og heri finder den anbefalede dimension og foreskrevne dæklastevne. Scooterdæk kan generelt opdeles i 4 hovedgrupper: Sport, Terræn, Allrounder og langtidsdæk.

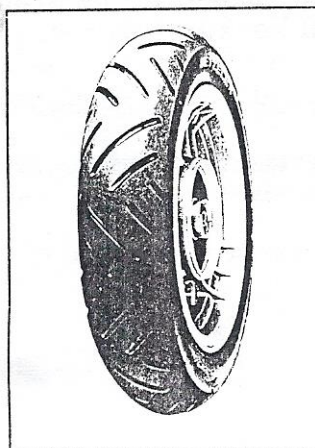
Sportsdækkene er næsten mønsterløse og beregnet for frisk kørsel på tør asfalt.

Terrændækkene siger sig selv, da de er meget grovmønstret. Tillige er de tit bredere end normaldæk. Allrounder kan benyttes til lidt af hvert, uden at man kan gå til yderlighederne. Er en blanding af sport og terræn.

Langtidsdækkene er hovedsagelig bygget til den daglige kørsel. Altså den rolige transport hvor det vigtigste er at komme behageligt fra A til B.

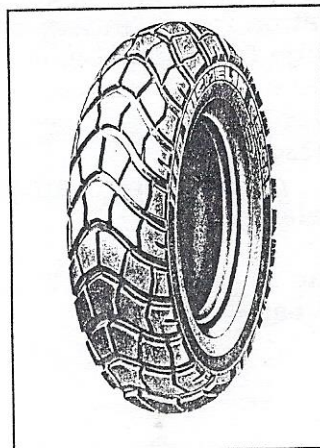
Profil: Dækmonsteret kan deles op i 3 hovedgrupper: Slim, Langrille og Block. Fælles for alle er, at loven foreskriver, at alle dæk skal have riller i hele dækkets flade og bredde, og at hovedrillerne skal have en mindstedybde på 1,6 mm. Slimprofilerne benyttes på sportsdæk og kræver for det meste både for- og baghjulsmonter. Kan på flere scootere med fordel benyttes til forhjul kombineret med block på baghjul.

Blockprofilerne er enerådende i terrændækkene. Vil ved brug på asfalt kunne slides uens på de enkelte blokke, hvilket kan give både huggende bremseevne og sovende fingre. Slangeløse dæk kan fås til nogle scootere. Disse har den fordel, at luften ikke forsvinder øjeblikkeligt ved dækskade. Det er tilladt at putte en slange i, hvis producenten har udarbejdet anvisninger her



Piaggio Side 4

SPORTLER



GELÄNDEGÄNGER

Fælge og størrelse er forskellig for scootermodellerne. Læs din instruktionsbog. Både for smalle og for brede fælge forandrer hjulets kontakt med vejen og kan føre til dårlige køreegenskaber.

Lufttryk skal efterses regelmæssigt og mindst én gang ugentlig. Når lufttrykket kontrolleres, SKAL dækket være koldt. Der findes på de fleste tankstationers kiosker dæktryksmålere i blyantfacon, som enhver bør have i scooterens handskerum. Der kan opstå alvorlige skader på dit dæk, hvis lufttrykket ikke er korrekt afpasset efter belastningen. Således udvikles ved ethvert dæks bevægelse over vejbanen varme (friktion). Ved for lavt dæktryk kan gumnilagene varmемæssigt løsnes fra hinanden og ved for højt tryk sprænges.

Diagonaldæk betyder, at mønsteret består af mange trådlag. Vinklen fra tråd til tråd er mellem 25 og 35 grader.

Radialdæk har trådene skråt i kørselsretningen med en vinkel på 90 grader. Disse dæk bruges hovedsagelig ved høj hastighed, da dækket ellers "vokser" ved centrifugalkraften.

Reinforced betyder, at dækket er forstærket til højere lasteevne. Derfor velegnet til større scootere.

Køreretning markeres tit med en pil og anviser i hvilken retning, dækket skal monteres på fælgen for at få optimal virkning af dækkets profil.

For- og baghjul. Nogle dæk er kun tilladt til montage på én hjultype.

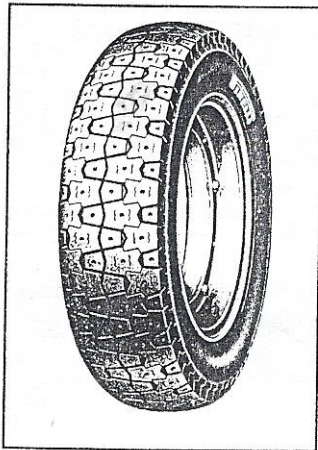
Hastighed: Det er af den største vigtighed, at dækket opfylder din scooters maksimale ydelse. Et bogstav på siden fortæller om dækkets absolutte største tilladte hastighed.

J=100 km/t, K=110 km/t og L=120 km/t.

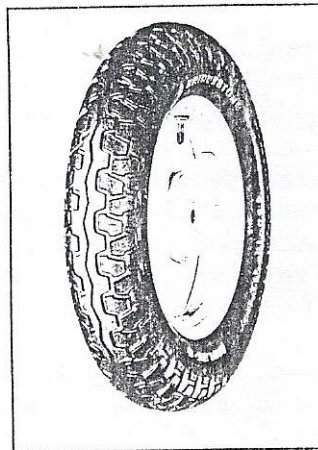
Billedmateriale: Das Roller /Motorroller

Translate: Henrik og Sahra

Bearbejdelse: FP



LANGLÄUFER



ALLROUNDER

Piaggio Side 5

De 14 mest solgte dæk.

BARUM:	Meget høj kilometerydelse, godt vejgreb, langtidsdæk.
BRIDGESTONE:	Høj km ydelse, godt vejgreb, allround.
CHENG SHIN:	Sportslig turdæk med blød gummiblanding. (Taiwan).
CONTINENTAL LB:	Godt vejgreb og gode styreegenskaber. Let at montere på lavprofilfælge.
CONTINENTAL K 12:	Godt vejgreb på både våde og tørre vejbaner. Ofte anvendt på Heinkel scootere.
DUNLOP:	Sportsdæk med gode køreegenskaber.
METZLER ME 1:	Sportsdæk med glidefast køreflade og høj kilometerydelse.
METZLER MES:	Allrounddæk med godt vejgreb sommer og vinter og høj holdbarhed.
METZLER ACS:	Det klassiske scooterdæk til både for- og baghjul.
MICHELIN REGGAE:	Terrændæk med stor køreglæde og sikkert greb.
MICHELIN S 1:	Sportsdæk med stor komfort, godt vejgreb i regnvej og retningsstabilit.
PIRELLIE SL 5:	Kvikt Sportsdæk med god vejkontakt på tørre og våde veje.
PIRELLIE SL 26:	Sportslig langrille til godt vejgreb.
PIRELLIE SC 30:	Økonomisk langtidsdæk med klassisk profil.

Skemaet på næste side læses således:

Pointafgivelse 1 - 4, hvor 1 er bedst.

Haftfæhigkei = vejgreb.

Verschleiss = slidtage.

TT betyder dæk med slange og TL står for slangeløs.

Til slut skal nævnes, at et scooterdæk ikke bør være over 5 år. Dette er grænsen for ælde, og dækket kan herefter kun bruges som "pyntedæk" på en veteran.

ALLE ROLLERREIFEN

Barum

3.00-10 42 J (TT),
3.50-10 51 J (TT)
Note Haftfähigkeit 3
Note Verschleiß 1
Preis 56 Mark

Bridgestone

BT 20 S Battlax
2.75-10 26 J (TT),
3.50-10 4 PR (TL)
Note Haftfähigkeit 1
Note Verschleiß 3
Preis 52 bis 72 Mark

Bridgestone

BT 22 S Battlax
3.00-10 42 J (TT),
90/90-10 40 J (TL)
Note Haftfähigkeit 2
Note Verschleiß 3
Preis 55 Mark

Bridgestone

ML 8 Molas
3.50-10 4 PR (TL),
4.00-10 60 J (TL)
Note Haftfähigkeit 2
Note Verschleiß 2
Preis 74 Mark

Bridgestone

ML 9 Molas (nur Vorderrad)
3.50-10 51 J (TL)
Note Haftfähigkeit 2
Note Verschleiß 2
Preis 68 Mark

Bridgestone

ML 16 Molas (nur Hinterrad)
120/90-10 65 J (TL)
Note Haftfähigkeit 1
Note Verschleiß 2
Preis 78 Mark

Bridgestone

ML 24 Molas
3.00-10 42 J (TT)
Note Haftfähigkeit 2
Note Verschleiß 3
Preis 52 Mark

Bridgestone

ML 27 Molas (nur Vorderrad)
100/90-10 56 J (TL)
Note Haftfähigkeit 2
Note Verschleiß 2
Preis 69 Mark

Bridgestone

ML 28 Molas (nur Hinterrad)
100/90-10 56 J (TL)
Note Haftfähigkeit 2
Note Verschleiß 2
Preis 69 Mark

Bridgestone

SM Snow Master
3.50-10 51 J (TT)
Note Haftfähigkeit 3
Note Verschleiß 2
Preis 59 Mark

Cheng Shin Standard

3.50-8 (TT), 2.75-9 (TT),
3.00-10 (TT), 3.50-10 (TT)
Note Haftfähigkeit 3
Note Verschleiß 3
Preis 44 bis 48 Mark

Dunlop K 398

2.75-10 37 J 4 PR (TT),
3.50-10 51 J 4 PR (TT+TL)
Note Haftfähigkeit 3
Note Verschleiß 2
Preis 50 bis 69 Mark

Dunlop K 488

120/90-10 65 J (TL),
4.00-12 65 J 4 PR (TL),
110/100-12 67 J (TL)
Note Haftfähigkeit 2
Note Verschleiß 2
Preis 83 bis 98 Mark

Dunlop K 527

3.50-10 4 PR (TL)
Note Haftfähigkeit 2
Note Verschleiß 1
Preis 69 Mark

Dunlop K 825

90/90-10 50 J (TL),
100/90-10 56 J (TT),
3.50-12 2 PR (TT),
4.00-12 2 PR (TT)
Note Haftfähigkeit 1
Note Verschleiß 2
Preis 56 bis 83 Mark

Dunlop K 998 A

3.50-10 4 PR (TT) reinf.,
Note Haftfähigkeit 2
Note Verschleiß 2
Preis 55 bis 63 Mark

Dunlop Trailmax

120/90-10 56 J (TL),
130/90-10 61 J (TL)
Note Haftfähigkeit 2
Note Verschleiß 2
Preis 70 bis 77 Mark

Hutchinson GP 1

3.00-10 50 J (TT+TL),
90/90-10 50 J (TT+TL),
100/90-10 56 J (TT+TL)
Note Haftfähigkeit 1
Note Verschleiß 3
Preis 49 bis 64 Mark

Metzeler ME 1

3.00-10 50 J (TT) reinf.,
3.50-10 59 J (TT+TL) reinf.,
90/90-10 50 J (TL)
Note Haftfähigkeit 1
Note Verschleiß 2
Preis 55 bis 77 Mark

Metzeler ME 5

3.00-10 50 J (TT) reinf.,
3.50-10 59 J (TT+TL) reinf.,
100/90-10 61 J (TT+TL) reinf.
Note Haftfähigkeit 2
Note Verschleiß 3
Preis 64 bis 80 Mark

Metzeler ME 6

120/90-10 56 J (TL),
130/90-10 61 J (TL)
Note Haftfähigkeit 1
Note Verschleiß 2
Preis 83 bis 88 Mark

Michelin S 1

3.00-10 50 J (TT+TL),
3.50-10 59 J (TT+TL),
90/90-10 50 J (TL),
100/90-10 56 J (TT),
100/80-10 52 J (TT+TL),
110/80-10 58 J (TT+TL),
130/60-13 (TL)
Note Haftfähigkeit 1
Note Verschleiß 2
Preis 48 bis 64 Mark

Michelin S 83

3.50-8 35 J (TT),
3.00-10 50 J (TT+TL) reinf.,
3.50-10 59 J (TT+TL) reinf.,
100/90-10 56 J (TT)
Note Haftfähigkeit 2
Note Verschleiß 1
Preis 62 bis 74 Mark

Michelin ACS

4.00-8 (TT), 2.75-9 (TT),
3.00-12 (TT)
Note Haftfähigkeit 3
Note Verschleiß 3
Preis 45 bis 53 Mark

Michelin Reggae

120/90-10 (TL),
130/90-10 (TL)
Note Haftfähigkeit 2
Note Verschleiß 2
Preis 76 Mark

Pirelli SL 5

90/90-10 50 J (TT+TL)
Note Haftfähigkeit 2
Note Verschleiß 2
Preis 59 bis 67 Mark

Pirelli SL 26

3.00-10 50 J (TT),
3.50-10 59 J (TT),
100/80-10 52 J (TL),
110/80-10 58 J (TL),
90/90-10 50 J (TL),
100/90-10 56 J (TL)
Note Haftfähigkeit 1
Note Verschleiß 1
Preis 55 bis 79 Mark

Pirelli SL 60

120/90-10 56 J (TL)
Note Haftfähigkeit 1
Note Verschleiß 2
Preis 78 Mark

Pirelli SC 28

3.00-10 50 J (TT),
3.50-10 59 J (TT+TL),
100/90-10 56 J (TT)
Note Haftfähigkeit 2
Note Verschleiß 1
Preis 59 bis 75 Mark

Pirelli SC 30

3.50-10 59 J (TT)
Note Haftfähigkeit 2
Note Verschleiß 2
Preis 65 Mark

Erläuterungen

TT = Tubetype, Schlauchreifen
TL = Tubeless, Schlauchlos-
reifen
beste Note = 1
schlechteste Note = 4

Piaggio Side 7

Kom til Derbi.

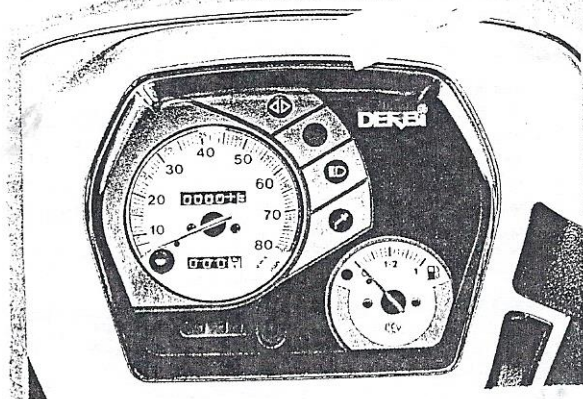
Efteråret er derby sæson på de store travbaner her i landet. Den største travbane, de danske asfaltbaner, skal fremover danne travbane for spanske Derbi Varmos, der er til trav det meste af året.

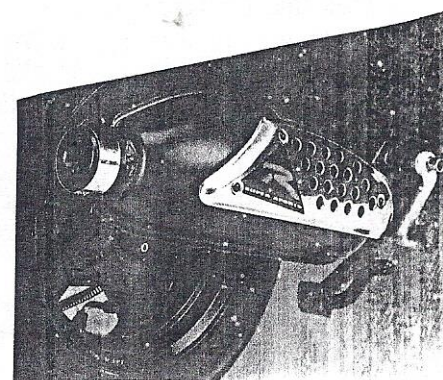
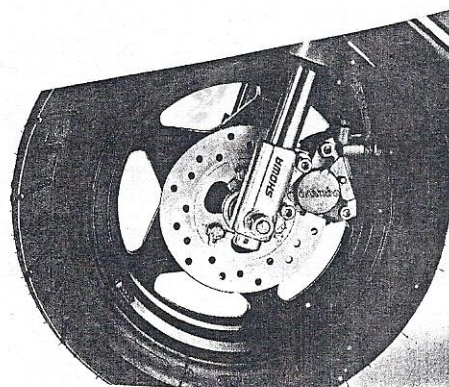
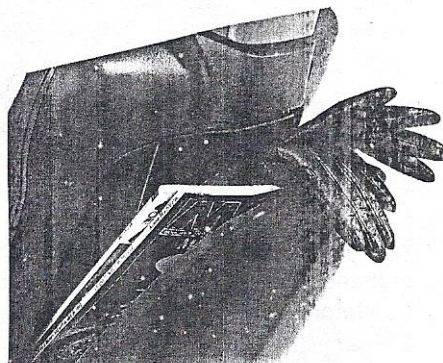
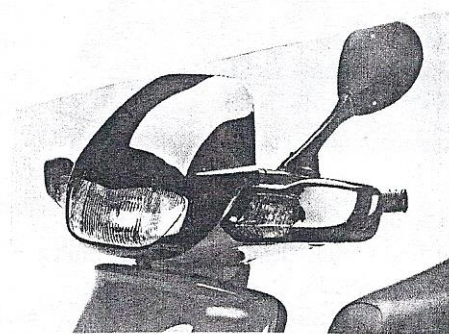
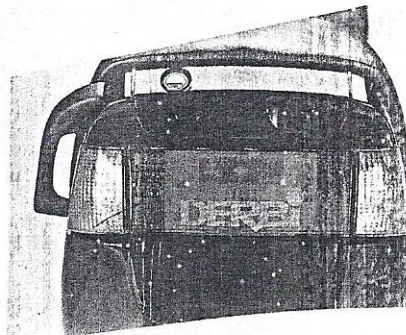
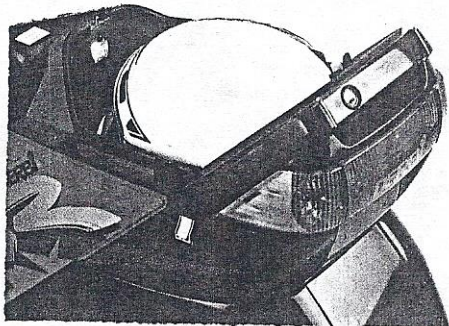
Trods et afskyeligt tungt firkantet design, er Derbi Varmos en utrolig spændende scooter, der er fyldt med små eftertænksomme detaljer. Den kan derfor meget vel gå hen og blive kaldt for modsætningernes scooter. Folk der vil hade designet, vil kunne føle sig i deres es, når de er ombord. Scooteren virker således meget høj "udefra", men vel i sædet er benstillingen godt afpasset til såvel kørsel som stilstand. De grimt placerede forreste blinklys tjener ved kørsel et gennemtænkt formål, idet de virker som vindskærm for hænderne. Det store hovedinstrument virker igen ved første øjekast underligt firkantet, men vinder i brug med dets letlæselige og praktiske opdeling med runde målere indeni. Den store klump af en sadel giver ikke bare Varmosen en ordentlig r... men tjener chaufførens ditto behagelig lækkert og er samtidig et godt låg over et stort lækkert bagagerum, der oven i købet har indbygget lys. Med i det klodsede design er også den grimme kasketskygge til frskærm, men igen en lækker detalje findes her. Varmos er udstyret med Showa teleskobforgaffel og Bremo skivebremse og begge dele borger for god kvalitet og køreglæde.

På redaktionen kender vi naturligvis ikke noget til motorens holdbarhed endnu, men den er bygget op efter det velkendte princip i The World Scooterengine og er dermed en blæserkolet encylindret 2-takter.

Derbi Varmos er helt sin egen.

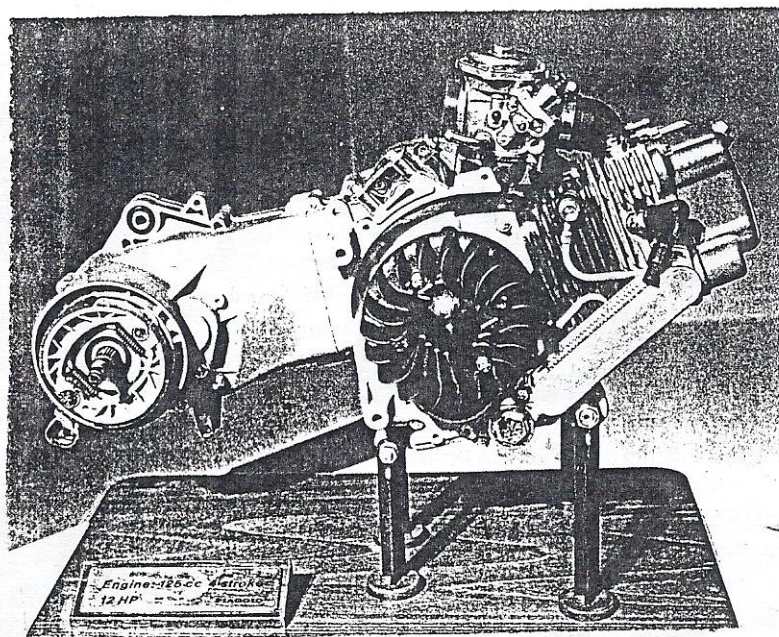
FP.





Piaggio Side 2

Nyt
fra
Piaggio



Efter næsten 50 år med 2-takt er koncernen ved at sadle om til de nye tider og præsenterede således her i foråret deres nye 4-takt motor. Der er fortsat tale om en encylindret blæserkølet motor, og i første omgang nøjedes man med to ventiler. Drejningsmomentet er på 12,4 N.m. ved 6000 o/m, og max. effekten på 9 kW hentes på 7500 o/m.

Meget tyder på at Piaggio koncernen ud fra denne motor, er ved at gøre klar til 4-takt over hele linien. Gamle Vespa køreere må således indstille sig på, at 2-taktertiden er ved at være forbi. Hvis du nu spørger: "Hvorfor det?" Ja, så bliver svaret ene og alene dette: Fordi en 2-takter alt andet end lige ikke kan forbrænde den iblandede olie 100% optimalt, og derfor vil forureningen altid være højere fra 2-taktmotorer end 4-taktere. Den nye motor vil ifølge Pontenco blive sat ind i det Italienske Sfera og Typhoon program fra juni 95 og fra november gradvist ud på det øvrige europæiske marked. Her vil det tyske marked givet blive meget vigtigt da den tyske forbundsdag har vedtaget: -at sænke støjgrænsen for motorkøretøjer (det tidligere Vespa-program får svært ved at overleve uden dispensation.) -at sænke udstodningens forureningsgrænse (selv nyere 2-taktere kan få det strengt.) -og vigtigst af alt: 16-årige må fra 1. januar 1996 tage kørekort til 125 ccm efter de nye EU-regler. Den danske importør vil gøre meget for at få Sfera 124 F hjem i 96-kollektion.

FP.

Piaggio Side 10

Scooter dele från Sverige

af Peter Norholm

I påsken var Nanna og jeg en tur i Sverige på en miniferie. Den lave kronkurs, tilbud på færgebilletten kun 295 kr. t/r (halv pris af hvad det koster at sejle over Storebælt) samt en spændende Vespa forretning i Göteborg, gjorde det nemt for os at pakke bussen og drage afsted. Skærtorsdag er ikke en helligdag i Sverige, så alle forretninger havde åbent. Dette skulle være dagen, hvor vores Vespa indkøb skulle gores. Inden vi rejste til Sverige, havde jeg ringet til forretningen og fået tilsendt en prisliste. De fortalte, at hvis jeg ville tage en medlemsliste samt et klubblad med til dem og fremover sende et, kunne vi få 10 % rabat. Dette gælder for alle medlemmer, der får dette blad tilsendt, dvs. medlemmer for alle tre klubber, der står på den komplette medlemsliste, jeg har tilsendt forretningen. Efter at være ankommet til Göteborg, fandt vi hurtigt frem til E.M. Scooters, der lå i udkanten af byen. Desværre var der ikke mange scootere at se på, da alle var med på en tohjuls udstilling i Jönköping i en fælles *svenska scooter klub* stand, men reservedele var der mange af, og de var billige. Få prislisten tilsendt ved at ringe til E.M. Scooters eller til mig (65351711) - jeg har nogle stykker på lager. Til sidst skal det lige nævnes, at Lambretta dele også haves.

Svindel og tyveri af Yamaha Jog og politiet hjælper gerne hermed.

I København har politiet afsløret en gruppe unge mennesker, der har specialiseret sig i tyveri af Yamaha Jog 45 og med politiets hjælp videresolgt disse som Jog 30. Ja, du læste rigtigt. Politiet hjalp til med videresalget.

I følge Berlinske Tidende 17. juli 95 (1.3) fandt politiet i Valby pludselig ud af, at de hjalp til med videresalg af stjålne Jog 45 scootere på følgende måde:

De unge mennesker stjal en Jog 45 scooter og ringer herefter til politiet og spørger om et "opdigtet" stelnummer er stjålet, da de overvejer køb af en Jog 30. Hvis den ikke er stjålet, går de ned på politistationen og låner et gravørsæt, hvorefter de ændrer Jog 45 stelnummeret. Herefter kan den "nye" Jog 30 lovligt videresælges og forsikres. Den "nye" Jog 30 kører blot som en Jog 45 uden nummerplade.

Om noget lignende vil kunne ske med f.eks. Zip 25 og 45 vides ikke, men du bør gøre din borgerpligt, hvis du får nys om noget mistænkeligt. (Meld det til de unge og politiet.)

Yamaha import i Odense samarbejder nu med politiet om nyt register.

FP.

YAMAHA XC 125 BELUGA

Regelmæssig kraftoverførsel og god motorbremse.

På det første blik ser Yamaha's "store" scooter lidt støvet ud, og så er motoren en 4-takter. Den er en let afspækket 180ccm som stammer fra sin forgænger Cygnus. Motorens lydniveau er meget lav og i retning benzinforbrug er den meget sparsom, den bruger ca. 29km pr. liter 92 blyfri. Når scooteren skal stoppe kommer hånd og fod til indsats, lige som på Vespa.

Er motoren igang eller ikke ? tomgangs lyden som kommer fra den lille 4-takter er exemplarisk, også når man accelerer og under kørsel er Belugaen meget støjsvag. Scooteren forholder sig under ligeudskørsel og i sving, stabil og neutral.

Motorens krafter frigøres gennem et godt gennemtænkt variomatik, regelmæssig men ikke fyret af som en raket. Det kan man mærke når man vil lave en overhaling på den anden side af 70km/t, idet det kræver en lang overhalingsbane.

Når man skal bremse gør motorbremsen sig meget positiv bemærkbar og når man slipper gassen reagerer scooteren spontant. Simplex-trommelbremsen reagerer godt både for og bag og kan hvis det skulle være nødvendigt blokere.

Ved parkering præsenterer Belugaen sig også fra den sikre side. Den besidder 2 støttefodder og hvis man tager fat i den store bagagebærerholder, lader den sig problemfrit løfte op på centralfoden. Sidefoden er forbundet med en kontakt, som afbryder tændingssystemet når den er aktiveret, d.v.s. at motoren stopper når støttefoden ikke er på sin plads: selvfølgelig oppe!

Cockpittet på Belugaen besidder foruden speedometeret, en nøjagtig benzinmåler og 2 kontrollys, en til blinklyset og en til fjernlyset. Alle kontakter lader sig sikkert og uden problemer betjene, også ved brug af vinterhandsker. I handskerummet er der plads til f.eks. et par handsker, men så er den også fuld. Bagage er der plads nok til på den seriemæssige bagagebærer og under det aflåsbare sæde finder man desværre ikke en hjelmplads, men batteriet og tanken.

Spår og kør.

Selv om man hæmningsløst kører med fuld gas (selvfølgelig efter en kort opvarmningsfase) bliver man ikke fattig ved tankstationen. Ifølge speedometeret køre scooteren en topfart af 100 km/h, som svarer til en hastighed af 94 km/h på en hastighedskontrol. Sine 6,4 kW papirheste leverede den lille motor utroligt nok komplet på baghjulet

Vedligeholdelsesvenlig og let tilgængelig.

Hvorfor det er så let bliver klart for én, når de 2 skruer til den ene sidebeklædning er løsnet og den er taget af med kun et snuptag. Den luftkølte 4-takter, består af en stående cylinder og et cylinderhovede, hvorpå karburatoren og luftfilteret er påmonteret. Ved vedligeholdelsesarbejde eller tændrørsskift, lader den anden sidebeklædning sig også let fjerne. Den kan endda blive på sin plads ved olie-skift og kontrol. Oliekontrolglasset (som erstatter oliepinden) befinder sig på gearkassensiden. Betjeningsvenlighed befinder der sig også andre steder på scooteren. Over og under handskerummet befinder der sig 2 plastik klapper, som ved nødvendighed kan afmonteres, i tilfælde af man skal se stelnummeret eller kontrollere kronehovedslejret.

Motor: 1-cylindret, 4-takts motor. Luftkølet. 1 overliggende knastaksel. Vippearme. 2 ventiler. Slagvolumen: 124 ccm. Boring/slag. 49,0/66,0 mm. Maks. effekt. 8,7 hk (6,4 kW) ved 8000 o/m. Maks. drejningsmoment: 8,8 Nm (0,9 kpm) ved 6500 o/m. Kompression: 9,5:1. Litereffekt: 70,2 hk/l. Karburering: 1 stk. Teikei. Venturi-Ø: 22 mm. CV-type, rundt spjæld.

Transmission: 1-trins automatisk (V-belt type) gearkasse. Kobling: Flerpladet, automatisk. Tør. Total-gearing: 8,5:1. Starter: Elektrisk.

El-system: 12 volt vekselstrømsgenerator Tænding: Transistor.Type: TCI. Forlygte: 45/40 watt, almindelig lampe.

Stel: Rørramme. Enkelt, åbent.

Affjedring bag: Konventionel med svinggaffel og 2 dæmperben.

Fjedervandring: 77 mm.

Affjedring for: Svinggaffel.

Fjedervandring: 83 mm:

Bremse for og bag: Mekanisk:

Tromle. Ø: ikke opgivet.

Hjul for og bag: Fælg Ø: 2.50" x 10". Støbt. Dæk: 100/90.

Mål og vægt: Totallængde: 1895 mm. Sædehøjde: 760 mm.

Frihøjde: 110 mm. Tør vægt: 99 kg. Tankkapacitet: 7 L.

Vægt/kraft forhold: 11,3 kg. pr. hk (15,5 kg. pr. Kw).

Kilde: Privat, Motorroller

Henrik holzhäuser &
Sarah Høgh

HEL ELLER DELVIS RENOVERING AF DIN

VESPA

OP TIL 12 MDR'S GARANTI VED
KOMPLET MOTORRENOVERING.

Gevind reparation med Helicoil også i 7 mm
og tændrørsgvind, samt meget mere.

Vespa og Lambretta dele sendes gerne.

ROTANA SALG/SERVICE
AF
MOTORCYKLER

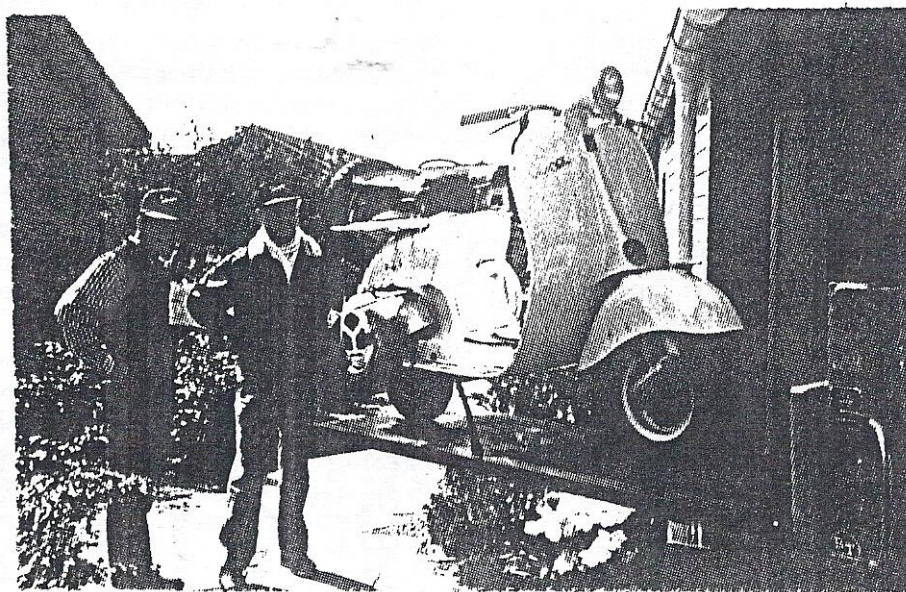
v./ H.C.Hansen
Odensevej 126. Avnslev
5800 Nyborg

TLF/FAX.: 65361630

Historien om hvordan man får en billig lift.

Det har i flere år irriteret mig, altid at skulle ligge på et koldt gulv eller fugtig jord, når motor, kabler, bremses, lydpotte mv. skulle ses efter. Jeg havde ikke lyst (læs penge) til at grave et dybt hul i jorden, stoppe en hydraulisk cylinder i hullet, købe en halvstor kompressor, lave en tilslutning og lægge en plade på, fordelen er en lift i gulvhojden. En dag fik jeg tilbudt en barberstol, der fungerede som lift hos en knallertmand. Oh, hvilken lettelse. Men ulemperne var store. Den kunne ikke flyttes og fyldte temmelig meget i mit lille hobbyrum. Scooteren skulle løftes ca. 40-50 cm for at komme op på lift. Det er mere end jeg kan klare alene, men den var bedre end ingenting. Så en dag vores kasserer Bent var på besøg, tilbød han mig en palleløfter kvit og frit. Jeg kørte hen og så på den og fik julelys i øjnene. Jeg skyndte mig at sige tak og Bent leverede den nogle dage senere. Jeg monterede en 4 mm stålplade, der er 60 cm bred og 2 m lang. De sidste 20 cm er bukket, så jeg har en fin opkørsel på lift. Scooteren kan nu hæves ca. 1,30 m fra jorden og varieres trinløst. Et virkelig fint arbejdsredskab, som jeg glæder mig meget over hver dag, og så er der billig. En anden fordel er hjulene, så den kan flyttes, drejes og skubbes hen i et hjørne med eller uden scooter. Barberstolen er kommet til ære og værdighed hos Henrik i Øster Snogbæk, hvor den med små ændringer stadig gør gavn som scooterlift.

Hans Peter.



Piaggio Side 14



E.M. SCOOTERS VESPASPECIALISTEN AB

AUKTORISERAD PIAGGIOÅTERFÖRSÄLJARE

ORUSTGATAN 10

41474 GÖTEBORG

TELEFON & FAX: 031 246065

FRA DANMARK: 0046 31246065

SOM MEDLEM I TEAM VESPA, VESPA KLUB DK SYD,
SAMT SCOOTER KLUB FYN, KAN MAN OPNÅ EN RABAT PÅ 10%

ÅBENT MANDAG - FREDAG 12.00 - 18.00

ONSDAG TILLIGE 18.00 - 21.00

LÖRDAG 12.00 - 16.00

Piaggio Sida 1

Piaggio'en

Vespa Club DK Syd Nyt

Fra Formanden

Så skulle sommeren være i gang, og hver weekend byder på flere træf, som man kan nå at deltage i, men jeg vil gerne slå et slag for de træf/løb som Århus, København og Fyn arrangerer. De medlemmer der er interesseret i at mødes med ligesindede har her en mulighed for en god scootersnak.

VCDKS har fået et nyt medlem, der har købt en splinterny Piaggio Skipper 150. Den kører simpelthen dejligt. Der er himmelvid forskel på den og de gamle Vespær, jeg normalt kører på, så den nye SKIPPER er en mærkelig fornemmelse. (Læs prøvekørsel i næste nummer. red.)

Henrik og Sahra har hver fået en ny Yamaha Beluga 125 ccm. Også en dejlig scooter at køre på. Den største forskel på nye og gamle scootere er automatgearet og baghjulsbremsen, der er flyttet op hvor koblingsgrebet sidder (automatgearet sidder som en sammenbygget enhed nede i den centerplacerede motor, og baghjulsbremsen betjenes via det tidligere koblingsgreb, dog ikke på Bduga 125, red.) Det kræver tilvænning.

Vi har også fået medlemmer med de nye 45 km/t scootere. De er også meget velkomne. Jeg synes det er spændende med forskellige modeller og fabrikater. Det kan der komme en masse gode diskussioner ud af.

Jeg har stadigvæk kasketter til salg for 40,- kr. stykket, og overskuddet tilfalder klubben.

I tide og samtidig i utide.

Da min kone Esters helbred kræver min hjælp mere og mere, ønsker jeg at trække mig som formand nu ved generalforsamlingen i oktober.

Hans Peter Frandsen.

I Vespa Club DK Syd har vi igen den glæde, at kunne byde velkommen til en række nye medlemmer:

Poul Erik Hegner fra Varde, Jørgen Hansen fra Hørup, Erik Pedersen fra Ikast
Bent Jensen fra Hørup og Bjarne Poulsen fra Sønderborg.

Oldtimerløbet.

Lordag d. 27. maj kl. 8.45 mødtes Jorgen, Bent og Eigil uden for mit værksted. Det var koligt men tørvejr, så vi håbede det bedste, startede og kørte til Sønderborg for at hente Bent kasserer. Torben, der havde taget turen fra Horsens til Sønderborg, var her også. Dog havde han taget scooteren med på traileren. Vi kørte nu i samlet trop mod Gråsten, hvor vi ankom ca. 9.45 og med det samme mødte Peter og Nanna fra Fyn. De havde stillet en bod op med stumper. Fra Århus var der ligeledes kommet en flok med telte og campingvogne (hyggelige mennesker.) Kl. 10.00 gik Ib og jeg til dommermøde i et stort telt, hvor vi var en 20 mennesker i et hjørne, men kl. 10.15 blev der pludselig trængsel. Det begyndte at regne, og det varede ved hele dagen. Træffet regnede faktisk væk, selvom mange alligevel tog turen til Flensborg. 2-hjulerne blev godt fugtet til - især udvendigt.

Århus og Fyn fandt ud af at sætte to fortelte sammen, så vi kunne sidde i tørvejr og hygge os. De fleste andre lignede efterhånden en flok druknede mus. Kl. ca. 19.00 gik vi 16 mand, der var tilbage af scooterførere, på Alnor kro, for at få lidt fast føde. Vi blev bænket ved et langt bord og havde det sjovt et par timer, hvorefter de andre festede videre i forteltene.

På trods af det "stålende" regnvejr, havde vi en god dag. Så jeg glæder mig nu til lørdag d. 10. juni, hvor der er træf i Guderup med forhåbentlig tørvejr. Mølleløbet i Guderup er et åbent løb, hvor alle kan være med.

Hans Peter Frandsen
Vespa Club DK Syd.



Nå, Hans Peter ! Har du været til Oldtimer-træf ??

Piaggio Side 17



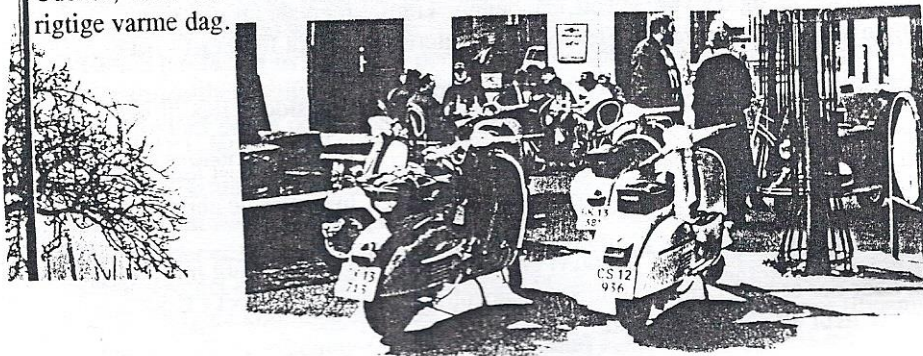
Scooter Klub Fyn INFO



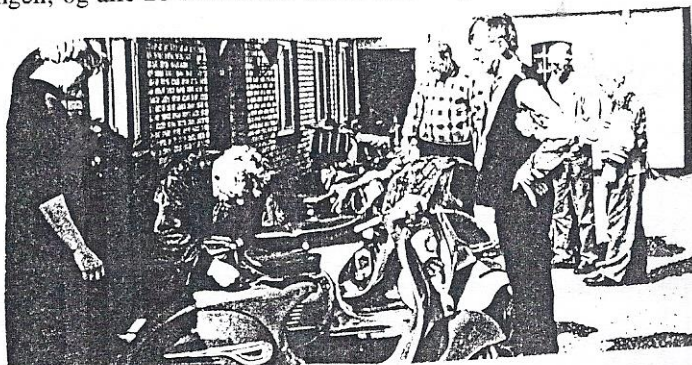
Sekretæren skriver

af Thomas Vestergaard Thomsen

Søndag den 23/4 holdt Scooter Klub Fyn sin første klubdag. Vi mødtes på café Gertrud i Odense, hvor der var blevet sat stole og borde udenfor i anledningen af årets første rigtige varme dag.



Der blev vi og nød solen en times tid, indtil vi var blevet varmet godt igennem. Herefter var det godt at komme ud og få lidt luft under vingerne, mens turen gik fra Odense og ud til Kullerup, hvor Nanna og Peter bød på kaffe og kage. Vespa flaget blev hejst op i flagstangen, og alle 20 fremmødte fik en ordentlig scootersnak.



Klubdagen havde udover hyggen og samværet også en logo konkurrence på programmet. Da undertegnede var den eneste, der havde lavet et udkast til et logo, måtte jeg slæbe

Piaggio Side 18

præmien (en flaske rødvinen som jeg selv havde købt dagen før) med hjem igen. Mange af de fremmødte havde små ideer og forbedringer til logoet, og disse ideer fulgte jeg, så godt jeg kunne, da jeg efterfølgende tegnede det lidt om.



FØR



NU

Logoet til højre er nu Scooter Klub Fyns officielle logo, og det vil fremover præge toppen af Scooter Klub Fyn INFO. Hvis nogle skulle have interesse i at få tilsendt to A4 ark med logoet i forskellige størrelser, så send en C4 svarkuvert frankeret med kr 5,- til: "Thomas V. Thomsen, Nyborgvej 98 3.tv., 5000 Odense C". Du er også velkommen til at hente dem selv. Jeg medbringer nogle eksemplarer til generalforsamlingen den 26/11.

Go 'sommer til jer alle sammen.

Entusiast Træf '95

af Peter Nørholm

I weekenden 19. - 20. August afholdes Entusiast Træf '95 i Fredericia (Dronning Margrethe Hallen). Vi er tilmeldt i en fælles Vespa/Scooter stand. Fra Århus vil der ca. være 15 scootere med på udstillingen. Vespa Klub DK Syd kommer med ca. 5. Så hvis du har en scooter, du gerne vil vise frem, og hvis du vil være med til noget sjov og ballade sammen med de andre scooter klubber, så ring til Peter (65351711) så jeg kan tilmelde jer. Ellers kik over i weekenden den 19. - 20. August - der bliver meget at se på. Ca. 40 klubber med 150 køretøjer har allerede tilmeldt sig.

Kort om Langelands Træffet

af Peter Nørholm

Scooter Klub Fyn afholdt 17. - 18. Juni scooter træf på Langeland. Det blev en våd weekend, men heldigvis havde vi en stor lejlighed. Vi var en meget blandet flok - 2 fra Neumünster, 2 fra Hamburg, 3 fra Vespa Klub DK Syd, 2 fra Vespa Klub Århus, samt 3 fra Scooter Klub Fyn. Vagn kom om søndagen med rundstykker til os alle sammen. En hyggelig weekend for de fremmødte.

Piaggio Side 19

Ny Vespa Klub Danmark Præsident

af Peter Nørholm

Det meddeles fra Vespa Klub Århus at Anni Pedersen pr. 12/6 er holdt op som præsident for Vespa Klub Danmark. Ny Præsident er Flemming Olsen fra Vespa Klub Århus. Scooter Klub Fyn vil derfor sige tak til Anni for det stykke arbejde, hun har gjort. Specielt med den hjælp hun har ydet ved opstarten af Scooter Klub Fyn.

Sket og Set

I Vespa Journalen (Århus klubbens klubblad) kunne man i Juli numret læse, at Danmarks første tekst-nummerplade på en 2 hjulet sidder på en Vespa scooter. Teksten er: "GOGO one".

I Scooteristen (Svenska Scooter Klubbens Medlemstidning) kunne man i nr. 11 (Juli) læse, at deres indtægter i 1994 var på Skr. 106.000,- hvor af de Skr. 90.000,- udgør kontingentet.

Scooteristen og Vespa Journalen kan læses, når vi afholder træf og klubaftener, da Scooter Klub Fyn får tilsendt et eksemplar, når de udkommer.

Den 6/7 blev formanden for Scooter Klub Fyn ringet op af en ung mand, der havde været i USA som udvekslings student. Hans amerikanske familiefar var utroligt interesseret i Vespa scootere og havde selv 8 styk. Da de lige havde startet en Vespa klub op, ønskede han kontakt med andre klubber. Udvekslings studenten fik Scooter Klub Fyns adresse, så nu håber vi på svar fra USA.

Aktivitetskalender sommer-efterår 1995

- | | |
|------------------|---|
| 11/8 - 13/8 | Træf i Assens - se omtale på forrige side. |
| 19/8 - 20/8 | Entusiast Træf '95 i Fredericia. Scooter Klub Fyn er med på en stand. Se omtale andet steds på lokal siderne. |
| 26/11 | Generalforsamling. Dagsorden, samt tid og sted udsendes inden 28/10. |
| I vinterens løb: | Klubaftener, evt som garage besøg en gang om måneden. Har du nogle gode forslag, eller vil du gerne ligge garage til, så giv bestyrelsen et praj. |

Kender du til arrangementer, eller har du ideer til nogle, så ring ☎ 66 17 97 20.

Fyns-træf i Assens

Så kalder Fyn til træf i Assens i dagene 11. - 13. august 1995 på Willemoes Camping, Næsvej 15, 5610 Assens, tlf. 64 71 15 43.

Program:

- Fredag, den 11/8-95:** Ankomst i løbet af dagen.
Grillen tændes kl. 18.
- Lørdag, den 12/8-95** Mulighed for fælles morgenbord kl. 8.
Evt. bytur i løbet af formiddagen.
Kl. 13 køretur til Helnæs.
Grillen tændes kl. 18.
- Søndag, den 13/8-95:** Mulighed for fælles morgenbord kl. 8.
Hyggesnak om formiddagen, derefter afrejse.

Praktiske bemærkninger: Mulighed for at leje hytter - kontakt selv campingpladsen.

Proviering: Vi sørger for fællestelt og grill, resten skal I selv sørge for.

Tilmelding: Rita og Hellan - tlf. 66 18 11 23
Annelise og Benny - tlf. 65 90 15 42
senest 1. august 1995.

500 tons reservedele til salg

af Peter Nørholm

En overskrift fra klassisk Bil og MC, Maj '95, fik mange scooter interesserede til at spærre øjnene op, da der stod i artiklen at vedkommende havde mange nye scooter reservedele. Jeg fik hurtigt sammensat et brev og efter lang tids ventetid, fik jeg endelig svar tilbage:

"Hr. Peter Nørholm.

Desværre kan jeg ikke hjælpe i øjeblikket. Lagret med Vespa dele bliver forhåbentligt gravet frem i løbet af i år eller tidligt næste år. Jeg gemmer dit brev og søger at hjælpe senere. Undskyld den lange ventetid."

- Vi venter og ser hvad der sker!!!

Piaggio Side 21

TEAM INFO

KØBENHAVN

Formand:

Henning Skaarup
Parmagade 17
2300 Kbhvn. S
Telf.: 32 97 01 62
(10-11 + 19-20)

Næstformand:

Jorgen Danielsen
telf.: 31 59 14 40

Kasserer:

Thorkild Hune
telf.: 31 49 11 42

Best. medlem:

Jørn B. Jensen
4000 Roskilde

Giro 5 56 50 06

Som tidligere offentliggjort, har vi en hvervekampagne løbende. Du kan vinde pæne præmier. Der er stadig nogle måneder tilbage, og alle emner som er indtelefoneret til formanden inden udløb af konkurrencen, tæller med. Førende i konkurrencen er Iben Termansen.

I juni måned kørte vi en tur til Orø i Isefjorden, hvor vi besøgte Poul Åge og hans frue i deres sommerhus. Vi kørte til Holbæk, hvor vi tog den lille charmerende færge til øen. På kajen stod Åge og viv og tog imod. Derefter gik turen gennem det sommerlige landskab til domicilen. Flaget var hejst og efter en gåtur på godset, var der servering af vor medbragte mad. Snakken gik livligt og senere serveredes der kaffe og hjemmebagt.

Der var også tid til en længere spadseretur på øen, hvor vi fik et godt indtryk af denne perle. Da vi skulle hjem foregik det med kabelfærgen til Hammer Bakker og gennem en del af Hornsherred, som også kaldes "dejligheden".

I "dejligheden" ligger formandens sommerhus, og vi forsøger at lave tur dertil i aug/sept. en lørdag eller søndag evt. hele weekenden. Hvis du er interesseret, bedes du holde dig ajour ved at ringe til Henning på tlf.: 32 97 01 62 og er du interesseret, kan vi ringe til hinanden og aftale, hvorledes det skal foregå.

HUSK AT MELDE FLYTNING

TEAM INFO

KØBENHAVN

GENERALFORSAMLING

afholdt

lørdag den 29.04.95

Som optakt til generalforsamlingen samledes 10 friske medlemmer på deres 2-hjulere på Banegårdspladsen i Lyngby.

Efter lidt hyggesnak og startbesvær kørte vi en dejlig tur i Det Grønne Område (Strandvejen, Hørsholm, Høsterkøb osv.). Der var høj himmel og heldigvis en del sol, for netop den dag var temperaturen meget lav - og gav kolde næser.

Generalforsamlingen, ca. kl. 13.00

Se dagsorden i Team Vespa Info nr 1-1995.

1. Bent blev valgt til dirigent og konstaterede, at indkaldelsen var lovligt varslet. 11 medlemmer var til stede.
2. Formandens beretning drejede sig hovedsageligt om de ture og arrangementer, der var gennemført i 1994.
3. Regnskabet for 1994 blev gennemgået og efterfølgende godkendt. Se bagsiden af Info nr 1-1995.
4. Forslag om kontingentforhøjelse til 125,00 pr. år med virkning fra 1996 blev vedtaget. Baggrunden for forhøjelsen er vor deltagelse i bladsamarbejdet med Klub Syd og Klub Fyn, som vil koste kr. 18,00 pr. medlem pr. udgivelse (ét pr. kvartal). Vi venter med spænding på det første nummer.
5. Valg til bestyrelsen: Alle opstillede kandidater blev genvalgt:
 - a. Formand: Henning Skaarup.
 - b. Kasserer: Thorkild Hune.
 - c. 3 bestyrelsesmedlemmer: Bent Schousen, Jørn Jensen og Bo Hammelev.
 - d. Revisor: Søren Berg (også revisorsuppleant genvalgt).
6. Eventuelt:
 - * Formanden mindede om hvervekampagnen, der løber til November.
 - * Husk at alle medlemmer er velkommen til at deltage i bestyrelsesmøderne, der holdes min. én gang i kvartalet: 3. søndag i månederne Februar, Maj, August og November på Café Bella Notte, Brønshøj Torv.

Piaggio Side 23

Herefter sluttede generalforsamlingen.

Mødestedet

- 19. - 20. aug.:** Internationalt Vespatræf i Schweiz med Europa mesterskabsturnering i trial-kørsel.
- 19. - 20. aug.:** Hobby på hjul. Specialudstilling i Dronning Magrethe-hallerne, Fredericia. Dronning Magrethe-hallerne i Fredericia vil i denne weekend danne rammen om et specielt bil- og mc-træf. Til udstillingen har man søgt at samle så mange entusiaster som muligt. Deltagerne udstiller gratis, så der bliver nok at se på, eftersom arrangørerne har kontaktet de omkring 130 specialklubber, der findes her i landet. Se efter i dagspressen for åbningstidspunkter og indgangspriser.
- 2. - 3. sept.:** Vespa Club Grønningen afholder 10. internationale Hollandske Vespatræf.
- 21. okt.:** Generalforsamling i Vespa Club DK Syd. Skal vi lave udstilling som sidste år og evt. på koreteknisk anlæg??
- 21. - 26. nov.:** International knallert og scootermesse i Mayland, Italien.
- 26. nov:** Generalforsamling scooter klub Fyn.

Piaggio Side 24

Køb og salg

- Købes:** Zündapp Bella 200. Scooterstovler med lynlås.
Hans Peter 74 41 51 72.
- Sælges:** Ca. et år gamle sorte scooterstovler str. 42. Pris 250,- kr.
Jens Andersen 75 87 33 76.
- Købes:** Sidevogne til scootere.
Vespa Club DK Syd 74 41 51 72.
- Sælges:** Reservedele til motorer. Stel med papirer til Vespa 150 ccm 64.
Torben Andersen 75 65 71 94.
- Købes:** Maico-Mobil. Stand underordnet.
Henning Skårup 32 97 01 62.
- Sælges:** Vespa Gran Luxe 1961 150 ccm, rød, kørt 46.000 km. Org. sorte plader. Pris forhandles ved henvendelse til:
Bent Jørgensen
Højvangsvej 32, Glostrup
Telf.: 43 96 32 22.
- Sælges:** Vespa Sprint 1968 150 ccm. Maskinen er skadet ved ildspåsættelse og kan derfor evt. sælges til reservedele.
Mange andre reservedele.
Ring og hør.
Fanny Møller, Frederiksberg
Amicisvej 1 st ml
Telf.: 33 11 84 20.
- Sælges:** Vespa motor 180 ccm blok og kaburator defekt.
Gi' et bud.
Vincent van Webber
Frejasgade 14 K11. N.
Telf.: 31 85 09 77